

Motorsport mit Ludwigsfelder Motorroller



Inhaltsverzeichnis:

Teil 1

Mit dem Motorroller abseits von Straßen und Wegen

1952 – Warum Geländefahrten	Seite	3
Der Start in ein Motorsportabenteuer		4
Dresden 1955		4
Auftakt in Ludwigsfelde am 1.Mai 1955		8
Dresden- ein Jahr später		10
Und nun wird es hart		14
Der „Wiesel“ im Gelände		18
Aber dann!		21
Das Enduro- Ereignis am 14.7.1958 in Ludwigsfelde		25
Trial		29
Geländereifen- Eigenbau		30
Der Höhepunkt		31
Der letzte Versuch		32
Nachbetrachtung		33

Teil 2

Die Roller auf der Straße

Leistungsprüfungsfahrten mit Kraftfahrzeugen	35
Rundstreckenrennen in Ludwigsfelde	36
Rollertreffen in Ludwigsfelde	40
Der MC Ludwigsfelde im Ausland	52
Rallye und sonstige Veranstaltungen	67

Teil 3

Namensliste	75
-------------	----

Teil 1

Mit den Motorrollern

abseits von Straßen und Wegen

Nachfolgend zum besseren Verständnis der damaligen Situation einige Erläuterungen aus der Presse Ostdeutschlands in den Jahren ab 1952 zum Motorsport abseits von Straßen und Wegen mit seriennahen Fahrzeugen.

Allerdings hatten sich die Anforderungen an die Wettbewerbsfahrzeuge zum Zeitpunkt des erstmaligen Einsatzes der Ludwigsfelder Motorroller im Geländesport 1955 schon weit von den 1952 genannten Fahrten für Tourenmaschinen entfernt.

1952 Warum Geländefahrten ?

Auszug aus MOTORSPORT Aprilheft 1952, S.21
Fachblatt der Sektion Motorrennsport
mit Beiträgen der Industrie und der FDJ
(FDJ – Freie Deutsche Jugend, eine staatliche Jugendorganisation)
Sportverlag GmbH, Berlin N7
Verfasser: W. Boettcher

So mancher mag sich diese Frage gestellt haben. Es ist ja nun mal so, daß ein praktischer Nutzen bei diesen Veranstaltungen nicht ins Auge fällt. Man sieht zwar die Begeisterung der Aktiven und der Zuschauer, man freut sich über die Gewandtheit und das Können einzelner Teilnehmer,, aber das die ganze Angelegenheit irgendwelchen Nutzen haben soll, läßt sich nicht erkennen.

Eines sei vorweg gesagt: Unsere Geländefahrten haben nicht den Zweck, die Teilnehmer für einen neuen Krieg auszubilden – wie es unter der Ära Adolf des Bärtigen der Fall war. Dort dienten diese den einzelnen Wehrmachtsstellen,

Diese Zeiten sind vorüber und es liegt an uns allen, den westlichen Kriegstreibern den Wind aus den Segeln zu nehmen, indem wir für den Frieden kämpfen.

Die Erprobung des Maschinenmaterials ist aber auch bei uns einer der Faktoren, die die demokratische Sportbewegung in Zusammenarbeit mit der Industrie veranlaßt hat, Geländefahrten durchzuführen.

Erstmalig werden im Jahre 1952 Geländefahrten durchgeführt, welche für normale Tourenmaschinen ausgeschrieben sind!

1956 Leistungsprüfungssport mit Kraftfahrzeugen

Auszug aus MOTORJAHR 1956/57 S.149
Verfasser: Dr. Trebing, Vizepräsident LP-Sport
Verlag DIE WIRTSCHAFT Berlin NO 18

Die Aufgaben des Leistungsprüfungssports mit Kraftfahrzeugen sind vielseitig. Neben der körperlichen Ertüchtigung und Beherrschung der Technik steht vor allem die Erziehung zu einem in jeder Hinsicht vorbildlichen und zuverlässigen Verkehrsteilnehmer im Vordergrund.

Darüber hinaus pflegt der Leistungsprüfungssport das Gemeinschaftsgefühl und die Liebe zur Heimat. Gerade diese Sportart ist besonders geeignet, manch jungen Fahrer an den Motorsport heranzuführen und seine Begabung zu fördern und zu entwickeln. Die Beispiele Georg Meyer, Heiner Fleischmann, Werner Haas, Caracciola u. a. zeigen sehr deutlich, daß sich aus einem zuverlässigen Leistungsprüfungssportler sehr wohl ein Rennfahrer von internationalem Format entwickeln kann.

Die Entwicklung des Leistungsprüfungssportes reicht etwa 50 Jahre zurück. Durch den Krieg wurde dem Motorsport wie allen anderen Sportarten ein Ende gesetzt. Zaghafte Ansätze zur Wiederbelebung des Motorsports zeigten sich mit dem Wiederaufbau unserer jungen Republik im Jahre 1949. Die ersten Straßenrennen in der DDR wurden durchgeführt.

Die Anfänge des Leistungsprüfungssportes liegen jedoch erst in den Jahren 1951 und 1952. Hier war vor allem das ehemalige Land Thüringen Initiator. Der relativ späte Beginn des Leistungsprüfungssportes auf breiterer Grundlage hat seine Ursachen darin, daß erst eine leistungsfähige Kraftfahrzeugindustrie neu geschaffen werden mußte. Dazu gehört nicht nur die eigentliche Kraftfahrzeugindustrie, sondern auch die Zubehörindustrie, die leider nicht Schritt hielt. Heute hat sich der Leistungsprüfungssport der DDR zu einer auch international angesehenen Sportart entwickelt, die aus dem gesellschaftlichen Leben nicht mehr wegzudenken ist.....

Wie ernst unsere Werke diese Fragen beachten, geht aus der Tatsache hervor, daß sowohl Simson-Suhl als auch das Motorradwerk Zschopau werkeigene Kollektive für den Geländesport bildeten. Neben diesen positiven Feststellungen sei aber auch vermerkt, daß die technischen Auswertungen des Leistungsprüfungssports nicht immer systematisch und gründlich durchgeführt werden. Dies trifft besonders für die Zubehörindustrie zu, die viel zu selten beobachtende Fachleute zu den entscheidenden Veranstaltungen schickt.

Wenn hier nicht alle Fragen des Leistungsprüfungssportes behandelt werden konnten, so zeichnen sich doch einige wesentliche Merkmale seiner Aufgabenstellung und Bedeutung aus dem Besagten ab. Es sei deshalb noch einmal festgestellt, daß es Ziel aller Veranstaltungen ist, allen am Motorsport Interessierten sportliche Betätigung zu ermöglichen, zur verkehrstechnischen Erziehung beizutragen, den nationalen und internationalen Sportverkehr zu pflegen und nicht zuletzt der Kraftfahrzeugindustrie die notwendigen Erfahrungen und Erkenntnisse zu weiterer fruchtbringender Entwicklung zu vermitteln.

Abgebildet ist auf S.152 mit der Startnummer 4 „einer der schier unverwüstlichen Pittyfahrer aus Ludwigsfelde“ bei den „100 km durch die Dresdener Heide“ 1956.

Der Start in ein Motorsportabenteuer

Der Motorsport hatte in Ludwigsfelde keine Tradition. Ein absoluter Neuanfang ohne vorhandene Erfahrungswerte musste gewagt werden. Der seit 1954 amtierende Werkdirektor Singhuber wollte mit Erfolge im Motorsport das Image der Industrierwerke Ludwigsfelde verbessern. Durch den verzögerten Serienanlauf des Motorroller „Pitty“ hatte das Werk in den Pressemedien viel Kritik einstecken müssen. Motorsporterfolge haben Werbewirkung. Warum diesen Aspekt nicht nutzen?

Auserkoren hatten sich die Verantwortlichen des Werkes eine Veranstaltung im unwegsamen Gelände, im heutigen Sprachgebrauch als Enduro bezeichnet. Eine harte Bewährung für einen Motorroller.

Die Fahrer starteten für die *BSG Motor Ludwigsfelde* (**B**etriebs-**S**port-**G**emeinschaft), da ein eigenständiger Motorsportverband 1955 in Ostdeutschland noch nicht existierte.

Dresden 1955

Am 15.4.55 verließen vier Motorroller die Industrierwerke Ludwigsfelde in Richtung Dresden. Begleitet von einem PKW des Typs *EMW 340* fuhren die Wettbewerbsroller per Achse zum ersten Einsatz. Ihnen folgten einen Tag später 10 „Pitty“, mit je zwei Mitarbeitern aus der Rollerfertigung besetzt, als moralische Unterstützung.

Der „Pitty“, nun bereits ca. acht Wochen in richtiger Serienfertigung und damit auch in den Läden zu erwerben, konnte und sollte seine Leistungsfähigkeit dokumentieren.



Abfahrt der Unterstützung in Ludwigsfelde, *Rehstrasse*

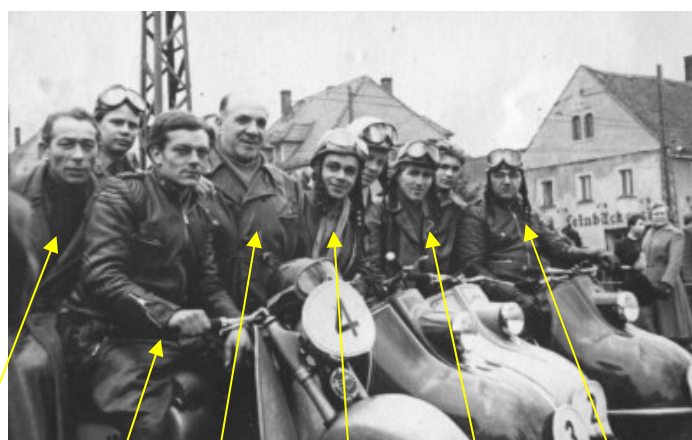


Ankunft in Dresden, -der „Pitty“ als Attraktion.



Die Mannschaft

Konstrukteur Engelhardt



Fahrer Aucher

Fahrer Haegert

Fahrer Weigelt

Versuchsmeister Schiller

Werkdirektor Singhuber

Fahrer Haase

Erstmals erscheinen Sportler der *BSG Motor Ludwigsfelde* im Zusammenhang mit Ludwigsfelder Motorroller in einem Programmheft, hier bei der Veranstaltung „100 km durch die Dresdener Heide“.

Achtung Zuschauer! Haltet sportliche Disziplin!
 Ohne dieses Programm ist der Aufenthalt an der Strecke verboten.
 Überqueren und Begleiten der Fahrtstrecke ist mit Lebensgefahr für Fahrer und Zuschauer verbunden, wir bitten, es daher unbedingt zu unterlassen.
 Eltern haften für Ihre Kinder.
 Hunde dürfen nicht an die Strecke mitgenommen werden.
 Bei Motorschäden oder Stöckenbleiben der Fahrzeuge darf keine Hilfe geleistet werden, da sonst der Fahrer Strafpunkte erhält.
 Fundstelle im Rennbüro, Kurhaus Bühlau.
 Das Rauchen ist im Walde verboten.

VW-Dienst Helmut Schräger DRESDEN N 6, Turnerweg 2
VW-Dienst Herbert Richter DRESDEN A 38, Kesselsdorfer Straße 300
Wenk & Walter KFZ Reparaturen DRESDEN N 6, Meschwitzstraße
Graf & Stillich DRESDEN N 6, Bischofsweg 3
H. u. P. Richter Sachs-Dienst DRESDEN A, Schandauer Straße
A. Kallich Ardie-Zündapp-Vertretung DRESDEN N 6, Glacisstraße 5
Joachim Hadamus DRESDEN N, Leipziger Str. Abschleppdienst KFZ-Reparatur

Auch diese Seite enthält viele Informationen zu der Zeit um 1955

Starterliste

Start-Nr.	Kategorie	Roller
1 Weigelt, Karl	Pitty	4 Auchter, Horst
BSG Motor Ludwigsfelde		BSG Motor Eigenbau
2 Haase, Christian	Pitty	5 Sömmerda
BSG Motor Treptow		
3 Haeger, Horst	Pitty	6
BSG Motor Ludwigsfelde		

Kategorie Motorräder Klasse 4 bis 125 ccm

Einzelfahrer		Mannschaft	
100 Melschel, Walter	Ifa RT	106 Thalmann, Gert	Ifa Eigenb.
BSG Motor Zittau		BSG Motor Rochlitz	
101 Strauß, Ursula	Egb. DKW	107 Döppling, Horst	Ifa RT
BSG Motor Zittau		BSG Motor Rochlitz	
102 Pache, Siegfried	DKW	108 Klahre, Siegfried	DKW RT 100
BSG Motor Görlitz		BSG Motor Niedersedlitz	
103 Marschner, Chr.	Ifa RT	109 Specht, Wilhelm	Tornax
BSG Motor Zittau		BSG Motor Bautzen	
104 Gaander, Klaus	Ifa RT		
Sächs. Zeitung			
105 Wriez, Siegfried	CZ Jawa		
GST Freital			
Mannsch. BSG Motor Niedersedlitz I		Mannschaft Ifa Karl-Marx-Stadt II	
111 Hennersdorf, Kurt	Ifa RT	121 Uhlig	Ifa RT
112 Seifert, Herbert	CZ/Ifa Egb.	122 Gawil	Ifa RT
113 Vetter, Dieter	Ifa RT	123 Haase	Ifa RT
Mannschaft BSG Motor Meissen		Mannschaft BSG Motor Görlitz	
131 Dr. Hans, Helmut	Ifa RT	141 Fleischer, Horst	Phänom. Ifa
132 Kirsten, Helfried	Ifa RT I	142 Lätisch, Günter	Ifa RT I
133 Simmank, Peter	Ifa RT I	143 Pjater, Walter	Ifa RT
Mannschaft BSG Motor Phänomen Zittau		Mannschaft Ifa Karl-Marx-Stadt I	
151 Goldhammer, Heinz	Eigenbau	161 Meixner,	
152 Roscher, Wolfgang	Ifa RT I	162 Sprung,	
153 Renger, Johannes	DKW	163 Winkler,	
Mannschaft BSG Motor Niedersedlitz II		Mannschaft GST Wismut Karl-Marx-Stadt	
171 Kästner, Heinz	Ifa RT	181 Gebhard, Hans	Ifa RT
172 Leuthold, Helfried	Ifa RT	182 Schulze, Günter	Ifa RT
173 Zimmermann, Helfr	Ifa RT	183 Vogel, Walter	Ifa RT
Mannschaft BSG Motor Bautzen			
191 Richter, Gerhård	DKW	193 Thomas, Heinz	DKW
192 Dreßler, Hans	CZ		

Kategorie Motorräder Klasse A bis 250 ccm

Einzelfahrer		Mannschaft	
200 Oberländer, Wolfg.	Awo	204 Ahner, Hans	Awo
Sächs. Zeitung		BSG Lok Mitte	
201 Schweiger, Bert	DKW NZ	Dresden	
BSG Post Pirna		205 Gieu, Adolf	Awo
202 Kausche, Georg	NSU	GST Techn. Hochsch.	
BSG Motor Görlitz		206 Lipp, Rudolf	Awo
203 Schmieder, Gottfried	Awo	GST	
BSG Einheit		207 Breuer, Rudi	Awo
Grödenhain		GST Kabelwerk	
		Meißen	

Bemerkung:

Der Fahrer Auchter ist mit Eigenbau und als Mitglied der *BSG Motor Sömmerda* ausgewiesen. Dieses hatte taktische Ursachen. Beim Eigenbau handelte es sich um eine Neukonstruktion der Abteilung Motorrollerentwicklung unter Leitung des ab 1955 dafür zuständigen Konstrukteurs Paul Engelhardt. Dieser hatte mit dem Versuchsmeister Gustav Schiller ein Patent für eine neuartige Hinterradfederung und diese in dem Fahrzeug erstmalig verwirklicht. Es sollte ein Test werden. Doch kurz nach Serienanlauf des „Pitty“ durfte keine Unruhe unter der Bevölkerung und in der Presse entstehen. Auchter stammte aus Thüringen und hatte bei der *BSG Motor Sömmerda* im Rennsport schon Erfahrungen gesammelt. Aber ab 1953 war er Mitarbeiter der *Industriewerke Ludwigsfelde* und als Versuchs- und Einfahrer tätig. Der Fahrer Haase war ebenfalls in der Versuchsabteilung als Fahrer beschäftigt und auch er verfügte über Motorsportenerfahrung.



Wettkampfvorbereitung in Dresden



„Fahrerlager“ des Ludwigsfelder Teams



Der „Eigenbau“ im Einsatz

Vorderradfederung durch Teleskopgabel von der IFA - RT 125. Hinterradfederung mittels Trapeزشwinge (Patent) und Drehstab.





Ergebnisse:

4 Roller am Start, alle im Ziel		
Goldmedaille	H. Auchter	Eigenbau
Silbermedaille	H. Haegert	Pitty
Bronzemedaille	K. Weigelt	Pitty
Bronzemedaille	Ch. Haase	Pitty

Aus einem Bericht in der Betriebszeitung „Motor“ des IWL:

...Wurden wir doch gerade in letzter Zeit wegen unserer Qualität angesprochen, waren noch eine Reihe von Mängeln vorhanden, die es abzustellen galt, so tauchte in uns die Frage auf, sind wir wirklich in unserer Qualität so schlecht, um an einer solchen Leistungsprüfungsfahrt nicht teilnehmen zu können, werden wir mit unseren Fahrzeugen, die unser verhältnismäßig junger Betrieb herstellt, die Prüfung bestehen? Das Vertrauen hatten wir zu unseren Erzeugnissen. Unsere Kollegen sind nicht schlechter und arbeiten nicht schlechter als in anderen Betrieben.....

Auftakt in Ludwigsfelde am 1. Mai 1955

Auch die Ludwigsfelder Bevölkerung sollte die Leistungs- und Leidensfähigkeit der Motorroller kennen lernen. Erst zur Demonstration, also dem *Festumzug zu Ehren des „Kampftages der Arbeiterklasse“*, dann ins Gelände zum Kampf mit den Unbilden des Sandes, der Sonne und des Staubes.



Mit Maigrün geschmückter Roller für die Maidemonstration.





- Startnummer 1: Werner Panke
 2: Horst Lange
 3: Horst Haegert
 4: Horst Auchter



Siegerehrung

Pitty im Gelände



Eine harte Bewährungsprobe mußten Motorroller bei einer Geländefahrt rund um Ludwigsfelde bestehen. Unserem Fotografen fiel dabei ein interessanter Eigenbauroller auf. Wir könnten uns vorstellen, daß ein weiterentwickelter Pitty einmal eine ähnliche Form erhalten sollte.

aus „DER DEUTSCHE Straßenverkehr“ Heft 7/55

Von der am 19.06 1955 stattgefundenen Herzberger Heidefahrt fehlt, wie von vielen Veranstaltungen, Bildmaterial.

Die Teilnahme der Ludwigsfelder Roller ist durch die von Horst Auchter dem Ludwigsfelder Stadtmuseum übergebene Medaille belegt.

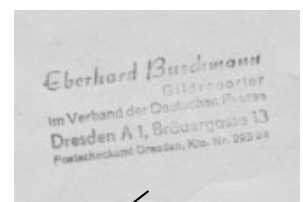
Auch von einer im Juli 1955 stattgefundenen Geländefahrt in Gera fehlen Belege. Immerhin nennt das Protokoll der Werkleiterberatung vom 13.7.1955 als Teilnehmer die Herren Auchter, Rademacher, Hermann und Haegert. Die Fahrer wurden beglückwünscht und sollen ausgezeichnet werden. Sie errangen 4 Gold- und 1 Silbermedaille.

Ein Bericht über diese Fahrt ist gemäß Werkleiterentscheidung dem Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau und dem stellvertretenden Minister zuzuleiten.

„Ferner sind 2 Motorroller in dem Zustand, wie sie aus dem Rennen gekommen sind, in Berlin in der Stalinallee und Unter den Linden auszustellen, damit jeder Gelegenheit hat, sich davon zu überzeugen, daß der Roller allen Anforderungen gewachsen ist.“



Dresden - ein Jahr später (1956)



Illustrierter Motorsport“ Heft 9/56

Der Eigenbau, in der Betriebszeitung des IWL im Rahmen der Berichterstattung über die Dresdener Heidefahrt 1955 stets mit den Namen „Lux“ genannt, fehlte 1956 in Dresden. Offenbar sollte im Jahr des geplanten Serienanlaufs des „Wiesel“ der mit einer Telegabel ausgestattete Prototyp nicht mehr so häufig in der Öffentlichkeit gezeigt werden.

Auch gab die BSG weiteren Fahrern aus dem eigenen Betrieb eine Chance. Es erscheinen in dieser Saison erstmals die Namen D. Frenzel, K. Marx, J. Forster, P. Rosenow und R. Teschner neben den schon 1955 eingesetzten Betriebsangehörigen H. Auchter, H. Rademacher, E. Hermann und H. Haegert.

Bildimpressionen der Fahrt „100 km durch die Dresdener Heide“ 1956



K. Marx



J. Forster





Ab 1956 hatten die eingesetzten „Pitty“ an der rechten Seite der Vorderhaube den Schriftzug „BSG“ aufgemalt. Ansonsten gab es an den Fahrzeugen gegenüber der Serie keine nennenswerten Veränderungen.



Nach der Siegerehrung in der Klasse Motorroller bei „Rund um die „Ravensberge“ in Potsdam 1956
 von links: Forster, Marx, Lange, Haegert Betreuer: Obst



Auch „Am Großen Zug“ waren die Motorroller erfolgreich am Zug.

Die Bezirksmeisterschaftsläufe hatten nicht die hohen Schwierigkeitsgrade des Geländes und auch kürzere Streckenlängen, als sie die Läufe zur DDR-Meisterschaft aufwiesen. Für die Motorroller deshalb oftmals geeigneter.

Eine Urkunde des DTSB:
(**D**eutscher **T**urn- und **S**port **B**und)

Sektion Motorrennsport
BFA
(**B**ezirks **F**ach **A**usschuss)



Ausgabe der Medaillen nach Abschluss einer Veranstaltung:
im Bild die Fahrer Haegert, Rosenow und Marx (von li. nach re.).

Und nun wird es hart.



Wie den Urkunden und Plaketten zu entnehmen ist, nahmen die Roller am 17.6.1956 im Erzgebirge und bereits eine Woche darauf in Herzberg an Geländeveranstaltungen teil. Diese Teilnahme diente der Vorbereitung auf größere Aufgaben.

Von vielen Veranstaltungen fehlen Bilder. Fahrer und Betreuer hatten nie bzw. selten Zeit zum fotografieren. Presse- und Berufsfotografen boten ihre Bilder bei der abendlichen Siegerehrung an. Doch da waren die Ludwigsfelder Rollerfahrer als Amateure schon fast immer auf dem Heimweg.

Mutig werden die Roller in einer internationalen Geländeveranstaltung eingesetzt.



„Illustrierter Motorsport“
Heft 16/56

Erstaunliche Leistungen vollbrachten auch die Fahrer der Pitty-Roller von der BSG Ludwigsfelde, denn die schwere und tielliegende Verkleidung mußte sich im Gelände natürlich ungünstig auswirken. Es fragt sich, ob eine Teilnahme von Rollern an Leistungsprüfungsfahrten in schwerem Gelände überhaupt einen Sinn hat, da diese Fahrzeugkategorie denkbar ungünstige Voraussetzungen mitbringt. Übrigens erhielten die Rollerfahrer — genau wie die weiblichen Teilnehmer — eine Zeitzugabe von 10 %

Foto: Fuhr

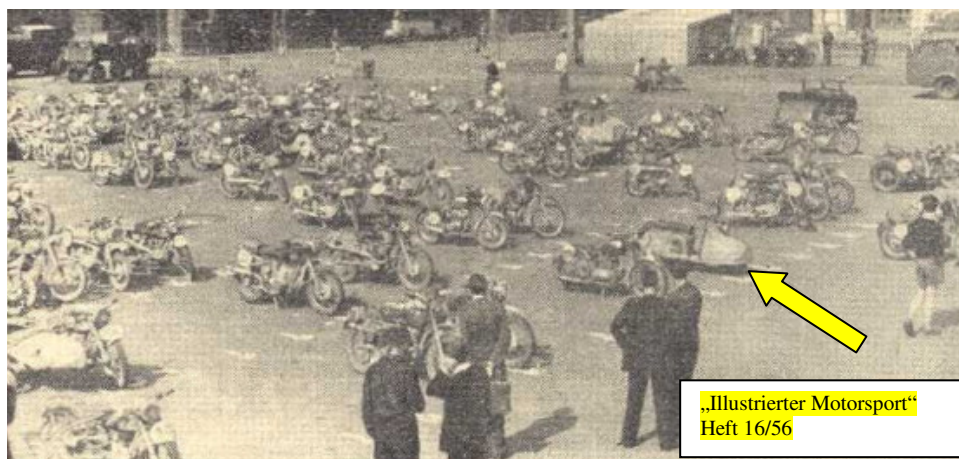
Erfurt:
III int. 4-Tage-Fahrt
12. - 15. Juli 1956

Das Bild zeigt deutlich die Anstrengungen, die erforderlich waren einen Roller durch das Gelände zu bringen. Und alles mit Straßenreifen!

Da war dieser Beschluss wichtig:
In der Werkleitersitzung vom 4.7.56 wird der Beschluss gefaßt, die Fahrer

Rosenow, Peter Rademacher, Hans Lange, Horst Obst; Bernhard Haegert, Horst Forster, Helmut (Werksmannschaft) vom 5.7. – 8.7. in ein Trainingslager an den Störztzsee zu beordern. Die Bezahlung erfolgt im Durchschnittslohn. Offenbar gab es aber noch mindestens einen Fahrerwechsel.

links:
ein Roller hat auch diesen Tag überlebt.



„Illustrierter Motorsport“
Heft 16/56

Am frühen Morgen des 14. Juli auf dem Theaterplatz in Karl-Marx-Stadt. Jede Maschine hat ihren vorgeschriebenen Platz, und deutlich erkennt man die Lücken zwischen den Fahrzeugen, denn auch am vorhergehenden Fahrtage hatte Fortuna wahllos ins Gelände gegriffen und etliche Fahrer zur Aufgabe gezwungen

Fotos: Boettcher (2)



Fahrer Peter Rosenow
Teambetreuung Günter Walter



„DER DEUTSCHE Straßenverkehr“ Heft 8/1956
Internationale 4-Tage-Fahrt Erfurt

Erstaunliche Leistungen vollbrachten die Fahrer der Pitty-Roller.
Dieter Frenzel, Ludwigsfelde, ausgangs der Wasserdurchfahrt in Rohna.

VEB Industriewerke Ludwigsfelde

LUDWIGSFELDE KREIS ZOSSEN

DER WERKDIREKTOR

An
den Kollegen
Dieter Frenzel

LUDWIGSFELDE, DEN 25.7.1956

H a l l e 11

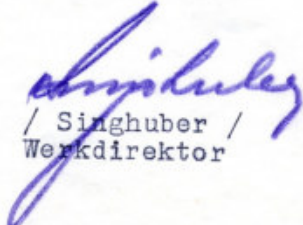
Werter Kollege Frenzel !

Durch Ihre Teilnahme an der 3. Internationalen 4-Tage-Leistungsprüfungsfahrt haben Sie durch Ihren persönlichen Einsatz unserem Werk eine beachtliche Hilfe beim Absatz der Motorroller geleistet. Ich habe mich selbst teilweise von der Schwierigkeit dieser Leistungsprüfungsfahrt überzeugt und bin der Meinung, dass diese Fahrt die bisher schwierigste Leistungsprüfungsfahrt innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik war.

Sie haben nichts unversucht gelassen, unter Einsatz aller Ihnen zur Verfügung stehenden Kräfte die Motorroller im schwierigsten Gelände über diese Fahrt zu bringen.

Auch freue ich mich sehr darüber, dass Sie - soweit es in Ihren Kräften stand - ein Kollektiv gebildet haben, um zu erreichen, dass der grösstmögliche Erfolg erzielt wurde.

Ich danke Ihnen für Ihre gezeigte Leistung und hoffe, dass Sie sich auch weiterhin im Dienste des Motorrennsportes beteiligen. Für die nächsten Leistungsprüfungsfahrten, welche wir auch hoffentlich im Ausland starten können, wünsche ich Ihnen weitere Erfolge.


/ Singhuber /
Werkdirektor

Erstaunlich der letzte Satz mit dem Hinweis auf angestrebte Startmöglichkeiten im Ausland

Hoffnungsvoll fuhr man zum Saisonabschluß nach Zschopau, diesmal sogar mit „Wiesel“. Für den Endlauf zur Deutschen Meisterschaft am 7.10.1956 hatte sich der Veranstalter einiges vorgenommen. Der Konkurrenz aus Suhl sollte noch einmal kräftig im lehmigen, steinigen Erzgebirge eingeheizt werden. „Schlimmer als hier geht`s nimmer“ war die eindeutige Meinung. Arme Rollerfahrer. So verwundert dann auch nicht der Kommentar in der Zeitschrift „Illustrierter Motorsport“, Heft 22/1956, in dem nicht mehr die erstaunlichen Leistungen der Fahrer und Maschinen bewundert werden, sondern harsche Kritik geübt wird:

Ja, und dann das Thema Roller. Fünf waren am Start erschienen, doch keiner kam wieder. Es tauchte dabei die Frage auf, was Roller in einer Geländeprüfung zu suchen haben. Sie sind ausgesprochene Straßenfahrzeuge, und das, was die Werke beim Einsatz einer Anzahl ihrer Typen kostenmäßig einsetzen, kommt kaum wieder heraus. Man sollte sie aus diesen Prüfungen fernhalten, Rallies oder Zuverlässigkeits- bzw. Langstreckenfahrten sind jene Erprobungsmittel, wobei der Einsatz lohnt. Trotzdem, eine Tapferkeitsmedaille hätten die fünf Rollerpiloten schon verdient, allein wegen der Normalprofile auf diesen Schlammstrecken.

Die Reifen bereiteten den Rollerfahrern zunehmend ein Problem. Während für die Motorradfahrer bereits serienmäßig grobstollige Spezial-Geländereifen von den DDR-Reifenfirmen hergestellt wurden, gab es für die Roller nur das Straßenprofil. So summierte sich alles, was einen Betrieb im Gelände erschwerte, wenn nicht gar unmöglich machte:

- kleine 12 Zoll - Räder
- Straßenprofil der Reifen
- hohe Eigenmasse des Fahrzeugs
- geringe Bodenfreiheit über die gesamte Fahrzeugbreite
- eingeschränktes Handling durch die Verkleidung
- geringe Motorleistung.

Allerdings erreichte auch ein Fahrer aus der Bundesrepublik auf einer NSU - Lambretta das Ziel nicht. Kaum ein Trost für die IWL - Fahrer.



Die Anfahrt ins Erzgebirge mit einem LKW Typ H3A vom IWL- Fuhrpark.

Noch stehen die Motorroller sauber und einsatzbereit auf den Hänger und die Herren (von links nach rechts) Lange, Obst, (Fahrer) Techner (Betreuer), Putschbach (Krafffahrer) und Rosenow (Fahrer) hinterlassen einen optimistischen Eindruck.



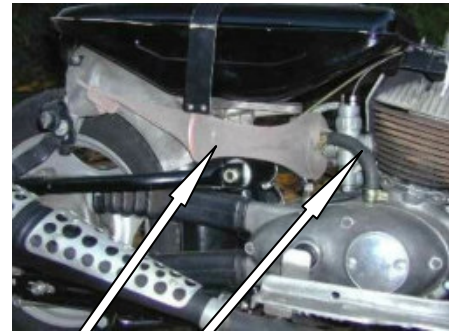
1956 endete der Einsatz des „Pitty“ bei Geländesportveranstaltungen durch die BSG Motor Ludwigsfelde.

Der „Wiesel“ im Gelände

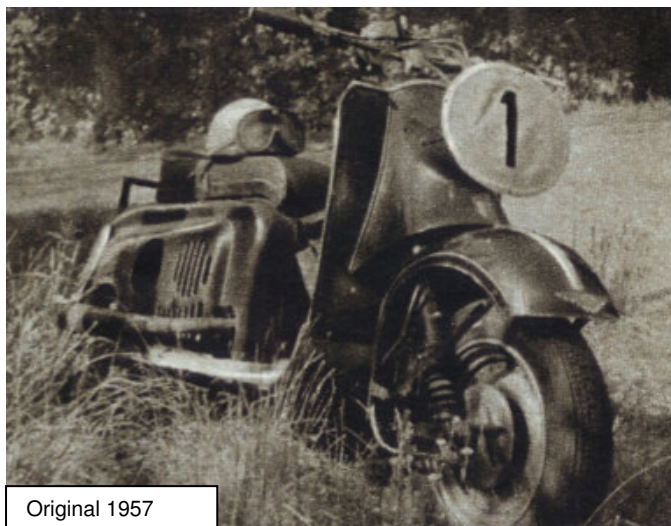
Die BSG Motor Ludwigsfelde, Sektion Motorrennsport, setzte ab 1957 nur noch den „Wiesel“ bei Geländeveranstaltungen ein, da dieser nun das aktuelle Serienerzeugnis der Industrierwerke war. Auch gab sie weiteren Fahrern aus der Fabrik die Möglichkeit, ihr Fahrkönnen zu beweisen. Nach Gründung des nationalen Motorsportverbandes ADMV im Jahr 1957 in der DDR (ADMV – **Allgemeiner Deutscher Motorsport Verband**) konnte ein Jahr später (12.4.1958) in Ludwigsfelde ein Motorsportclub entstehen. In den Programmen und Ergebnislisten erschienen nun die Ludwigsfelder Fahrer unter MC (**Motorsport-Club**) Ludwigsfelde.



Nachbau 1999



Perlonstrumpf
Luftfilterung
als zusätzliche
Lichtmaschinenentlüftung



Original 1957



Die markanten Veränderungen gegenüber dem Serien-Wiesel:

- Vorderkotflügel seitlich freigeschnitten, Lehm und Schlamm konnten so besser entweichen.
- Schmaleres Spritzblech und Trittbrett, damit besseres Handling im Gelände.
- Auspuffanlage vom Motorrad IFA-RT 125, hochgelegt, der unter dem Trittbrett befindliche Serienauspuff beeinträchtigte die Bodenfreiheit und war im Gelände hinderlich.
- Breiterer Lenker vom Motorrad IFA-BK 350.
- Hinterhaube mit großen Ausschnitten, ermöglicht besseren Zugang zum Motor und besseren Schmutzausfall am Hinterrad.
- Entfall des Reserverades, dafür Anbringung eines Griffes als Schiebe -; Ziehhilfe.
- Geringe Leistungssteigerungsarbeiten am Motor und Verwendung eines kleineren Kettenritzels am Getriebeausgang.
- Verlegung aller Bowdenzüge in doppelter Ausführung, einmal als Reserve.
- Fußbremshebel mit Lagerung und Bremsseil oberhalb des Trittbrettes bei einigen Fahrzeugen angeordnet.
- Teilweise auch den Schalthebel als Hackenschaltung oberhalb des Trittbrettes ausgeführt.
- Haubenträger teilweise als Stahlkonstruktion, eine Versuchsausführung, die in der Serie keinen Eingang fand.



Rudolf Schulz, ab 1956 im Team

Von links nach rechts:
Horst Haegert, Hans Rademacher, Dieter Frenzel, Peter Rosenow (1957)

Auch 1957 hatten die Verantwortlichen der BSG für die „100 km durch die Dresdener Heide“ die Roller genannt und die Fahrer kamen Medaillengeschmückt nach Hause.



Ein typisches Bild der Dresdener Heidefahrten, warm angezogene Zuschauer und kahler Buchenwald

VEB Industriewerke Ludwigsfelde

LUDWIGSFELDE KREIS ZOSSEN

DER WERKDIREKTOR

LUDWIGSFELDE, DEN 3.5.1957

Werter Sportfreund Schulz !

Anlässlich Ihres bei der Leistungsprüfungsfahrt in Dresden erzielten Erfolges möchte das Leitungskollektiv des VEB Industriewerke Ludwigsfelde es nicht verabsäumen, Ihnen seine Anerkennung auszusprechen.

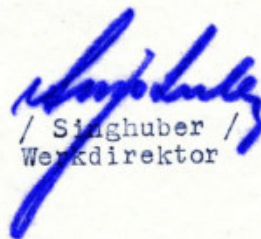
Ganz besonders gratulieren wir zu der Ihnen zuteil gewordenen Auszeichnung mit der

Silber-Medaille

durch den Bezirksfachausschuss in Dresden.

Gleichzeitig haben Sie durch Ihr Können der Bevölkerung gezeigt, dass unser Erzeugnis "Wiesel" durchaus in der Lage ist, allen Anforderungen gerecht zu werden. Ausserdem haben Sie für unseren volkseigenen Betrieb dazu beigetragen, den Ruf der Qualität des Erzeugnisses zu festigen.

Für die Zukunft wünschen wir Ihnen weiterhin noch viel Erfolge und hoffen, durch unsere Unterstützung Ihnen die dazu notwendigen Voraussetzungen im Rahmen der BSG schaffen zu können.


/ Singhuber /
Werkdirektor

Schnelle Reaktion der Werkleitung auf die Ergebnisse der 100 km Fahrt durch die Dresdener Heide.

Aber dann!

Ein wahres Desaster erlebten die bei der IV Internationalen Viertagefahrt vom 29. Mai bis 1. Juni 1957 eingesetzten fünf Rollerfahrer. Achshalterbrüche an den Fahrzeugen der Fahrer Rosenow, S. Frenzel und Schulz, ein Kupplungsschaden bei D. Frenzel und ein Schalthebelbruch bei Haegert besiegelten bereits am ersten Tag das Schicksal der Ludwigsfelder Teilnehmer.

In einem Beitrag der Betriebszeitung verwies der Sektionsleiter Motorrennsport, Fritsch, auf die enormen Geländeschwierigkeiten. Auch gab er zu bedenken, dass die Werksmannschaften von Zschopau und Suhl drei Wochen vorher in diesem Gelände Training absolvierten. Für die Ludwigsfelder zeitlich und finanziell unmöglich.

Fritsch kommt zu der Schlussfolgerung:

„Abschließend möchten wir feststellen, daß wir aus dieser Vier-Tage-Leistungsprüfungsfahrt die Lehre gezogen haben, in Zukunft nicht mehr an derartigen Fahrten teilzunehmen. Für unsere Techniker wird es jetzt erforderlich sein, entsprechende Veränderungen am Fahrzeug vorzunehmen, um ähnliche Schäden künftig auszuschalten. Die gesamte Mannschaft verspricht, in Zukunft ihre ganze Kraft für den Ruf unseres Werkes einzusetzen. Wir werden künftig an Rallyes, Schwierigkeitsfahrten, Zielfahrten usw. teilnehmen, da uns dort von vornherein größere Chancen geboten werden.“

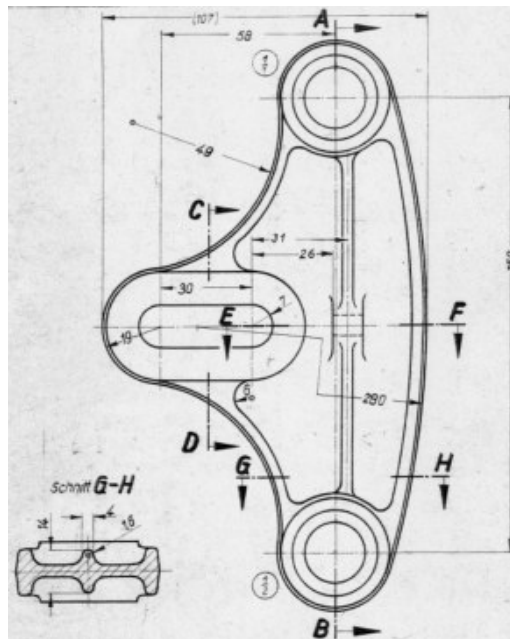


Am Ende des ersten Tages stand zwar ein Roller noch im Parc ferme, dem offiziellen Stellplatz des Veranstalters, doch erfolgte eine Disqualifikation wegen der Schweißarbeiten am Schalthebel.

Achshalter, ein Aluminium- Gussteil

Zusätzlich an den Achshaltern von den Fahrern angeordnete Schwingungsdämpfer verursachten die Brüche. Eine Abstimmung mit erfahrenen Mitarbeitern der Konstruktion oder des Versuchs oder gar eine ausreichende Erprobung fand zuvor nicht statt. An den Serienfahrzeugen waren diese Dämpfer nicht vorhanden. Deshalb trat eine derartige Belastung und damit ein derartiger Schaden in der Serie nie auf!

Achshalter →



Allerdings galt in der Folge die von Fritsch genannte Einschränkung nur für die Mehrtagesfahrten. Aber auch bei den Tagesveranstaltungen setzte sich die Kritik in der Presse über den Roller im Gelände fort.

Auszug aus „Illustrierter Motorsport“ (1957)
Rund um Mühlhausen

55 Solomaschinen und Gespanne der Bezirksfachausschüsse Erfurt, Gera, Halle und Suhl der GST und des ADAC Rotenburg a.d. Fulda sowie 7 Motorroller des Ludwigsfelder Werkes beteiligten sich am 2. Lauf um die Bezirksmeisterschaft 1957 im Leistungsprüfungssport, der LPS-Fahrt „Rund um Mühlhausen“ am 4. August. Dabei ging es viermal über eine Geländestrecke von etwa 40 km Länge –diesmal mit viel Staub- mit drei in den ersten beiden Runden gewerteten Stilprüfungen (Geröll, Wasser, Berg). Insgesamt haben 39 Teilnehmer die Fahrt in Wertung beendet, aber von den 7 Rollern trotz teilweise ausgezeichneter Fahrerleistungen nur 2;

Das dürfte einmal mehr bewiesen haben, daß diese Kategorie nicht ins Gelände gehört.



Goldmedaille: Haegert (Ludwigsfelde) Wiesel
 Silbermedaille Frenzel (Ludwigsfelde) Wiesel

GST Gesellschaft für Sport und Technik
 LPS Leistungsprüfungsfahrt (Enduro)
 ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil Club

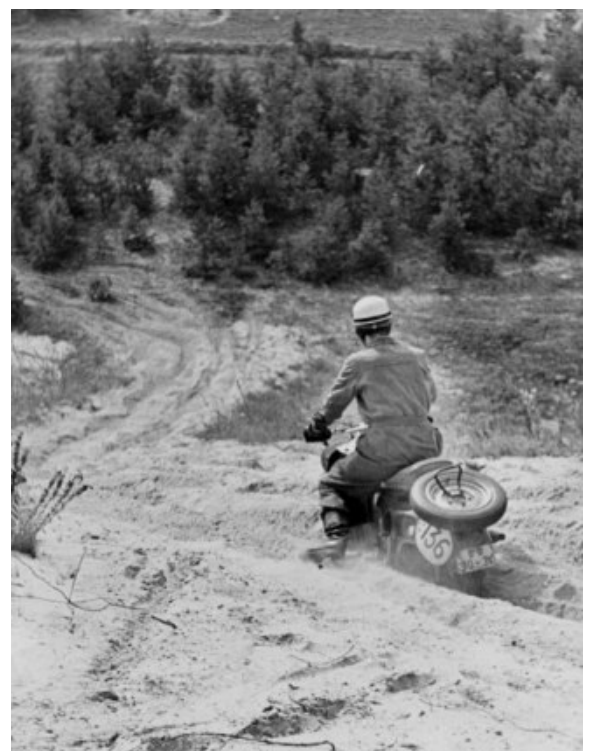
Noch krasser die Berichterstattung im „Illustrierten Motorsport“ Heft 20/57 über den Lauf:

„Rund um die Ravensberge“ / 2. Meisterschaftsvorlauf im Leistungsprüfungssport

Besser wäre es übrigens gewesen, man hätte nicht dieses harmlose „Rund um die Berge“ auf das Programm gedruckt, sondern so etwas wie „Harte Potsdamer“ oder „320 km durch die Sandwüste“. Sand, Sand und nochmals Sand. Sand im Vergaser, Sand in den Stiefeln, Sand unter den Brutal-Riesa- Stollen, das setzte man den Fahrern vor.

.... Mag sein, daß man vom Ludwigsfelder Werk aus deshalb, weil Potsdam nicht weit ab liegt, vier „Wiesel“-Roller in die Sandkiste schickte. Was diese reinen Straßenfahrzeuge bei diesem Meisterschaftslauf aber zu suchen hatten, blieb ungeklärt. Die Fahrer mit den 10- Zoll- Reifchen und Normalprofil haben für ihre tapfere Schinderei eine Sonderprämie ihrer Werkleitung, dazu das Versprechen, sie nie wieder in die Wüste zu schicken, ehrlich verdient.

Die Roller hatten allerdings 12- Zoll- Reifen. Doch machte es für die Belastung der Fahrer kaum einen Unterschied.



In der märkischen Streusandbüchse half oftmals nur noch Muskelkraft weiter.
Der auf dem Reserveraddom angebrachte Griff war ein praktischer Helfer.

Trotz aller Kritik aber veranstaltete der *MC Ludwigsfelde*, dessen erster Clubleiter ebenfalls F. Fritzsch wurde, am 1. Mai 1958 eine kleine Geländefahrt „*Rund um Ludwigsfelde*“.

Natürlich auch unter Beteiligung der Motorroller. Sie diente als Testveranstaltung für eine kurz darauf folgende, größere Veranstaltung.

Plaketten gab es noch nicht, aber Urkunden.

Wer nun angesichts der kritischen Stimmen betreffs der Teilnahme der Motorroller bei Geländeveranstaltungen von Unvernunft bei den Ludwigsfelder Sportlern spricht, der vergisst, dass es für sie die einzige kostengünstige Möglichkeit war an Motorsportveranstaltungen mit hohen Anforderungen an Mensch und Maschine aktiv teilzunehmen.

Auch international nehmen Motorrollerhersteller im gleichen Zeitraum an derartigen Veranstaltungen teil. (Heinkel, WFM -OSA, Zündapp u.a.)



Am 14.7.1958 veranstaltete der MC Ludwigsfelde in Verbindung mit dem ersten Rollertreffen eine national ausgeschriebene Leistungsprüfungsfahrt „*Rund um Ludwigsfelde*“. Selbstverständlich unter Teilnahme der Roller. Hilfe in der Organisation und Streckenauswahl bekam der MC Ludwigsfelde vom Potsdamer Club *Dynamo*, einem Polizeisportverein, der eine mit Spitzenfahrern besetzte Motorsportabteilung hatte und am 7. September 1958 auch einen nationalen Meisterschaftslauf in Potsdam veranstaltete.

Das Enduro - Ereignis am 14. Juli 1958 in Ludwigsfelde

Nachfolgend Bilder von dieser Veranstaltung:

Der Feuerlöschteich am Sportplatz (Waldstadion).
Gefüllt bis zu einer Höhe von 30 cm mit Wasser war er der
Publikumsmagnet, zumal der Teich fast im Zentrum des Ortes lag und
von den Zuschauern schnell erreicht wurde.



Die Fahrer:

Startnummer 11 - P. Rosenow; 14 - M. Blumenthal; 15 - S. Frenzel; 18 - R. Schulz;



Die Ausfahrt war zwar griffiger Beton, aber zu wenig Schwung und schon drehte das Hinterrad durch.

Doch es gab keine Probleme.



Märkische Heide, märkischer Sand



Ein steiler Hang mit losem Sand, ein weiterer Zuschauerschwerpunkt.
Von der Armee abgestellte Soldaten hielten eine Gasse Zuschauerfrei und der
Feuerwehrmann mit Seil half havarierten Fahrern die Auffahrt zu schaffen.
Doch wie man sieht, für einen Roller kein Problem.

Die unterschiedliche Ausrüstung der Roller ist den Bildern zu entnehmen.
Mit und ohne Reserverad, Kotflügel mit und ohne Ausschnitt, Auspuff über oder unter
Trittbrett.

Dazu unterschiedliche Haubenausschnitte.

Jeder Fahrer rüstete nach eigenem Ermessen, Wissen und Können um.



Sicher beobachten, hinter einem Baum versteckt

Zu leiden hatten Roller und Fahrer auch beim Meisterschaftslauf in Potsdam am 7. September 1958.



Unter der Überschrift *Sandige Generalprobe* steht im *Illustrierten Motorsport* Heft 20/58:

Wie harmlos hört sich dieses „Rund um die Ravensberge“ an, doch in Wirklichkeit..... Man hätte es einem Ausweisfahrer kaum übergenommen, wenn er sein Rad in den Schatten gestellt und für den Rest der Fahrt den Benzinhahn abgedreht hätte. Daß es keiner getan hat, auch nicht einer der vier Rollerfahrer, spricht für alle 93 Teilnehmer.

Diese drei versuchten ihr Glück



Total erschöpfte Fahrer.
Der Brauhausberg in Potsdam, im Hintergrund die Potsdamer Brauerei.



in märkischer Heide

Mit Begeisterung und Engagement betrieben die Ludwigsfelder Rollerfahrer noch immer den Geländesport. Doch in der Presse mehrten sich die negativen Beurteilungen über den Einsatz dieser Fahrzeugkategorie im Gelände.

Trial,

eine neue Chance für den Sparteinsatz der Motorroller?

Im DDR-Motorsport hatte 1958 eine neue Disziplin Fuß gefasst, die ursprünglich aus England kam. Der Trialsport. Eine Geländesportvariante, bei der es auf Fahrkönnen ohne Zeitdruck ankam. Vielleicht eine Möglichkeit die Roller sinnvoller einzusetzen. Mehrere Veranstaltungen wurden beschickt, doch trotz einiger Erfolge, auch dafür war der Roller nur bedingt geeignet.



Trial mit Rekordbeteiligung
149 Fahrer beteiligten sich am II. Trial des MC Berliner Bär auf der Moto-Cross-Strecke in Rummelsburg: das bedeutet Rekord! Erst seit einem Jahr wird diese Art des Motorsports bei uns veranstaltet, und schon ist sie enorm populär. Am Sonntag wurden erstmals Mopeds und Roller getrennt von den Motorrädern gewertet. In allen Klassen bewiesen die Aktiven in dem sandigen und hügelreichen Gelände, daß sie ihre Fahrzeuge gut beherrschen. Ein Viertel der Teilnehmer kam aus den Berliner Westsektoren. | 123

Klassensieger wurden: Mopeds: Teschke; Roller: Rosenow; 125 ccm: Sobanski; 175 ccm: Hanisch; 250 ccm: Heuer; Sportmaschinen bis 125 ccm: Hanke; über 125 ccm: Klar.



Bereits am 10.8.1958 nahmen die Motorroller an der ersten Veranstaltung in Berlin- Rummelsburg teil. Die nächste folgte am 28.9.1958 an gleicher Stelle.

Bemerkenswert die Teilnahme der Westberliner Sportfreunde.

Geländereifen- Eigenbau

Im Winterhalbjahr 1958/59 nahm der Club auch das Reifenproblem in die Hand.

Wie schon mehrfach erwähnt, hatten die Ludwigsfelder Motorroller mit den Straßenreifen im Gelände sehr große Traktionsprobleme. Der Vorsitzende des Clubs führte Verhandlungen mit dem Reifenproduzenten „DEKA Reifenwerke Fürstenwalde“, nur 60 km von Ludwigsfelde entfernt. Dieser machte folgendes Angebot:

- Ludwigsfelde bekommt eine nicht mehr genutzte Reifenform.
- Von dieser wird in Ludwigsfelde das Straßenprofil ausgedreht.
- Anzufertigende Stahlmodule in Form des gewünschten Profils werden in die ausgedrehte Form eingeschraubt.
- „DEKA“ fertigt dann den Reifen.

Es waren dies somit keine vom Karkassenaufbau oder der Profilgestaltung optimierten Geländereifen, aber immerhin, die Traktion war eine deutlich bessere.

Leider kamen diese Reifen zu spät, die Zeit der Geländeeinsätze näherte sich dem Ende.

Die Reifen fanden dann noch Verwendung im K- Wagen- Sport (Gokart), als Reserveräder der Roller und auf Transporthänger für Motorräder und Rennboote, die mit Rollerrädern bestückt wurden.

Und so hat keiner dieser Reifen überlebt.



Geländeprofil des Reifens 3,50 – 12,
Marke: Eigenbau MC Ludwigsfelde



Die Kartfahrer des MC Ludwigsfelde verwendeten zeitweise die noch vorhandenen Enduro- Reifen auf der Hinterachse, siehe Pfeil.

Im Bild: Winfried Parthum mit einem der ersten vom MC gebauten Gokarts, in denen viele Rollerteile Verwendung fanden.

Der Höhepunkt

Der 23./24 Mai 1959 kann für den MC Ludwigsfelde als absoluter Höhepunkt im Geländesport genannt werden. In Verbindung mit dem Motorrollertreffen fand ein Meisterschaftslauf im Motorrad-Geländesport statt.

Zu fahren waren am Samstag zwei Runden und am Sonntag vier Runden (Ausweisfahrer drei Runden) von jeweils 65 km. Der Veranstalter nannte 40 % schweres Gelände und 25 % leichteres Gelände.

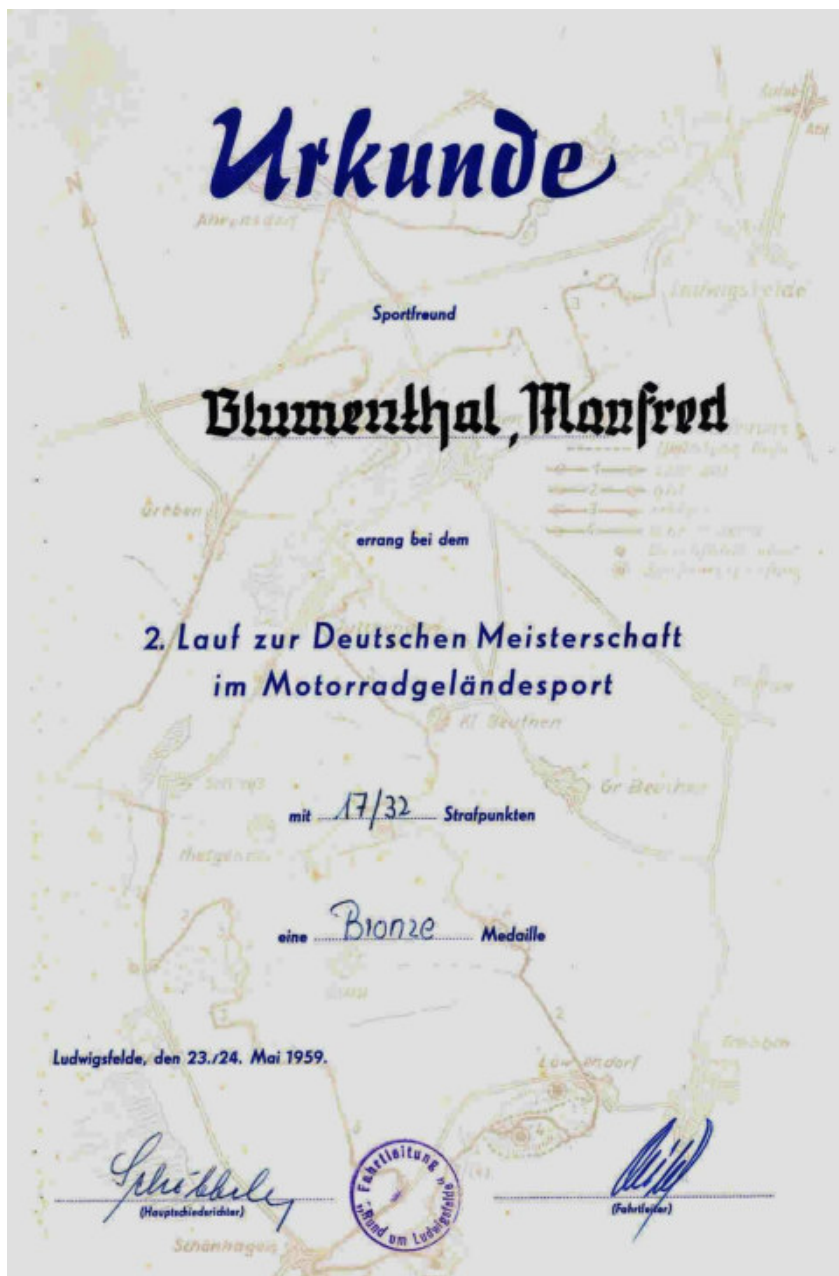
Natürlich nahmen auch die Motorrollerfahrer des MC mit drei Rollern teil.

Immerhin, zwei kamen durch.

P. Rosenow
Goldmedaille

M. Blumenthal
Bronzemedaille

M. Hanke
Ausfall



Die Motorschwingungen hatten den Luftfiltereinsatz vom Roller des Fahrers M. Blumenthal total lose geschüttelt. Damit konnte der unter der Hinterhaube in großen Mengen befindliche Staub und Sand vom Motor angesaugt werden und in diesen seine verheerende Wirkung ausüben. Die Kolbenringe waren zum Ende der Veranstaltung derartig verschlissen, dass der Motor nicht mehr im Leerlauf lief und nur noch durch Anschieben zum Laufen gebracht werden konnte.

*Die Frage:
Wer litt mehr? Fahrer oder
Motor?*

Der letzte Versuch

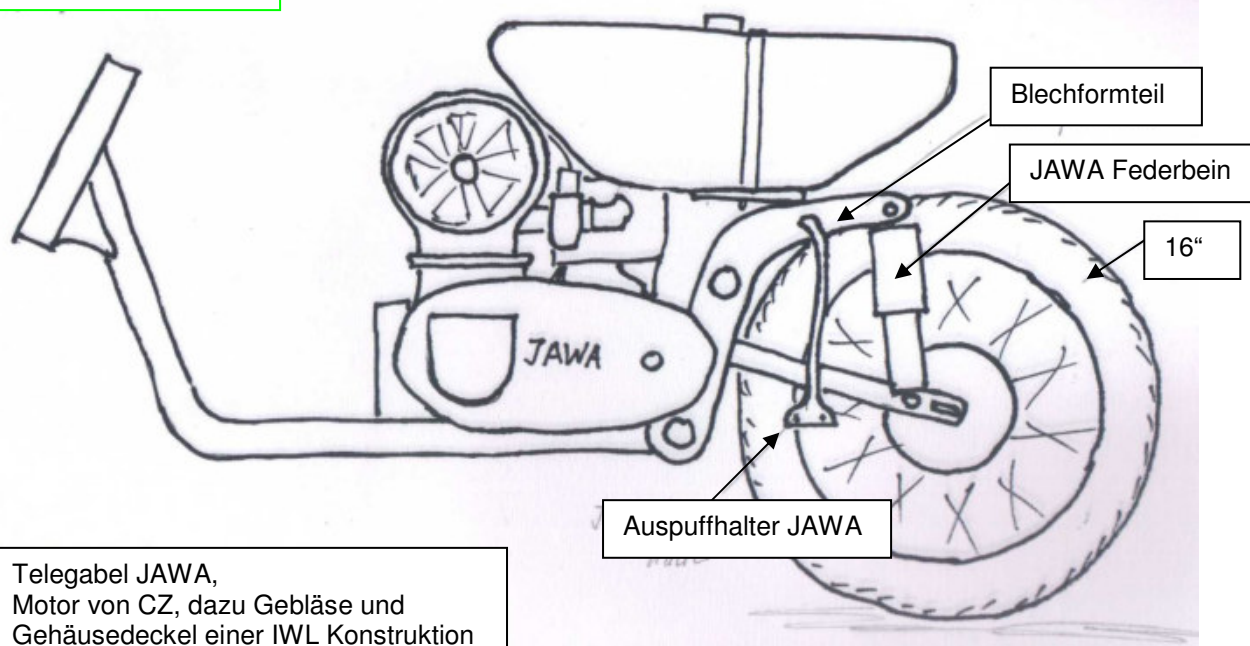
Überraschend entstand im Winterhalbjahr 1958/59 in der Motorrollerversuchswerkstatt noch ein Wettbewerbsroller in spezieller Ausführung mit 175 cm³ JAWA- Motor und 16 Zoll-Räder der JAWA- Motorräder, für die es auch Reifen mit Geländeprofil gab. Das hatte seine Ursache in der Fertigung von Prototypen eines Rollertyps SR 58. Diese liefen im Versuch und sollten den schwach motorisierten „Wiesel“ ersetzen. Doch mit der Fertigung eines 150 cm³ -Motors bei MZ wurde das Projekt JAWA- Motor eingestellt. Der Wettbewerbsroller war fahrfertig, doch ob er jemals eingesetzt wurde ist nicht belegt. Auch ist die Existenz von fotografischen Aufnahmen bisher nicht bekannt. Lediglich Reste des Rahmens konnten im Jahr 2000 in der freien Natur fotografiert werden. Bemerkenswert, der Konstrukteur hatte zu diesem Zeitpunkt die Parallelogramm- Schwinge des Wiesel/Berlin bereits verlassen und die Langschwinge mit Federbeinen abgefedert.



Die Schwingenlagerung und Abstützung der Federbeine erfolgte mit den Blechformteilen, die auf die Querrohre für die ursprüngliche Trapezschwinge aufgesteckt und verschweißt wurden. Der Rahmenunterzug entspricht bereits der späteren Ausführung des „Berlin“.

Gedächtnisskizze:

Skizze zu 175 cm³
Wettbewerb-Roller



Mit dem Jahr 1959 endete auch die Motorsportära der Ludwigsfelder Roller im Gelände.

Nachbetrachtung

Das der Einsatz von Motorrollern abseits der Straße keine aberwitzige Idee der Ludwigsfelder Motorsportler war, sei mit nachfolgendem Beitrag aus der Zeitschrift

„Zweirad – DIE zweirad ILLUSTRIERTE“ Heft 7 / 1962 , Gildeverlag Alfeld (Leine) belegt.



Internationale ADAC Dreitagefahrt

Isny mit kleinen Fehlern

Viel Ärger mit den braven Rollern

Doch wenden wir uns nun endlich dem Geschehen zu! Zunächst das Wetter: Sehr heiß und sehr schön an den beiden ersten Tagen, trübe und ein wenig kühler nach einer durchregneten Nacht am dritten Tag, später wieder rasch aufklarend und abtrocknend.

Am Start war beinahe alles, was im deutschen Geländesport Rang und Namen hat. Kreidler hatte zum erstenmal in dieser Saison eine Werkmannschaft gemeldet, die man auch bei den Sechs Tagen fahren lassen will, desgleichen die Heinkel-Staffel Stuttgart eine Mannschaft auf dem neuen 150er. Roller sind international zum Geländesport zugelassen, auch zur Sechstagesfahrt. Sie werden dann eine Hubraumklasse tiefer eingestuft, die 150er Heinkel also in der 125er-Soloklasse.

Die Roller hielten sich sehr brav, die Fahrer auch! Man konnte staunen, wie diese Schlachtschiffe mit ihren riesigen, nach links außen und oben verlegten Auspuff-Kanonen im ersten Gang die Steigungen packten, bis die Rädlein nicht mehr wollten. Man konnte auch sehr eingehende Studien über die beachtliche Bodenfreiheit und die doch relativ langhubige, ausgezeichnet gedämpfte Federung machen. Aber das ändert alles nichts daran, daß diese Roller nichts bei einer solchen Fahrt verloren haben. Das muß hier ganz hart gesagt werden und im Grunde dürfte das auch der Auffassung der Roller-Leute entsprechen!

Gewiß könnte man den Roller-Fahrern ihr Vergnügen lassen, wenn sie nun absolut ins Gelände gehen wollen. Aber hier geht es doch noch um etwas anderes: Darum nämlich, daß diese Apparate ganz logischerweise technisch früher am Ende sind als die Motorräder und daß sie dann auf den schmalen Geländepfaden den Hinterherkommenden den Weg versperren! Das haben wir schon bei den letzten Sechstagesfahrten gesehen mit den englischen Lambretten und selbst mit den polnischen Osa-Rollern, obgleich die wirklich eher verkleidete Motorräder, denn Roller sind. Heinkel sollte im eigenen Interesse davon Abstand nehmen, seine Roller zu den Six Days zu schicken, das Werk und seine Erzeugnisse haben es nicht verdient, so viel und so lautstark verflucht zu werden, wie es schon in Isny der Fall war!



Heinkel nahm immerhin drei Jahre nach Einstellung der Ludwigsfelder Geländesportaktivitäten noch an derartigen Veranstaltungen teil!

Auch die polnischen „OSA“ -Motorroller waren national und international noch im Einsatz.

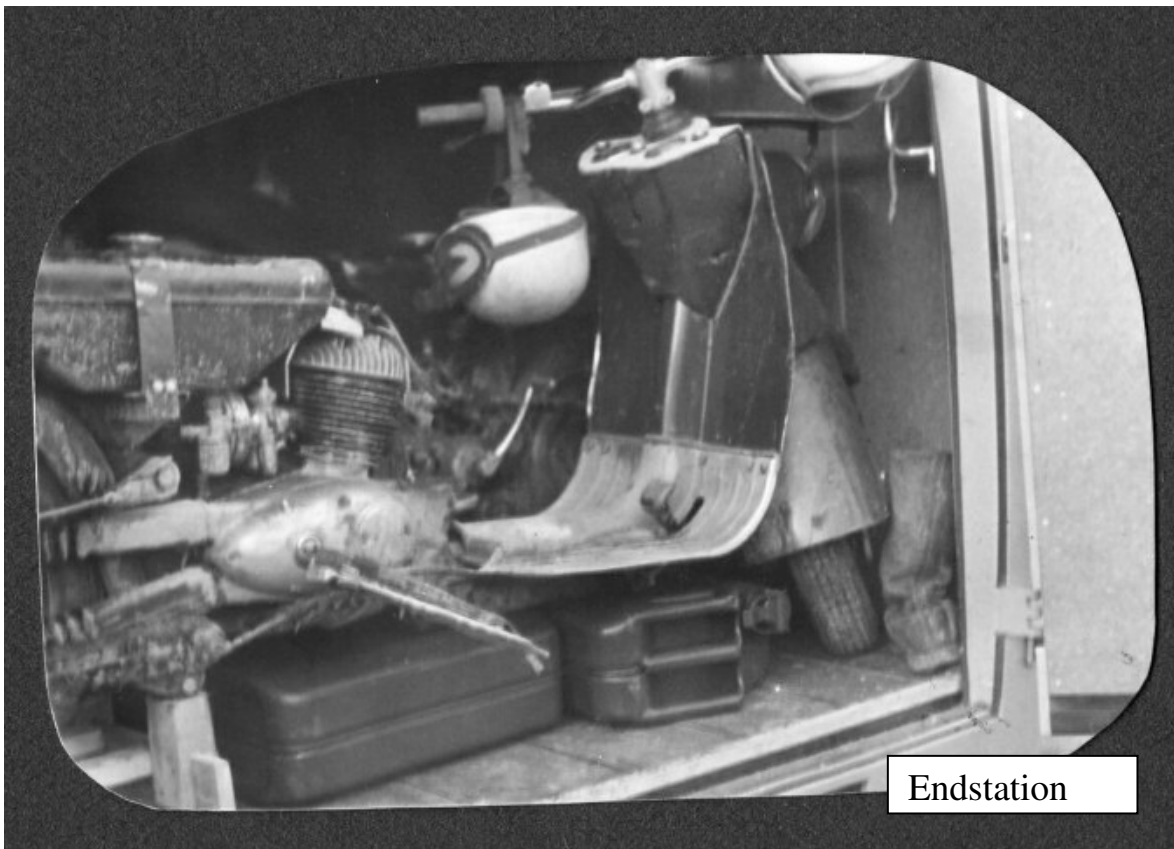
Völlig aus den Köpfen der IWL- Verantwortlichen war der Geländesport als Werbemittel dann doch nicht. Der Motorroller „Troll“ sollte unter den Namen „Berlin S“ mit 800 bis 1000 Stück im Jahr 1963 exportiert werden. Auf der Frühjahrsmesse in Leipzig kamen aber nur für 451 Stück Verträge zur Unterzeichnung. Ein möglicher Kunde für weitere Stückzahlen war Finnland.

Überraschend jedoch die Überlegung der Werkleitung auf der Beratung am 18.3.1963:

Es wird in Erwägung gezogen, dass sich das IWL an der in Finnland im April stattfindenden Geländeleistungsprüfungsfahrt beteiligt.

Eine Abstimmung dazu hat bei der Technischen Direktion zu erfolgen.

Aber zu einem Einsatz der Roller kam es dann nicht mehr.



Den Hut an den Nagel gehängt haben mehrere der Motorroller- Geländefahrer aber nicht. Manfred Hanke bestritt erfolgreich Moto-Cross-Rennen und war später Rennleiter derartiger Veranstaltungen in Zeuthen und Wietstock. Rudi Schulz war in den Jahren ab 1959 in der starken Ludwigsfelder Kart -Truppe aktiv und fuhr in der Bezirksmeisterschaft vordere Plätze ein. Siegfried Frenzel besetzte im Trialsport mit seinem Eigenbaumotorrad mehrere Jahre Spitzenplätze und errang neben einigen Bezirksmeisterschaften 1965 den Titel Deutscher Meister. Klaus Marx stieg 1962 bis 1965 ins Motorrennboot. Dort platzierte er sich mehrfach auf Medaillentränge in der Deutschen Meisterschaft der Klasse der 175 cm³- Motore.

Peter Rosenow und Manfred Blumenthal begannen 1959 mit Eigenbaumotorrädern den Moto-Cross-Sport um ab 1961 im Motorbootrennsport zu beginnen und dort große Erfolge zu feiern. Zahlreiche Medaillen bei Welt-, Europa- und Deutschen Meisterschaften mit IWL - Motore und ab 1967 mit Eigenbaumotore in den Klassen 175, 250 und 350 cm³ - Hubvolumen kommen auf ihr Konto.

Die Motorroller- Geländefahrten müssen eine gute Schule für derartige Ergebnisse gewesen sein.