

Dokumentation
über die Motorrollerproduktion im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde
in den Jahren 1953 bis 1964

Erarbeitet und zusammengestellt von Rolf Bober, GWR Teltow e. V.

Stadtarchiv Ludwigsfelde

Inhalt:

1. Die Motorrollerproduktion im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde
2. Leistungsparameter der im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde gefertigten Motorroller
3. Zeittafel zur Motorrollerproduktion
4. Zeittafel sportlicher Aktivitäten mit Motorrollern
5. Statistische Übersicht der Motorrollerproduktion
6. Quellenangaben

1. Die Motorrollerproduktion im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde

Die Entwicklung von Motorrollern im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL) begann im Jahre 1953.

Ziel war die Produktion von Zweiradfahrzeugen, die ohne besondere Schutzbekleidung, auch von Frauen, gefahren werden konnten.

Es entwickelte sich aber auch ein Bedürfnis in der Bevölkerung nach mehr Mobilität zu vertretbaren Kosten.

Ein weiterer Anreiz zur Herstellung eines solchen Fahrzeuges war die Tatsache, daß in vielen anderen Industrieländern Motorroller gebaut wurden und da wollte die DDR nicht nachstehen.

Versuche und erste Konstruktionen von Motorrollern gab es in Deutschland bereits vor 1953. So baute ein Herr Postler aus Niedersedlitz Anfang der 20-er Jahre ein Fahrzeug, das als „Motorläufer“ bezeichnet wurde und den bekannten luftbereiften Kinderroller zum Vorbild hatte.

1950 begann der Konstrukteur Falz in der DDR mit der Entwicklung von Motorrollern. Von ihm wurden bis 1954 vier Prototypen entwickelt.

Die Produktionsgenossenschaft des Handwerks „Aufbau“ in Ehrenhain bei Leipzig befaßte sich ebenfalls mit dem Bau von Motorrollern. Sie baute den Roller „Hexe“ (Siehe Motorkalender der DDR 1989, Seite 191-194).

All diese Konstruktionen waren jedoch für eine Serienfertigung im IWL nicht geeignet, da aus ökonomischen Gründen auf Bauteile bereits vorhandener Konstruktionen der DDR

Motorradproduktion zurückgegriffen werden sollte und mußte.

Dieses Prinzip wurde bei allen Ludwigsfelder Motorrollern beibehalten.

Eine große Anzahl von Bauteilen, besonders der MZ Motorräder aus Zschopau, fanden an den Rollern Verwendung. So wurde z.B. der RT-Motor mit 125 ccm Hubraum mit einem zusätzlichen Gebläse versehen und im ersten Ludwigsfelder Motorroller „Pitty“ zum Einsatz gebracht. Weiterhin wurden Teile der Elektrik aus der Motorradproduktion an den Rollern verwendet.

Zu den maßgeblichen Konstrukteuren des ersten Ludwigsfelder Motorrollers „Pitty“ gehörten die Herren Gustav Schiller und Paul Engelhardt, unter Leitung von Chefkonstrukteur Roland Berger. Sie hatten den Auftrag, die Entwicklung des Rollers einschließlich des Baues von 3 Versuchsmustern am 31.01.1954 zu beenden, wie aus dem Protokoll der Werkleitersitzung vom 30.11.1953 hervorgeht. Tatsächlich erfolgte die Montage der 3 Versuchsfahrzeuge jeweils bis zum 21. Dezember 1953, 6. Januar und 15. Februar 1954. (Illustrierter Motorsport, Heft 1. März 1954) Dieses Tempo war offensichtlich darauf zurückzuführen, daß das Ministerium die Ausstellung des Motorrollers „Pitty“ anlässlich des IV. Parteitages der SED forderte (Protokoll der Werkleitersitzung vom 22.02.1954).

Die Leitung des Werkes beschließt daraufhin, daß

- . Zwei Roller auszustellen sind
- . die Probefahrten am 22.02.1954 beginnen und am 30.04.1954 zu beenden sind
- . Beginn der Nullserienfertigung (20 Stück) am 15.04.1954
- . Beginn der Probefahrten mit 10 Rollern der Nullserie am 26.05.1954
- . Beginn der Serienfertigung am 15.06.1954.

Ein erster Plan sah vor, im Jahre 1954 ca. 5500 Roller zu bauen.
Dies entsprach offensichtlich in keiner Weise den Gegebenheiten, denn es wurden 1954 lediglich etwa 100 Roller handwerklich gefertigt und erprobt (Planablaufbericht 1955).

Die Versuchswerkstatt, in der die ersten Roller zusammengebaut wurden, war in der Halle 2. Später wurde sie in einen Anbau an der Halle 4 verlegt. Die Halle 4 war die Endmontagehalle mit separatem Rollerprüfstand. *an der Halle 4*

Die Versuchsroller wurden in wochenlangen Probe- und Testfahrten, zum Teil im 2-Schichtbetrieb, zwischen dem Schönefelder- und dem Schkeuditzer Autobahnkreuz bei jedem Wetter getestet.

Zu den Testfahrern gehörten damals die Herren Eberhard Lämm, Winfried Parthum, Bernhard Obst und Werner Braune. *Auch: Haigert, Kasse, ab 1956*

Schon am 1. Mai 1954 wurden im Demonstrationszug der Werktätigen des Industrierwerkes Ludwigsfelde 5 Testfahrzeuge „Pitty“ mitgeführt.

Mit diesen ersten Rollern konnte vielen Ludwigsfeldern gezeigt werden, daß es für sie im Industrierwerk eine Perspektive gibt, die neue Arbeitsplätze für die Region schafft und den Menschen ein wenig Sicherheit für die Zukunft vermittelt.

Parallel zur Erprobung wurde mit großer Energie die Aufnahme der Serienproduktion des „Pitty“ im Betrieb vorbereitet.

Diese Aufgabe konnte nicht ohne Probleme bewältigt werden, da die Wirtschaft der DDR die Kriegsfolgen noch längst nicht überwunden hatte.

Als Nadelöhr erwies sich u.a. die Bereitstellung der erforderlichen Spezialwerkzeuge aus dem VEB Formenbau Schwarzenberg sowie der Aufbau einer stabilen Kooperationskette.

Unter diesen Umständen war ein Bandanlauf am 15.06.1954 überhaupt nicht zu realisieren.

Aber auch der neue Bandanlaufstermin 02.01.1955 geriet zunehmend in Gefahr.

Es fehlte vor allem an Werkzeugen, aber auch eine Reihe von Materialien und Zulieferteile konnten nur schleppend beschafft werden.

Um den eingetretenen Zeitverzug in Grenzen zu halten, wurden Konstrukteure, Technologen und Facharbeiter zur „Sozialistischen Hilfe“ in den VEB Formenbau Schwarzenberg delegiert, um die Werkzeugherstellung für Ludwigsfelde zu beschleunigen.

Anfang des Jahres 1955 waren dann endlich die Voraussetzungen soweit geschaffen, daß der Beginn der Serienfertigung gewagt werden konnte.

Im Protokoll der Werkleitersitzung vom 31.01.1955 ist dazu zu lesen, daß der Produktionsanlauf des Motorrollers am 01.02.1955 gesichert ist.

Mit dem Beginn der Bandmontage in der Halle 4 beschritten die Beteiligten absolutes Neuland und so war es nur folgerichtig, daß sich ein Berg von Problemen auf türmte, der die Montage der ersten Roller auf dem Band nicht so richtig voranschreiten ließ.

Um den Bandanlauf endlich in Schwung zu bringen, organisierte die Werkleitung einen Sondereinsatz, der am Sonntag, dem 06.02.1955, unter Beteiligung zahlreicher Lehrlinge der Betriebsberufsschule, die von erfahrenen Lehrmeistern und Facharbeitern angeleitet wurden, stattfand.

An diesem Tage erfolgte der Durchbruch zur echten Bandmontage, denn es konnten die ersten 17 Motorroller vom Typ „Pitty“ auf dem Band montiert werden.

Obwohl sie zum Teil unvollständig waren, gab diese Probemontage das Signal, trotz vieler Hemmnisse endlich den Schritt zur Serienfertigung zu wagen.

Am 07.02.1955 begann dann die richtige Fertigung des Rollers „Pitty“. Die Lehrlinge besetzten fortan fast ständig die Montagetakete 1, 2, 3, 6, 11, 12 und 14.

Nach der Einarbeitungsphase konnte am Freitag, dem 25.03.1955, der Zweischichtbetrieb am Rollerband aufgenommen werden.

Künftig wurde das Band ständig in einer Schicht von Lehrlingen besetzt. Das war für die Lehrlinge eine genauso große Herausforderung wie die Montage der Rennbootmotoren, die ja auch nur von Lehrlingen in der Lehrwerkstatt erfolgte (siehe: Die Berufsausbildung im Kreis Zossen 1945 - 1984).

Der Motorroller „Pitty“ war als Stadttroller konstruiert. Es stellte sich jedoch schnell heraus, daß er auch im Gelände eine recht gute Figur abgab, obwohl er auf Grund seiner Leistung so manchen Sandberg hochgeschoben werden mußte.

Zu den ersten Sportlern, die schon mit dem „Pitty“ Geländefahrten oder Leistungsprüfungsfahrten durchführten, gehörten die Sportsfreunde: Horst Auchter, Horst Lange, Horst Hegert, Bernhard Obst, Klaus Marx, Peter Rosenow und Manfred Blumenthal.

So nahm z.B. eine Werksmannschaft mit 4 Rollern (3 „Pitty“ und 1 „Lux“) an der am 17.04.1955 durchgeführten Leistungsprüfungsfahrt in Dresden-Bühlau mit großem Erfolg teil. Welche Bedeutung dieser Leistungsprüfung seitens der Werkleitung zugemessen wurde beweist die Tatsache, daß der Werkleiter Singhuber eine Delegation leitete, die mit 10 Motorrollern „Pitty“ nach Dresden fuhr und den Werksfahrern moralische Unterstützung gaben. Vor allem ging es der Werkleitung und den Konstrukteuren des neuen Rollers „Lux“ (Wiesel) um eine Bestätigung der neuen Konstruktion, die auch glänzend ausfiel (siehe Bericht dieser Leistungsprüfungsfahrt - Start 1955).

Diese Leistungsprüfungsfahrt bildete den Auftakt zu vielen motorsportlichen Veranstaltungen, die mit Motorrollern durch die Betriebssportgemeinschaft (BSG) Motor Ludwigsfelde, Sektion Motorsport, durchgeführt wurden.

Ein Motorsportclub konnte in Ludwigsfelde am 12. April 1958 gegründet werden, der dann alle Motorsportveranstaltungen und Aktivitäten organisierte bzw. durchführte.

Mit der Produktion der Motorroller waren die Kapazitäten des VEB Industrierwerke Ludwigsfelde in den Jahren 1954 bis 1964 jedoch keineswegs auszulasten, da die produzierten Stückzahlen vornehmlich durch die vom Motorradwerk Zschopau gelieferten Motoren sowie einiger anderer Zulieferteile begrenzt war.

Demzufolge war die Motorrollerproduktion eine von vielen im Industrierwerk Ludwigsfelde. So wurden z.B. Dieselmotoren, Schiffsdieselmotoren, Strahltriebwerke TL 014, Krautschläger für die Landwirtschaft, Schmiedeteile, Genaugußteile, Ölbrenner, Sondermaschinen, Elektronenstrahlmehrkammeröfen, Renn- und Sportbootmotoren, Jeeps P 3 M, Ersatzteile für Motorroller und P 3 M und P 2 und vieles andere mehr produziert und Strahltriebwerke für die Nationale Volksarmee repariert.

Trotz dieser „Warenhausproduktion“, die ja konstruktiv und technologisch betreut werden mußte, begann recht schnell die Konstruktion eines verbesserten Motorrollers, der unter Nutzung der Erfahrungen mit dem „Pitty“ auf der Straße und im Gelände ein völlig neues Gesicht hatte. Schon ca. 15 Monate nach Produktionsbeginn des Rollers „Pitty“ sollten die ersten Motorroller SR 56 im Mai 1956 vom Band rollen.

Insgesamt wurden 11.293 „Pitty“ produziert. Die Produktion endete im April 1956.

Doch mit dem neuen Roller gab es zunächst Anlaufprobleme. Die technologische Kette war noch nicht stabil, so daß immer wieder Fehlteilpositionen auftraten. Obwohl im Protokoll der Werkleitersitzung vom 03.01.1956 festgelegt war: ... am 01.04.1956 soll die Produktion des Rollers „Lux“ beginnen, ... , konnte dieser Termin nicht gehalten werden. Der Bandanlauf konnte erst im Mai 1956 vorgenommen werden.

Es gab auch Probleme mit dem Namen des neuen Rollers.

Zum Beispiel wird der Name des neuen Rollers im Werkleiterprotokoll vom 01.02.1956 mit „Luchs“ angegeben.

Zwischenzeitlich wurde der Name „Wiesel“ verwendet, denn im Protokoll der Werkleitersitzung vom 05.05.1956 wird festgestellt, daß der Bandanlauf des SR 56 „Wiesel“ noch nicht erfolgt ist, da noch Fehlteilpositionen auftreten.

Um das Durcheinander um den Namen des Nachfolgers des „Pitty“ zu beenden, wurde zur Werkleitersitzung am 01.06.1956 festgelegt: „Das Leitungskollektiv kam überein, daß der Name „Wiesel“ keine Bezeichnung für ein Fahrzeug ist und daß die Typenbezeichnung „SR“ vom VEB Simson Suhl benutzt wird.“

So wurde der Vorschlag ins Protokoll aufgenommen, den Antrag zu stellen, den Motorroller unter der Bezeichnung

„ SR 56 City „

ins Warenverzeichnis aufzunehmen.

Aber dagegen gab es aus der Belegschaft Widerstand, der letztlich dazu führte, daß der „Neue“ dann doch „Wiesel“ genannt wurde. *↳ in der Leitung (Beibehaltung) Widerstand*

Der Anlauf des neuen Rollers war noch nicht richtig erfolgt, da gab es die Mitteilung an die Werkleitung, daß Zschopau im Jahre 1957 keine Motoren mit 125 ccm Hubraum mehr liefern kann, da dort die Produktion auf die neue ES 175 umgestellt wird.

Der Motor für das neue Motorrad ES 175 ist jedoch von einem 250 ccm Motor abgeleitet, so daß ein Einbau in den Motorroller „Wiesel“ nicht bewerkstelligt werden konnte.

Es müßte eine völlige Neukonstruktion her (Protokoll der Werkleitersitzung vom 09.06.1956).

Damit ist die Produktion von Motorrollern in Ludwigsfelde ernsthaft gefährdet.

Doch so leicht gaben die Verantwortlichen im IWL nicht auf.

Zunächst wurde ermittelt, daß eine Neukonstruktion eines Rollers mit einem 175 ccm Motor frühestens ab II. Quartal 1958 gebaut werden könnte. Dann wurde der Auftrag an die Techniker erteilt, zu prüfen, ob im IWL der Motor mit 125 ccm für den „Wiesel“ selbst gebaut werden könnte (Protokoll der Werkleitersitzung vom 14.06.1956).

Gleichzeitig erhielt der kaufmännische Sektor den Auftrag, in Zschopau für 1957 insgesamt 15.000 Motore mit 125 ccm Hubraum zu bestellen (Protokoll der Werkleitersitzung vom 28.06.1956).

Dann konnten die Techniker mitteilen, daß das IWL in der Lage ist, einen Motor mit 125 ccm im Jahre 1957 selbst zu bauen.

Daraufhin erhielt T/TV (Direktionsbereich Technik/Technologische Vorbereitung) den Auftrag, alle Voraussetzungen zu schaffen, daß im Jahre 1957 mit dem Bau des Motors für den Roller „Wiesel“ im IWL begonnen werden kann (Protokoll der Werkleitersitzung vom 18.07.1956).

Dies kam dem Direktor des zum IWL gehörenden „Lehrkombinates“ sehr entgegen, denn er hatte bereits am 26.05.1956 den Vorschlag unterbreitet, zur Auslastung des Lehrkombinates die Produktion des Motors für den „Wiesel“ aus Zschopau zu übernehmen (Protokoll der Werkleitersitzung vom 26.05.1956).

Auch die Serienfreigabe für den Bau des Rennbootmotors, der im Lehrkombinat gefertigt werden sollte, konnte daran nichts ändern, da der erste Auftrag nur über 21 Rennbootmotore erteilt wurde (Protokoll der Werkleitersitzung vom 14.06.1956).

Aber all diese Aufregung war letztlich umsonst, denn im Protokoll der Werkleitersitzung vom 26.09.1956 konnte vermerkt werden, daß Zschopau im Jahre 1957 die bestellten 15.000 Motoren mit 125 ccm Hubraum liefern wird.

Die Produktion des Motorrollers „Wiesel“ war also gesichert.

Der Stadttroller „SR 56 Wiesel“ hatte gegenüber dem „Pitty“ eine höhere Leistung, eine neue Karosserie, verbesserte Hinterradfederung, ein geringeres Gewicht, einen größeren Tank und eine höhere Geschwindigkeit.

Er eroberte sich schnell die Straßen der DDR und wurde bis zum 22. April 1959 in insgesamt 57.400 Exemplaren gefertigt.

Der Roller „Wiesel“ konnte mit einem Kindersitz, angeordnet vor dem Fahrer und hinter dem Schutzschild, nachgerüstet werden.

Ein entsprechendes Typpgutachten mit der Nr. 294 wurde am 01.12.1958 durch die Kraftfahrzeugtechnische Anstalt in Dresden erteilt.

Weiterhin wurde zum Roller „Wiesel“ ein Einachsanhänger „Campi“ entwickelt, der mittels einer Kupplung, die an den 3 Stehbolzen der Reserveradbefestigung montiert wurde, an den Roller angehängt werden konnte.

Die Freigabe zum Betrieb des Anhängers nur für den Roller „Wiesel“ und später für den „Berlin“ erfolgte mit Typenschein Nr. 360 vom 14.01.1960.

Der Roller konnte zu diesem Zwecke in Kundendienstwerkstätten mit einer zusätzlichen Steckdose für das Rück-Bremslicht des „Campi“ nachgerüstet werden.

Außerdem wurde im Handel eine Plexiglaswindschutzscheibe zur Nachrüstung angeboten, die am Lenker befestigt wurde.

Allerdings verminderte sich durch diese Windschutzscheibe die Fahrgeschwindigkeit ein wenig. Störender wurde von den Rollerfahrern jedoch besonders bei stärkerem Wind das Auftreten höherer Lenkerkräfte empfunden. Deshalb war sie auch nicht bei allen Rollerfahrern beliebt.

Natürlich wurde der „Wiesel“ auch zu motorsportlichen Zwecken genutzt und die Werksmannschaften errangen erste Siege und Plazierungen bei den „Internationalen Ludwigsfelder Motorrollertreffen“, sowie zu vielen Rallyes oder Rennen in der DDR.

Motortouristen der Sektion Touristik der BSG-Motor Ludwigsfelde fuhren nach Polen oder in die CSSR.

Die große Teilnahme von Motorrollerfahrern an den Rollertreffen in Ludwigsfelde beweist, daß viele Sportler in allen Teilen der DDR den Motorroller als Sportgerät nutzten.

So geht aus einem Leserbrief, abgedruckt in der Betriebszeitung „Start“ Nr. 95 des Jahres 1962 hervor, daß Herr Arthur Gieseke mit seinem Motorroller „Wiesel“ (Baujahr 1957) den Titel „Deutscher Meister der Touristik“ (Klasse II-Zweiradfahrzeuge aller Klassen) errang. Zu diesem Zeitpunkt war er bereits über 50.000 km mit dem „Wiesel“ gefahren.

Übrigens, der Zweitplatzierte der Meisterschaft fuhr einen Roller „Berlin“.

Teilnehmer dieser Testfahrt waren:

- Ingenieur Engelhardt
Abt.-Ltr. Motorrollerkonstruktion IWL
- Herr Schiller
Leiter der Versuchsabteilung des IWL
- Herr Elert
Absatzleiter IWL
- Ingenieur Kraus
Versuchingenieur des VEB Motorradwerk Zschopau.

Diese Testfahrt über mehr als 2.000 km mit zwei Rollergespanssen, u.a. von Kairo nach Assuan, fand eine wohlwollende Unterstützung Ägyptischer Handelskreise (siehe „Der Deutsche Straßenverkehr“, Heft 12/7, Seite 412 und Heft 1/8, Seite 24 sowie „Start“ Nr. 20/7 und 31/7).

Parallel zu dieser Testfahrt wurden alle Anstrengungen unternommen, um die Qualität der Motorroller zu verbessern und damit eine weitere Voraussetzung für den Export zu schaffen. Es wurde zur Unterstützung dieser Bemühungen ein Aufruf in der Betriebszeitung „Start“ Nr. 27/7 veröffentlicht, um mittels eines Wettbewerbs, der vom 15. September bis zum 31. Dezember 1960 geführt wurde, die Voraussetzungen zur Erlangung des Gütezeichens „Q“ zu schaffen. Das Gütezeichen „1“ hatte der Roller „Berlin“; es mußte jedoch bis zum 31. Juli 1960 neu verteidigt werden (siehe „Start“ Nr. 21/7).

Die Bemühungen des Betriebes, mit dem Roller „Berlin“ in das Exportgeschäft einzusteigen, hatten letztlich Erfolg.

Im Jahre 1960 konnten die ersten 153 Motorroller exportiert werden. Für das Jahr 1961 waren dann schon 3600 Exportroller im Plan.

Exportländer für Motorroller waren z.B. Kuba, Ägypten, Holland, Spanien, Finnland, Uruguay, Türkei, Sowjetunion, Guinea u.a.

Der Motorroller „Berlin“ war der Roller, der im Industrierwerke Ludwigsfelde am längsten und insgesamt in der größten Serienstückzahl produziert wurde.

Insgesamt wurden 113.943 Motorroller vom Typ „Berlin“ vom Mai 1959 bis zum 30.11.1962 produziert.

Während dieser Produktionszeit wurde die Fertigung permanent rekonstruiert und rationalisiert.

Im Jahre 1960 fand eine komplexe Rekonstruktion des gesamten Rollerbaues statt, um die im Siebenjahrplan vorgesehene Produktionssteigerung zu realisieren (siehe „Start“ Nr. 2/7).

Großen Anteil an der Rationalisierung hatten die „Neuerer“ und „Rationalisatoren“, deren Beste zu „Arbeiterforschern“ ernannt wurden.

So entwickelte z.B. ein solches Kollektiv von Neuerern die erste halbautomatische Taktstraße des Betriebes zur mechanischen Bearbeitung des Haubenträgers.

Durch diese Taktstraße wurden 2 Arbeitskräfte eingespart (siehe „Start“ Nr. 36/7).

Bei dem permanenten Arbeitskräftemangel, nicht nur in Ludwigsfelde sondern in der gesamten Volkswirtschaft der DDR, waren solche Rationalisierungseffekte natürlich willkommen.

Durch die Neuerer und Rationalisatoren des Betriebes wurden im Jahre 1960 erstmals mehr als 1.000 Neuerervorschläge eingereicht.

Genau waren es 1.064 Vorschläge (siehe Geschäftsbericht 1960).

Das Jahr 1961 war für die Rollerbauer in Ludwigsfelde ein Jahr von besonderer Bedeutung, da die Perspektive des Betriebes, Hersteller von Strahltriebwerken für die Luftfahrtindustrie der DDR zu sein, durch den Beschluß zur Auflösung der Luftfahrtindustrie hinfällig wurde.

Das IWL wurde der VVB Energiemaschinenbau zugeordnet (Protokoll der Arbeitsberatung der Werkleitung vom 10.04.1961). Diese konnte jedoch die Kapazitäten des Industriewerkes in keiner Weise auslasten, so daß Arbeitsgruppen auf die Suche nach Lohnarbeiten für den Betrieb gingen.

Zeitweilig waren bestimmte Hallen des Betriebes nur tageweise ausgelastet.

Wir können darüber im Protokoll der L-Arbeitsberatung am 10.04.1961 nachlesen, daß „... die Halle 3 in den nächsten 5 bis 10 Tagen durch die Fertigung von Aufträgen für den LKW 21 und durch die Fertigung von 2 Kähnen für die Fichtelbergbahn ausgelastet ist“.

„... die Halle 5 (Turbinenschauelfertigung) ist am schwierigsten auszulasten, da bei der Schauelfertigung für die Gasturbinen der VVB Energiemaschinenbau das Verhältnis Fräsen zu Schleifen genau umgekehrt ist.“

Neben diesen Problemen stand vor den Rollerbauern die Aufgabe, im Jahre 1961 die sogenannte „Störfreimachung“ von Importen aus dem kapitalistischen Ausland durchzusetzen. Für das IWL bedeutete das, z.B. 25 Positionen an Rohren und 19 Positionen an Blechen auf Material aus DDR-Produktion bzw. auf Lieferungen aus dem „Sozialistischen Lager“ umzustellen.

Eine eigens dazu geschaffene Arbeitsgruppe „Materialumstellung“ sparte z.B. für 653.300 Mark Devisen ein (siehe „Start“ Nr. 21/8).

Trotz dieser Schwierigkeiten und Probleme konnten die Jahreszielstellungen der Motorrollerproduktion „Berlin“ in jedem der vier Produktionsjahre jeweils erfüllt werden.

Der Nachfolgetyp des Rollers „Berlin“ war eine völlig neue Konstruktion, die einen Umbau des Montagebandes und vieler Spezialwerkzeuge erforderte.

Deshalb wurden zum Jahresende 1962 alle Anstrengungen unternommen, um so zeitig wie möglich mit den Umbauarbeiten beginnen zu können. Durch erhöhte Anstrengungen der beteiligten Werktätigen konnte am 30.11.1962 der Jahresplan Motorroller erfüllt werden (siehe „Start“ Nr. 95/9).

Natürlich mußte der neue Motorroller mit Produktionsbeginn einen neuen Namen bekommen. Eingedenk der Probleme mit dem „Wiesel“ wurde bereits am 8. Februar 1962 in der Betriebszeitung „Start“ Nr. 10/62 ein Aufruf an die Belegschaft veröffentlicht, sich an der Namensfindung zu beteiligen. Der Name sollte werbekräftig sein und auch Bezug auf Ludwigsfelde nehmen.

Als 1. Preis wurden 150 Mark zugesagt.

Der Wettbewerb war bis zum 3. März 1962 ausgeschrieben.

Es gingen eine Reihe von Vorschlägen ein, aus denen durch eine Kommission der Name „Troll I“ dem Werkleiter zur Bestätigung vorgeschlagen wurde. Der Betriebsdirektor bestätigte diesen Namen.

„Troll I“ bedeutet: Tourenroller Ludwigsfelde, I. Entwicklung.

Den prämierten Namensvorschlag unterbreiteten die Kollegen H. Heinrich und S. Fischer aus der Halle 3 des Betriebes (siehe „Start“ Nr. 35/9).

Der „Troll I“ zeichnete sich gegenüber seinen Vorgängern nicht nur durch ein völlig anderes Outfit aus; er hatte auch eine Reihe wichtiger Verbesserungen aufzuweisen, die zu einer deutlichen Leistungssteigerung gegenüber dem „Berlin“ führten.

Der neue Motor aus dem Motorradwerk Zschopau, der auch in der ES 150 Verwendung fand, brachte eine Leistung von 9,5 PS bei 5.500 U/min und gab dem Roller eine Geschwindigkeit von 88 - 90 km/h.

Die Motorhaube hatte große Seitenklappen, durch die man sehr gut an alle Teile des Antriebsaggregates herankam.

Der „Troll I“ hatte asymmetrisches Abblendlicht und durch hydraulisch gedämpfte Federbeine wurde ein wesentlich verbessertes Fahrverhalten erzielt. An den Lenkerenden waren Blinkleuchten angebracht und das Fahrzeug hatte eine Lichthupe.

Insgesamt waren ca. 60 Teile des Rollers „Troll I“ baugleich mit den MZ Motorrädern aus Zschopau (siehe „Der Deutsche Straßenverkehr“ Nr. 2/10).

Damit konnte eine stabile Kooperationskette aufgebaut werden und die Ersatzteilhaltung wurde wesentlich vereinfacht.

Im Januar 1963 herrschte eine große Kältewelle, die in der Wirtschaft der DDR und auch im Industrierwerk Ludwigsfelde zu Energieausfällen, Transportschwierigkeiten und damit zu Produktionsstillständen führte.

Da jedoch vom 15. - 21. Januar 1963 der VI. Parteitag der SED stattfand, war die Betriebsleitung und natürlich auch die Parteileitung bestrebt, den Anlauf des neuen Motorrollers während des Parteitages zu bewerkstelligen.

Es wurde deshalb eine Verpflichtungsbewegung organisiert, die von der Brigade „Lunik III“, die in der Rollerendmontage tätig war, ausgelöst wurde.

Während des Parteitages konnte dann stolz der Serienanlauf des Motorrollers TR 150 „Troll I“ am 17.01.1963 gefeiert werden.

Die Fertigung selbst war gegenüber der Produktion der vorherigen Rollertypen stärker auf Fließfertigung orientiert und moderne Fertigungsverfahren, wie z.B. das „Elektrostatische Spritzverfahren“ in der Lackiererei kamen zur Anwendung (siehe „Start“ Nr. 96/9). An weiteren Verbesserungen für den „Troll I“ wurde bereits 1963 gearbeitet. So befaßte sich eine Arbeitsgemeinschaft mit der Entwicklung einer Elektrostartanlage und andere mit der Einführung einer Kunststoffkarosserie („Start“ Nr. 86/9).

Aber bereits mit der Produktionsaufnahme des „Troll I“ war klar, daß für den Betrieb eine andere Perspektive vorgesehen war.

Da die Luftfahrtindustrie der DDR aufgelöst wurde, entfiel auch die Produktion der Turbinenluftstrahltriebwerke TL 014 in Ludwigsfelde und erhebliche Kapazitäten materieller sowie auch geistiger Art wurden frei.

Auf der Suche nach einer Perspektive für das Werk stießen die Verantwortlichen darauf, daß in Werdau ein neuer LKW konstruiert wurde, der Werdauer Betrieb aber keine Erweiterungsmöglichkeiten hatte, um die von der Regierung geforderten Stückzahlen an LKW zu produzieren.

Also bemühten sich die Ludwigsfelder um diese Produktion. Nach Prüfung der Gegebenheiten faßte der Ministerrat der DDR am 21.12.1962 den Beschluß zum Aufbau der NKW-Fertigung in Ludwigsfelde (NKW - Nutzkraftwagen).

Im Beschlußprotokoll der Werkleiter-Arbeitsberatung beim Minister am 08.01.1963 ist nachzulesen: „Bekanntgabe des Grundsatzbeschlusses des Ministerrates der DDR und des Politbüros zur künftigen Entwicklung in den Betrieben der ehemaligen Luftfahrtindustrie der DDR, danach wird der NKW W 50 in Ludwigsfelde produziert.“

Am 1. April 1963 beschloß die Regierung der DDR die Rekonstruktion des VEB Industrierwerke Ludwigsfelde zum Aufbau von Kapazitäten für den NKW-Bau in Größenordnungen von jährlich 20.000 Fahrzeugen.

Damit war definitiv klar, daß die Produktion der Motorroller in Ludwigsfelde zeitlich begrenzt ist, denn der Generaldirektor der VVB Automobilbau legt auf der Grundlage der genannten Beschlüsse fest, daß die Produktion der Motorroller und des Campinganhängers in Ludwigsfelde ausläuft.

Zur Aufrechterhaltung der Ersatzteilproduktion wurde das Motorradwerk Zschopau beauftragt (Start vom 18.07.1964, Nr. 28/11).

Der „Troll I“ hatte zunächst keinen guten Ruf.

Schon nach der Auslieferung der ersten Fahrzeuge an die Kunden tauchte nämlich bei einigen Fahrzeugen bei bestimmten Fahrbahnverhältnissen im Geschwindigkeitsbereich von 30 - 50 km/h ein Lenkerpendeln auf, das für die Konstrukteure völlig überraschend kam, da die Versuchsfahrzeuge keine derartigen „Besonderheiten“ zu erkennen gaben.

Folgerichtig gab es zahlreiche Reklamationen und auch Gerüchte im Betrieb und unter den Rollerfahrern.

Bei der fälligen Klassifizierung des „Troll I“ durch das DAMW (Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung) erhielt der Roller nur das Gütezeichen 2.

In der Versuchsabteilung des Betriebes wurde beim Test von Serienrollern dieses Pendeln ebenfalls bemerkt. Es setzte eine fieberhafte Suche nach den Ursachen ein.

Mit Hilfe einer Arbeitsgemeinschaft wurde ein logischer Ablauf der erforderlichen Arbeiten festgelegt, der folgendermaßen aussah:

- Untersuchungen an der Bereifung (Unwucht, Seitenschlag, Höhenschlag, Profilverstärkung)
- Veränderungen an der Masseverteilung an der Vordergabel
- Änderungen der geometrischen Verhältnisse an der Vordergabel
- Schwerpunktveränderungen am Gesamtfahrzeug.

Die Abarbeitung dieses Programms brachte jedoch keinen Erfolg. Erst Frequenzmessungen an der Vordergabel bestätigten, daß das Lenkerpendeln ein schwingungstechnisches Problem ist. Es wurde dadurch hervorgerufen, daß in der Gießerei bei gleichem Material unterschiedliche Fertigungsverfahren für die Schwingenträger der Versuchsroller und der Serienroller angewendet wurden. Nunmehr wurden Stahlrohrschwingenträger eingesetzt und das Lenkerpendeln gehörte der Vergangenheit an (Testbericht in „Der Deutsche Straßenverkehr“ Heft 12/10 und 3/11).

Insgesamt mußten 1963 im Verlauf des Jahres 1.498 Flatterroller“, wie sie im Plankontrollbericht für 1963 genannt wurden, umgerüstet werden.

Zur gleichen Zeit leiteten die Verantwortlichen eine umfangreiche Bewegung zur Verbesserung der Qualität der Arbeit und der Erzeugnisse ein. Zahlreiche Diskussionsrunden und Beiträge in der Betriebszeitung beschäftigten sich mit der Verantwortung jedes Betriebsangehörigen für eine hohe Qualität der Produkte. Letztlich waren diese Bemühungen von Erfolg gekrönt. Die Qualität der Roller verbesserte sich deutlich. Das DAMW erteilte am 20. Oktober 1963 für den „Troll I“ das Gütezeichen „1“ („Start“ vom 24.10.1963, Nr. 82/10).

Fortan fand der Roller „Troll I“ seine Fans und festigte den insgesamt guten Ruf der Ludwigsfelder Rollerfamilie.

Die durch die Qualitätsmängel aufgetretenen Planrückstände mußten durch Überstunden und Sonderschichten wieder aufgeholt werden, was bis zum Jahresende auch gelang.

Der Export des „Troll I“ begann schon im ersten Produktionsjahr. Da der Name „Troll I“ in einigen nordischen Ländern jedoch einen zweideutigen Sinn hat, entschloß man sich, diesen Roller unter der Bezeichnung „Berlin S“ zu exportieren.

Auf der Leipziger Frühjahrmesse 1963 konnten Verträge über 451 Roller abgeschlossen werden. Dieses Ergebnis schätzte die Werkleitung als unbefriedigend ein, denn im Exportplan für 1963 standen 1.000 Roller.

Je weiter die Projektierung und die Rekonstruktion des Betriebes zur Aufnahme der NKW-Produktion voran schritt, um so deutlicher wurden die Zwänge zur schnellen Einstellung der Motorrollerproduktion, auch wenn es in der DDR keinen Betrieb gab, der die Fertigung von Motorrollern übernehmen konnte.

Unter den Rollerfans fand dieser Beschluß kaum Zustimmung.

Nach fast 10-jähriger Produktion von Motorrollern verließ am 24.12.1964 der letzte Roller „Troll I“ das Montageband im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde.

Insgesamt wurden 56.513 Roller vom Typ „Troll I“ gefertigt (siehe „Start“ Nr. 2/12).

Über 2.000 Roller wurden noch über den Winter eingelagert und bis 31.03.1965 an die Großhandelsgesellschaft für Technik und Fahrzeuge ausgeliefert (siehe „Start“ Nr. 14/12).

Die Motorrollerproduktion in Ludwigsfelde hat dazu beigetragen, daß der Ort bekannt wurde und mit der ständigen Erweiterung des Werkes auch viele Arbeitskräfte nach Ludwigsfelde kamen, die Wohnungen und k_ommunale Einrichtungen benötigten.

Mit dem Betrieb wuchs auch die Gemeinde Ludwigsfelde, die im Jahre 1950 insgesamt 5.806 Einwohner hatte und sich bis 1964 auf 12.212 Einwohner vergrößerte.

Allein 1964 wurden 304 Wohnungseinheiten gebaut.

Insgesamt wurden in Ludwigsfelde ²¹ 239.149 Motorroller gefertigt, die sich wie folgt auf die 4 Typen verteilen:

-	11.293	„Pitty“
-	57.400	SR 56 „Wiesel“
-	113.943	SR 59 „Berlin“
.	56.513	TR 150 „Troll I“

Während des gesamten Produktionszeitraumes der Motorroller in Ludwigsfelde wurde an der Rationalisierung der Produktion gearbeitet.

Ein nicht unwesentlicher Faktor war hierbei die „Sozialistische Gemeinschaftsarbeit“ und die „Neuererbewegung“.

Natürlich lief die Rationalisierung durch die Neuererbewegung nicht reibungslos. Welcher Konstrukteur oder Technologe wollte sich schon nachsagen lassen, daß an seiner Arbeit etwas zu verbessern wäre. *Es gab aber auch Menschen, die „vermuten“ einen guten Preis, hätte es war...*

Insgesamt jedoch brachten beide Methoden (Sozialistische Gemeinschaftsarbeit und Neuererbewegung) beträchtliche Effekte, ohne die oftmals die Planaufgaben nicht zu bewältigen gewesen wären. *Wollte*

Neben den obligatorischen Prüfungs- und Testfahrten, die durch den Betrieb selbst durchgeführt wurden, glich so manche sportliche Veranstaltung im Gelände ebenfalls einer harten Prüfung der Roller auf Herz und Nieren. Die Motorroller aus Ludwigsfelde haben diese Prüfungen meist gut bestanden.

Aber auch eine „normale“ Nutzung eines Motorrollers, der ja im Falle von „Pitty“, „Wiesel“ und „Berlin“ als Stadttroller konzipiert war, konnte für seinen Besitzer und seinen Roller zu einem echten Abenteuer werden, wie der Bericht zweier Studenten aus Dresden über eine Urlaubsfahrt mit zwei Rollern „Berlin“ nach Bulgarien, an den Betrieb beweist (siehe „Start“ Nr. 39/7 und 41/7).

Natürlich erreichte auch zahlreiche Kundenpost den Betrieb. Teils wurde Roller gelobt, teils gab es Kritik über Qualitätsmängel einzelner Roller.

Von Zeit zu Zeit wurden solche Kundenbriefe in der Betriebszeitung „Start“ veröffentlicht, um die Belegschaft zu besserer Qualitätsarbeit zu veranlassen (siehe „Start“ Nr. 7/6, 12/6, 32/6, 11/7, 24/7, 35/7 und 73/8).

Wie populär die Motorroller waren, zeigen nicht nur die vielen Veranstaltungen in Form der „Internationalen Rollertreffen“ in Ludwigsfelde sondern auch die zahlreichen Geschicklichkeitsprüfungen, die für Motorroller in allen Teilen der DDR durchgeführt wurden.

Sie fanden bei der Bevölkerung, aber speziell bei der Jugend, immer großen Anklang.

Der Name Ludwigsfelde und seiner Motorroller wurde auch durch die Amateurfunker der GST des Industrierwerkes in alle Welt getragen, denn auf ihren Bestätigungskarten, die nach jeder Funkverbindung dem Partner zugestellt wurde, war neben dem Rufzeichen DM 3 QD auch der Roller „Berlin“ abgebildet.

So wurde der Roller letztlich auf allen Erdteilen bekannt (GST = Gesellschaft für Sport und Technik).

Es liegt wohl im Wesen der Dinge, daß die Motorroller zum überwiegenden Teil von Jugendlichen gefahren wurden. Da blieb es nicht aus, daß zahlreiche Rollerfahrer an ihren Fahrzeugen herumbastelten, um seine Gebrauchseigenschaften den persönlichen Bedürfnissen optimal anzugleichen.

Einige von ihnen haben dem Verlag der Zeitschrift „Der Deutsche Straßenverkehr“ ihre Verbesserungen der einzelnen Roller zur Veröffentlichung mitgeteilt.

Die wohl bemerkenswerteste Verbesserung hat ein Rollerfan an einem SR 56 „Wiesel“ zustande gebracht, denn es ist ihm gelungen den 125 ccm Motor auf satte 175 ccm zu bringen (siehe „Der Deutsche Straßenverkehr“ Heft 5/5).

Wie schon bemerkt, fuhren vielfach junge Leute die Roller aus Ludwigsfelde und da blieb, zumal in der kinderfreundlichen DDR, der Nachwuchs nicht aus. Das bedeutete aber nicht, daß auf den Roller als preiswertes Verkehrsmittel verzichtet wurde. Deshalb gab es eine Reihe von Eigenkonstruktionen von Kindersitzen, die zum Teil in Handwerksbetrieben gefertigt und von der Verkehrspolizei anerkannt wurden. Diese Kindersitze waren ausnahmslos vor dem Fahrer angeordnet und störten den Fahrbetrieb in keiner Weise (siehe „Der Deutsche Straßenverkehr“ Heft 10/10 und 6/12).

Weitere Umbauten bezogen sich auf Sicherungseinrichtungen für das Reserverad, Spritzschutzlappen, Gepäcktaschen, Kleingaragen, Auspuffschutz, Aufbockvorrichtungen zur Wartung der Roller, Blinklichtanlagen, Stoßdämpfer bis hin zum größeren Bremspedal.

Aber auch gefährliche Basteleien, wie Figuren auf dem vorderen Kotflügel oder Blechblenden auf dem Scheinwerfer, die bei einem Unfall zu zusätzlichen Verletzungen führen können, wurden vorgenommen.

Zu den Kuriositäten, was den Umbau oder die Nutzung eines Rollers betrifft, muß man zweifellos den zusätzlichen Aufbau einer Kreissäge auf einen „Pitty“ („Der Deutsche Straßenverkehr“ Heft 6/5) oder den Aufbau eines Flugzeugkompressors auf das Trittbrett eines „Wiesel“ zum Aufpumpen eines Schlauchbootes, zählen („Der Deutsche Straßenverkehr“ Heft 10/5).

Bemerkenswert ist auch die Konstruktion von „Jungneuerern“, die sie zur VI. Messe der Meister von Morgen im Jahre 1963 in Leipzig vorstellten. Die jungen Leute haben einen Roller „Berlin“ in einen Lastenroller mit 3 Rädern verwandelt. Zumindestens vom Ansehen her war es eine recht gut gelungene Konstruktion („Start“ vom 30.11.1963 Nr. 92/10).

Noch verwegener waren Rollerfans aus Lengenfeld, die in einem „Pitty“ einen 250 ccm MZ-Motor einbauten und an den Roller noch einen Seitenwagen anbauten. „Ein tolles Geschöß!“, wie Herr Stephan aus Eberswalde berichtet.

Betrachtet man die Jahre des Motorrollerbaues in Ludwigsfelde, so kann festgestellt werden, daß viele Werksangehörige und Einwohner der Region Ludwigsfelde sich mit dem Motorroller identifizierten.

So fuhr z.B. Herr Monsky aus Siethen, mit 84 Jahren war er damals der älteste Kraftfahrer der DDR, einen Motorroller „Troll I“, mit dem er vollauf zufrieden war („Start“ vom 09.11.1963).

Für den Betrieb und seine junge Belegschaft war die Rollerproduktion eine besondere Herausforderung, denn eine Serienproduktion stellt immer hohe Anforderungen an das ingenieurtechnische Personal und fordert einen hohen Grad an organisatorischem Geschick und kaufmännischen Könnens.

Mit diesen Erfahrungen war es für die Belegschaft des Industrierwerkes Ludwigsfelde möglich, auf Grund der erworbenen Qualifikation den Übergang zur NKW-Produktion innerhalb von 2 Jahren erfolgreich zu bewerkstelligen und die Gemeinde Ludwigsfelde konnte 1965 den Antrag auf Ernennung zur „Stadt“ stellen.

2. Leistungsparameter der im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde gefertigten Motorroller

<u>Typ</u>	<u>Technische Daten</u>	<u>Veränderungen gegenüber Vorgänger</u>
„Pitty“	5 PS/3,7 KW 125 ccm Hubraum 70 km/h	
SR 56 „Wiesel“	5,5 PS/4,1 KW 125 ccm Hubraum 75 km/h	Verbesserte Hinterradfederung, größerer Tank, neue Karosserie, geringeres Gewicht, höhere Leistung und Geschwindigkeit
SR 59 „Berlin“	7,5 PS/5,5 KW 143 ccm Hubraum 82 km/h 4-Ganggetriebe	Neuer stärkerer Motor, geteilte Sitze, RT-Auspuff, verbesserte Federung, Vorderradhaube mit Zierstangen, höhere Geschwindigkeit
TR 150 „Troll I“	9,5 PS/7 KW 143 ccm Hubraum 90 km/h 4-Ganggetriebe	Höhere Motorleistung, neue dreigeteilte Karosserie, Lichthupe, höhere Geschwindigkeit, besseres Leistungsgewicht, Blinkleuchten, asymmetrisches Abblendlicht

3. Zeittafel zur Motorrollerproduktion im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde

- 1953 Beginn der Entwicklung des Motorrollers „Pitty“
- 1954 Bau von ca. 100 Versuchsrollern im Musterbau
- 01. 05. 1954 5 Motorroller „Pitty“ werden im Demonstrationszug der Werk tätigen des Betriebes zum 1. Mai mitgeführt.
- 06. 02. 1955 Probemontage auf dem neuen Montageband in der Halle 4.
Es wurden 17 Roller vom Typ „Pitty“ produziert.
- 07. 02. 1955 Bandanlauf des Motorrollers „Pitty“
- 25. 03. 1955 Ab sofort läuft das Montageband im 2-Schichtbetrieb.
- 26. 04. 1956 Die letzten Motorroller „Pitty“ verlassen das Band.
- 07. 05. 1956 Bandanlauf des Motorrollers SR 56 „Wiesel“
- 22. 04. 1959 Um 20.29 Uhr verläßt der letzte Motorroller „Wiesel“ das Montageband.
Noch in der gleichen Nacht begann die Umrüstung des Bandes für die Produktionsaufnahme des Nachfolgefahrzeuges.

- 1. Mai 1959 Serienanlauf des Motorrollers SR 59 „Berlin“
- 19. 11. 1959 Höchstleistungsschicht zur Planerfüllung. In 3 Schichten wurden 222 Roller gefertigt.
- 25. 11. 1959 An diesem Tag wurden 238 Roller an das Großhandelskontor ausgeliefert.
- 31. 12. 1959 In der Sylvesternacht wurde der 30.000. Roller des Jahres 1959 vom Band gezogen. Der Plan wurde dann mit 7 Rollern übererfüllt.
- 08.06.-18.07. 1960 Testfahrt mit dem Motorroller SR 59 „Berlin“ mit angehängtem „Campi“ in Ägypten.
- Juli 1960 Der 100.000. Motorroller seit Beginn der Rollerproduktion verläßt das Montageband; es war ein Roller vom Typ „Berlin“
- 24.07.-14.08. 1960 Testfahrt des Rollers „Berlin“ mit angehängtem „Campi“ im Irak.
- 20. 11. 1960 Der 50.000. Roller vom Typ „Berlin“ verläßt das Endmontageband (es war ein Sonntag!).
- 06. 04. 1962 Es wird eine Beratung über die endgültige Gestaltung der Karosserie des Motorrollers TR 150 im Zusammenwirken mit der Hochschule für „Industrielle Formgestaltung“ Halle durchgeführt.
- 30. 11. 1962 An diesem Tag wurde der Jahresplan 1962 in der Motorrollerproduktion erfüllt und bis Schichtschluß noch 21 Roller zusätzlich gefertigt. Damit endete die Produktion des Rollers „Berlin“.
- 17. 01. 1963 Serienanlauf des Motorrollers TR 150 „Troll I“.
- 24. 12. 1964 Der letzte Motorroller „Troll“ verläßt das Montageband. Damit ist die Ära des Motorrollerbaues im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde beendet.
- 31. 03. 1965 Die letzten im Werk befindlichen Roller vom Typ „Troll I“ werden an die Großhandelsgesellschaft für Technik und Fahrzeuge ausgeliefert.

4. Zeittafel sportlicher Aktivitäten mit Motorrollern

Datum	Veranstaltung	Ergebnisse
-------	---------------	------------

17. 04. 1955	Leistungsprüfungsfahrt in Dresden-Bühlau	1 Goldmedaille Herr Auchter
--------------	--	--------------------------------

	4 Teilnehmer aus dem Industriewerk Ludwigsfelde	1 Silbermedaille Herr Heegert
--	---	----------------------------------

	. Horst Heegert „Pitty“	2 Bronzemedailles
	. Weigelt „Pitty“	Herr Weigelt u.
	. Haase „Pitty“	Herr Haase

	. Horst Auchter Eigenbau (Prototyp „Wiesel“)	
--	--	--

1956
1957
100 km
100 km
Dresdens Heide
Dresdens Heide

29.05.-01.06. 1957 VI. Internationale 4-Tage-Leistungsprüfungsfahrt der GST.

Start und Ziel: Erfurt
IWL-Mannschaft mit Peter Rosenow, Dieter Frenzel, Siegfried Frenzel, Rudi Schulz, Horst Haegert
Diese Leistungsprüfungsfahrt für Motorräder war so schwer, daß z. B. alle gestarteten ES 250 Motorräder mit Rahmenbruch ausfielen. Auch alle Roller fielen mit technischen Defekten aus.

1958	IWL Rollerfahrer errangen auf Rallyes insgesamt:	11 Goldmedaillen 10 Silbermedaillen 9 Bronzemedailles
------	--	---

Erfolgreichster Rollerfahrer:
Herr Peter Rosenow mit 4 Gold- und 1 Silbermedaillen

1958	Das I. Internationale Motorrollertreffen findet in Ludwigsfelde statt.	
------	--	--

1958 Geländefahrt „Rund um Lu“
am 1. Mai 58

23/24.5.59
1959 Das II. Internationale Motorrollertreffen findet in Ludwigsfelde statt.

1959 Heimverdienstlauf „Gelände Rund um Lu“

mit Teilnehmern aus Polen u. CSR (siehe Geste-u. acht Osa-Roller)

14.05.-16.05. 1960	III. Internationales Motorrollertreffen in Ludwigsfelde	
--------------------	---	--

220 Teilnehmer aus der DDR, CSSR, Polen, Belgien und Westberlin (Vespa und Heinkel-Club)

Durch die zahlreichen Aktivitäten der Leitung des Motorsportclubs (MC) Ludwigsfelde, die besonders unter der Jugend viel Anklang fand, stieg die Zahl der Mitglieder des MC-Ludwigsfelde im Jahre 1960 von 75 auf 115.

02. 10. 1960	1. Motorrollerrennen in Ludwigsfelde	
--------------	--------------------------------------	--

Kurs: Maxim-Gorki-Str. - Straße des Aufbau - Potsdamer Straße

Länge: 1.000 Meter

Gestartet wurde in drei Klassen:

- . Mopeds bis 50 ccm Hubraum
- . Motorroller bis 50 ccm Hubraum
- . Motorroller von 125 - 150 ccm Hubraum

Ergebnisse:

- . Roller bis 150 ccm: 1. Platz Jürgen Neumann, IWL
- 2. Platz Lothar Teige, IWL

16. 04. 1961 3. Paul-Greifzu-Gedenkfahrt

Strecke: Potsdam-Michendorf - Treuenbrietzen - Jüterbog - Jessen -
Wittenberg - Dessau.
170 km

Sieger der Motorrollerklasse:

- . Jürgen Neumann, IWL

Sieger der Motorräder bis 125 ccm:

- . Peter Witt, IWL, auf MZ

(Paul Greifzu war ein Automobilrennfahrer der DDR, der sehr erfolgreich war und auf der Rennstrecke Dessau beim Training tödlich verunglückte.)

Karfreitag
1961 6. Osterrallye mit Start und Ziel in Erfurt.

Vom MC-Ludwigsfelde waren 2 Teilnehmer am Start.

Jürgen Neumann, IWL, gewann die Silbermedaille mit einem Roller „Berlin“

01.05. 1961 2. Motorrollerrennen in Ludwigsfelde

Gewertet wurden 3 Klassen.

Ergebnisse:

. Roller bis 125 ccm

- 1. Claus Gierke Adorf
- 2. Horst Auchter IWL
- 3. Günter Köckeritz SchwarznauBlitz

. Roller bis 150 ccm

- 1. Manfred Blumenthal IWL
- 2. Jürgen Neumann IWL
- 3. Rolf Zanger Pausa

Roller über 150 ccm

- | | |
|--------------------|---------------------------|
| 1. Achim Wiersdorf | Heinkel-Staffel W.-Berlin |
| 2. Jörg Utech | Heinkel-Staffel W.-Berlin |
| 3. Erwin Aster | Wolgast |

06.05.-08.05. IV. Internationales Rollertreffen in Ludwigsfelde
1961

Die Anreise wurde als Bildersuchfahrt durchgeführt, so daß einige Sportfreunde zwischen 1.000 und 1.400 km auf dem Wege nach Ludwigsfelde mit ihrem Roller zurücklegen mußten. Die Ludwigsfelder Teilnehmer legten bis zu 1.000 km in der DDR zurück. Die Teilnehmer kamen aus der DDR, Polen, Belgien und Westberlin.

Ergebnisse: Gesamtwertung:

- | | |
|-----------------------|-----|
| 1. Manfred Blumenthal | IWL |
| 2. Jürgen Neumann | IWL |
| 3. Hans Schauer | IWL |

Beste Mannschaft:
Motorsportclub Ludwigsfelde

05.05.-08.05. V. Internationales Motorrollertreffen in Ludwigsfelde
1962

- Programm:
- . Bildersuchfahrt
 - . Rallye
 - . Geschwindigkeitswettbewerb
 - . K-Wagenrennen

Teilnehmer aus der DDR, CSSR, Polen.

Ergebnisse:

Motorroller bis 150 ccm

- | | |
|-----------------------|-------|
| 1. Manfred Blumenthal | IWL |
| 2. Ferdinand Kubski | Polen |
| 3. Hans Schauer | IWL |

Motorroller bis 125 ccm

- | | |
|---------------------|------|
| 1. Andrej Dorrinec | CSSR |
| 2. Franzisek Kroner | CSSR |
| 3. Anton Harvaneck | CSSR |

01.06.-03.06. VI. Internationales Motorrollertreffen in
1963 Zittau und Ludwigsfelde

Programm zum VI. Internationalen Motorrollertreffen

Sonnabend, 1. Juni 1963

- 10.00 - 10.30 Uhr Eintreffen der nationalen und internationalen Teilnehmer am Ziel der Sternfahrt in Zittau.
13.30 Uhr Abfahrt zur touristischen Bergfahrt durch das Zittauer Gebirge
19.30 Uhr Begrüßung aller Teilnehmer - Veranstaltung mit kultureller Umrahmung, einschließlich Tanz

Sonntag, 2. Juni 1963

- ab 8.00 Uhr K-Wagen-Rennen anlässlich des VI. Internationalen Motorrollertreffens in Zittau
12.30 Uhr Start zur „Fahrt des Friedens“ nach Ludwigsfelde
19.30 Uhr Ankunft in Ludwigsfelde

Montag, 3. Juni 1963

- 12.00 Uhr Abfahrt mit Motorrollern zum Motorbootrennen zu Ehren des VI. Internationalen Motorrollertreffens in Potsdam, Templiner See. (Die Fahrt nach Potsdam zurück wird als Korso der Verkehrserziehung durchgeführt.)
18.00 Uhr Kulturveranstaltung, Siegerehrung im Klubhaus „Arthur Ladwig“ in Ludwigsfelde und Verabschiedung der Teilnehmer, anschließend Tanz.

Gesamtsieger des VI. Internationalen Motorrollertreffens Zittau - Ludwigsfelde wurde Sportfreund Arnold Jänke vom MC Leipzig in der Klasse A bis 125 ccm mit 1.297 Punkten.

26. 05. 1963 Heide-Rallye über eine Distanz von 230 km
Sieger: die Rallye-Gruppe des MC-Ludwigsfelde mit dem Roller „Troll I“.

Fahrer: Hans Schauer
Peter Witt
Dieter Brettschneider

01. 04. 1964 Dauerleistungsprüfungsfahrt Dresden - Rostock - Dresden für Zweiradfahrzeuge über 1.100 km.

Veranstalter: MC Dresdener Verkehrsbetriebe in Verbindung mit dem DAMW (Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung der DDR). Ursprünglich nicht für Motorroller vorgesehen; mußten die Troll-Fahrerin der Klasse für Motorräder bis 200 ccm starten.
Unter den 34 Startern dieser Klasse waren 7 Troll-Fahrer.

Alle kamen ins Ziel. Die Troll-Fahrer belegten folgende Plätze:

1. Sportsfreund Witt
 2. Sportsfreund Blumenthal
 5. Sportsfreund Schauer
 7. Sportsfreund Nitschke
 10. Sportsfreund Rosenow
 14. Sportsfreund Walter
 25. Sportsfreund Neumann
- alle MC-Ludwigsfelde.

16.05.-18.05. Das VII. Internationale Motorrollertreffen des MC-Ludwigsfelde fand im 1964 Rahmen des „Deutschlandtreffen der Jugend und Studenten“ in Berlin statt.

Es war gleichzeitig das letzte vom IWL ausgeschriebene Rollertreffen.

Ergebnisse:

1. Platz	Schauer, Hans	MC-Ludwigsfelde
2. Platz	Neumann, Jürgen	MC-Ludwigsfelde
3. Platz	Brettschneider, Dieter	MC-Ludwigsfelde
4. Platz	Martin, Wolfgang	MC-Leipzig

Beste weibliche Teilnehmer:

1. Platz	Wendler, Renate	MC-Schwarzenberg
2. Platz	Nitzsche, Ursula	MC-Bautzen

5. Statistische Übersicht der Motorrollerproduktion im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (Y)

Jahr	Motorroller Stck.	Typ
1955	8.014	Pitty
1956	3.279	Pitty
1957	13.827	SR 56 Wiesel
1958	16.097	SR 56 Wiesel
1959	20.894	SR 56 Wiesel
1960	6.582	SR 56 Wiesel
1961	23.425	SR 59 Berlin
1962	30.126	SR 59 Berlin
1963	30.303	SR 59 Berlin
1964	30.089	SR 59 Berlin
1965	26.500	TR 150 Troll I
1966	30.013	TR 150 Troll I

Handwritten notes:
 3015 ✓ laut IWL v. 12.57
 13.827 → 1040 ✓ " " "
 6506 Stck. laut Schreiben an WB v. 10.6.59
 22043 " " "
 113943
 176681 gemäß Bild vom letzten Berlin

* hier ist die Stückzahl eindeutig zu hoch, da 1956 mehr MR gefertigt worden wären, wenn diese Stückzahl stimmte, als 1957. Und das im Auftaufjahr der Wiesel

(Y) Gesamtstückzahl mit 233 362 angegeben
 Wiesel " " 51 613 " "

Angaben für die Jahre 1955, 1958, 1959 und 1960 aus dem Statistischen Jahrbuch der DDR 1960/1961, Seite 328.

Angaben für die Jahre 1961 und 1962 aus dem Statistischen Jahrbuch der DDR 1963, Seite 138/139.

Angaben für die Jahre 1963 und 1964 aus dem Statistischen Jahrbuch der DDR 1964, Seite 154/155.

Die Angaben für die Jahre 1956 und 1957 wurden aus der Gesamtstückzahl der produzierten Pitty und der Produktionssteigerung 1958 zu 1957 errechnet.

6. Quellenangaben

- 1.) Protokolle der Werkleitersitzungen vom 19.10.1953, 30.11.1953 und 22.02.1954
Brandenburger LHA Rep. 506 IFA-Ludwigsfelde
Bdl. Nr. 34; Bd; Nr. 126; Archivs. 8306
- 2.) Protokoll der Werkleitersitzung am 31.01.1955
Brandenburger LHA Rep. 506 IFA-Ludwigsfelde
Bdl. Nr. 14; Bd.Nr. 43; Archivs. 4889
- 3.) Planerfüllungsbericht 1955
Brandenburger LHA Rep. 506 IFA-Ludwigsfelde
Bdl. Nr. 14; Bd.Nr. 43; Archivs. 4889
- 4.) Protokoll der Werkleitersitzungen vom 03.01.1956,
01.02.1956, 05.05.1956, 26.05.1956, 01.06.1956, 09.06.1956,
14.06.1956, 28.06.1956, 18.07.1956, 26.09.1956
Brandenburger LHA Rep. 506 IFA-Ludwigsfelde
Bdl. Nr. 14; Bd.Nr. 44; Archivs. 4890
- 5.) Geschäftsbericht 1960
Brandenburger LHA Rep. 506 IFA-Ludwigsfelde
Bdl. Nr. 139; Bd.Nr. 498; Archivs. 11245
- 6.) Protokoll der Werkleitersitzung am 10.04.1961
Brandenburger LHA Rep. 506 IFA-Ludwigsfelde
Bdl. Nr. 139; Bd.Nr. 498; Archivs. 11245
- 7.) Beschlußprotokoll der Werkleiterarbeitsberatung beim Minister am 08.01.1963
Brandenburger LHA Rep. 506 IFA-Ludwigsfelde
Bdl. Nr. 116; Bd.Nr. 430; Archivs. 556
- 8.) Betriebszeitungen des VEB Industrierwerke Ludwigsfelde „Start“
 - 1959 Nummer: 4; 7; 12; 32;
 - 1960 Nummer: 2; 3; 5/6; 7; 11; 15; 16; 19; 20; 21; 24; 27; 30; 31; 34; 35; 36;
37; 39; 41;
 - 1961 Nummer: 8; 12; 18; 20; 21; 23; 26; 42; 67; 70; 72; 73; 74;
 - 1962 Nummer: 4; 5; 7; 10; 11; 21; 23; 24; 25; 27; 28; 33; 35; 36; 37; 42; 44
48; 86; 88; 92; 95; 96;
 - 1963 Nummer: 3; 4; 5; 15; 16; 17; 19; 25; 26; 30; 38; 42; 43; 44; 45; 47; 51;
52; 63; 69; 73; 78; 82; 86; 92;
 - 1964 Nummer: 3; 10; 13; 19; 20; 28; 33;
 - 1965 Nummer: 2; 3; 14;

- 9.) Bericht der Leistungsprüfungsfahrt am 17.04.1955
„Start“ 1955
- 10.) Motorkalender der DDR von 1989
Seiten 191 - 194
- 11.) Fachzeitschrift „Der Deutsche Straßenverkehr“
Heft 8/56 Pittyfahrer bei der III. Internationalen Viertage-Leistungsprüfungsfahrt
5/58 „Wiesel“ mit 175 Kubikzentimeter Motor
- Kleingarage für Roller
6/58 „Pitty“ mit Kreissäge
10/58 „Wiesel“ mit Kompressor
2/59 Kurzbericht über den SR 59 „Berlin“
10/59 Testbericht über den SR 59 „Berlin“
11/60 Ausschreibung zum Wettbewerb um das Gütezeichen „Q“ für den
„Berlin“
12/60 „Berlin“ in Ägypten
1/61 Testfahrt mit „Berlin“ in Ägypten
2/61 Stoßdämpfer für „Berlin“
Gepäcktaschen für Motorroller
Schaltgestänge klappert
4/61 Auspuffschutz für „Berlin“
6/61 Kotflügelfiguren - gefährlich
11/61 Selbstbau von Blinkleuchten
12/61 Aufbockvorrichtung zur Reparatur und
Wartung von Motorrollern
Reserveradsicherung
Verriegelung des 1. Ganges
1/62 Sicherung des Reserverades
6/62 Neuling SR 59 „Berlin“
8/62 Großes Rücklicht für Roller
2/63 Bericht über „Troll I“
3/63 Selbsteinbau asymmetrisches Abblendlicht am „Berlin“

- Heft 9/63 Größeres Bremspedal am „Berlin“
- 10/63 Verbesserungen am Kindersitz für den „Berlin“
Kindersitz für den „Troll“
- 12/63 Neues vom „Troll I“
- 3/64 Testbericht „Troll I“
Einradanhänger „Campi“ am Roller und am Motorrad
- 4/64 Rollertreffen anlässlich eines Deutschlandtreffens in Berlin
- 6/64 Rollertransport
- 9/64 Bild - „Troll“ mit „Campi“ in Prag
- 3/65 Spritzschutzlappen für den „Troll I“
- 4/65 Beitrag zur Einstellung der Motorrollerproduktion in der DDR
- 6/65 „Troll I“ mit Kindersitz
(Produktion und Selbstbau)
- 12.) Broschüre: Die Berufsausbildung im Kreise Zossen
1945 - 1984, Seite 56
- 13.) Heft „Illustrierter Motorsport“, 1. März-Heft 1954

Leider standen zur Erarbeitung dieser Dokumentation einige Jahrgänge der Betriebszeitung „Start“ des VEB Industriewerke Ludwigsfelde (z.B. 1953 - 1958) überhaupt nicht zur Verfügung und andere, wie z.B. 1959 waren nur teilweise greifbar. Dies trifft auch für die Fachzeitschrift „Der Deutsche Straßenverkehr“ der Jahre 1953 - 1957 zu, die ebenfalls nicht zur Verfügung standen. Es wäre deshalb wünschenswert, wenn die in der Dokumentation vorhandenen Lücken zu einem späteren Zeitpunkt geschlossen werden könnten.

Zur Erarbeitung der Dokumentation wurden einige Zeitzeugen befragt, die wertvolle Hinweise gaben bzw. Leihgaben dem Museum Ludwigsfelde zur Verfügung stellten. Dies betrifft besonders die Herren Blumenthal, Bräuning, Marx, Dallichow, Grabe und Plitz, denen ich besonders danken möchte.