



7.2.2.4.4 Motorroller



**Motorroller
1955 bis 1964**

- **Im VEB Industriewerke Ludwigsfelde wurden von 1955 bis 1964 vier Motorrollertypen gefertigt.**
- **Es waren dies:**
 - **Typ Pitty 1955-1956**
 - **Typ Wiesel 1956-1959**
 - **Typ Berlin 1959-1962**
 - **Typ TROLL 1963-1964**
 - **Anhänger Campi 1959-1965**

Einspuranhänger

**Nachfolgend sind Kurzberichte zu den einzelnen Typen abgelegt
Autor: Manfred Blumenthal**

**Eine ausführliche Darstellung der
Historie, Fertigung, Technik, Stückzahlen und spätere Verwendung sind dem Buch**

**Die IWL-Motorroller aus dem Osten Deutschlands
Eigene Linie
Verfasser Manfred Blumenthal
ISBN 978-3-935517-42-3
zu entnehmen.**

7.2.2.4.4. Motorroller „Pitty“

Es begann vor 50 Jahren;
Motorroller aus Ludwigsfelde

6. Februar 1955, der verzögerte Serienanlauf des Motorrollers „Pitty“.

In Deutschland Ost und West hatte sich, acht Jahre nach dem Ende des 2. Weltkrieges, das Leben wieder weitgehend normalisiert. Es begann eine Zeit der Motorisierung. Vom Fahrradhilfsmotor bis zum großvolumigen PKW war alles Fahrbare auf den Straßen anzutreffen. Aus Italien schwappte die „Motorrollerwelle“ nach ganz Europa über. Vespa, Lambretta, Goggo, Zündapp und noch viele andere Hersteller tummelten sich auf den Straßen Westdeutschlands. Nun wollte auch die Bevölkerung Ostdeutschlands ein solches Gefährt haben. Aber die allmächtige Staatsführung, auch für die Industrie zuständig, dachte anders. Modetendenz, kapitalistische Fehlentwicklung, - wird bei uns nicht gebaut. Doch dann kam der 17. Juni 1953 und der Bevölkerung sollten Zugeständnisse das Leben lebenswerter machen. Der in der ostdeutschen Presse durch die Vorstellung von Eigenbauten und Prototypen kleinerer Unternehmen oder Handwerker schon oft geforderte Motorroller für die Bevölkerung musste Wirklichkeit werden. Für die Entwicklung und die Serienfertigung hatte das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau die 1952 gegründeten und noch im Aufbau befindlichen volkseigenen (VEB) Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL) auserkoren.

Von Null auf Hundert, so sollte der Start erfolgen. Null Erfahrung im Fahrzeugbau, in 100 Tagen ist die Konstruktion und der Bau der ersten Prototypen vollendet. Diese Forderung wurde am 14./15. Oktober 1953 auf einer Tagung in Leipzig unter Leitung des VEB Projektierung Fahrzeugbau aufgestellt. Der IWL- Chefkonstrukteur Roland Berger und sein Team begannen mit der Arbeit und innerhalb von 81 Tagen entstand in der gerade fertiggestellten Halle 9 der erste Prototyp des Ludwigsfelder Motorrollers. Von ruhiger, konzentrierter Arbeit konnte allerdings keine Rede sein. Denn schon begannen politische oder wirtschaftspolitische Rängeleien. Die Hauptverwaltung Schiffbau des Ministeriums, der das IWL als ein Betrieb für Schiffsmotoren unterstand, hatte zum 21.12.1953 zu einer Pressekonferenz in die Ludwigsfelder Werkhallen eingeladen. Der neue Roller sollte an Stalins Geburtstag,- Stalin der große Führer und Held der Sowjetunion -, vorgestellt werden. Realitätssinn bewies allerdings die Werkleitung und sagte diesen Termin ab. Doch es sollte anders kommen. Dem Werkleiterprotokoll vom 18.12.1953 ist zu entnehmen: *Pressekonferenz trotz anders lautenden Beschluss vorbereitet, weil entsprechende Wünsche aus dem Betrieb an Regierungsstellen herangetragen wurden.* Hatte die Parteileitung interveniert? Die Presse machte nach dieser Pressekonferenz den Motorroller mit den Namen „Pitty“ populär, aber zu kaufen war er noch lange nicht. Und das gab in der Folge arge Probleme zwischen Presse und IWL.

Am Beispiel der Zeitschrift „Illustrierter Motorsport“, kann dies erläutert werden. Diese Zeitschrift hatte einen recht großen Leserkreis, brachte sie doch ausführliche Berichte von nationalen und internationalen Motorsportveranstaltungen. Fast entschuldigend befasste sie sich aber auch mit dem Thema Motorroller und zeigte im ersten Januarheft 1954 auf der Titelseite den „Pitty“. Dem folgte im ersten Märzheft 1954 ein ausführlicher Fahrtbericht mit vielen Bildern und der Vorstellung des Entwicklungsteams. Einschränkend wird erklärt, wenn keine Schwierigkeiten auftreten kommt der Roller noch in diesem Sommer in den Handel. Aber der Sommer vergeht und im Handel ist kein „Pitty“. Deshalb erscheint im Dezemberheft 1954 eine harsche Kritik an die Verantwortlichen des IWL. Dazu ein Bild mit einem Stapel Motorrollerreifen, „Die Reifen sind schon da“ ist die Bildunterschrift. Aber auch diese steuerten den Serienanlauf. Die Reifenindustrie musste den neuen Reifentyp auch erst entwickeln. Im Text u.a. die Sätze: „Für die Zukunft empfehlen wir, nicht vorher mit einer Sache >Reklame< zu machen, bevor sie nicht spruchreif ist“. Weiter: „Wir fordern im Interesse unserer werktätigen Bevölkerung, dass sich ein Fall „Pitty“ nicht mehr wiederholen darf“. Ähnlich reagierten andere Zeitschriften, vor allem die, die sich mit dem Kraftfahrzeug befassten.

Geschlafen hatten die IWL- Verantwortlichen im Jahr 1954 allerdings auch nicht. Zum 1. Mai 1954 nahmen im Demonstrationsumzug in Ludwigsfelde erstmals fünf „Pitty“ teil. Die Halle 4, eine der ersten fertigen Hallenneubauten, wurde als Montagehalle, einschließlich der Lackierung, festgelegt. In einem Protokoll vom 13.4.1959 ist ab dem Monat Juli die Jahres- Produktionsstückzahl von 6000 Motorrollern detailliert genannt. Der letzte Roller des Jahres 1954 verlässt am 15.12.1954 das IWL! Doch es kommt anders. Das Montageband in der Halle 4 ist zum 25.6.1959 funktionsfähig, aber es fehlen Zuliefererteile und Fertigungsvorrichtungen. Auch wird noch ständig an der Konstruktion gearbeitet, da sich in der Erprobung einige Schwachstellen herauskristallisiert hatten. Der Bandanlauf wird mehrfach verschoben. Doch dann ist es endlich soweit. Im Werkleiterprotokoll vom 30.8.1954 ist

der Bandanlauf per 25.8.1954 dokumentiert, mit Einschränkungen. Bis 2.9.1954 ist nur mit dem Ausstoß der 10 Messmuster zu rechnen. Im September folgen dann 125 Stück Motorroller. Aber auch diese Festlegung ist bald hinfällig und so wundert es nicht, wenn im Protokoll der letzten Werkleiterberatung des Jahres 1954 über eine Planerfüllung Motorroller im Jahr 1954 von 2,3% (entspricht 92 Stck. „Pitty“) diskutiert wird.

Ein neuer Werkleiter soll es richten. Er möchte ab 1.2.1955 am Band kontinuierlich fertigen. Aber auch jetzt kränkelt diese Fertigung noch. Während die Werkleitung am 31.1.1955 den Bandanlauf ab 1.2.1955 als gesichert ansieht und am 7.2.1955 an jeden Bandarbeitstakt einen beleuchteten roten Stern fordert, ist der echte Serienbeginn einer Sonntagsaktion mit Lehrlingen zu verdanken. Offenbar wollte der Werkleiter, Hans Singhuber, Fakten schaffen. Er beriet sich mit der Lehrwerkstatt am 5.2.1955 und Lehrlinge, Lehrmeister und einige ausgewählte Fachkräfte der Halle 4 montierten am Sonntag, den 6.2.1955, erstmals 17 Stck. „Pitty“ in Serie. Ein Anfang war gemacht. Ab 25.3.1955 startete die Zweischichtmontage, wobei Lehrlinge stets eine Schicht besetzten.

Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1955 präsentierte das IWL dann endlich den „Pitty“ der Öffentlichkeit. In Berlin und Leipzig gab es ihn auch bereits zu kaufen. Die Presse nannte in ihren Berichten beides mit Genugtuung.

Zwecks Imagepflege schickte das Werk am 17.4.1955 drei „Pitty“ und einen „Eigenbau“ in eine Geländefahrt nach Dresden. Die Roller überstanden diese Tortur anstandslos und waren der Liebling des zahlreich erschienenen Publikums.

Nach langen Geburtswehen hatte der „Pitty“ seinen Teil zur Motorisierung beitragen können.

Bereits ein reichliches Jahr später, am 26.4.1956, verlässt der letzte „Pitty“ mit der Fertigungszahl 11 293 das Band.

Es folgt ein neuer Typ, der „Wiesel“.

Nachtrag zur Namensgebung:

Kürzer als es die Enkeltochter des Konstruktionsleiters Berger im Jahr 2000 dem Stadtmuseum Ludwigsfelde mitteilte, kann man es nicht begründen:

Es wird über die Namensgebung des „Pitty“ viel spekuliert. Es ist aber ganz einfach. Der zweite Sohn meines Großvaters heißt Peter und sein Spitzname zu Babyzeiten war eben Pitty. Somit hatte der Roller seinen Namen.

Bleibt noch die Schlussfolgerung, dass der Motorroller den Beteiligten wie ein Kind ans Herz gewachsen war.

Quellenverzeichnis:

Brandenburgisches Landeshauptarchiv, - Werkleiterprotokolle, sonstige Protokolle

Stadtarchiv Ludwigsfelde

Archiv Blumenthal

7.2.2.4.4. Motorroller „Wiesel“

Auf kleinen Rädern in die weite Welt.

Vor fünfzig Jahren startete die zweite Generation der Ludwigsfelder Motorroller, - der SR 56 „Wiesel“

Der Motorroller hatte 1955 mit dem „Pitty“ in Ostdeutschland fußgefasst. In den Industrierwerken Ludwigsfelde (IWL) war man bemüht, die Fertigungsstückzahl zu steigern und die Produktion zu rationalisieren. Trotz aller Probleme in der Fertigung und zahlreicher in die Serie einfließender Veränderungen des „Pitty“ hatte die Entwicklung an einen Nachfolgetyp gearbeitet. Er sollte leichter und auch optisch zierlicher werden. Es entstand ein Prototyp mit einem völlig anderen Fahrgestellkonzept und im vorderen Karosserieteil einem vollkommen veränderten Aussehen. Die starre Vorderhaube des „Pitty“ ersetzte ein mit dem Vorderrad mitschwenkender Kotflügel sowie ein einfaches Spritzblech und für das Fahrgestell hatten sich der Konstruktionsleiter Paul Engelhardt und der Versuchsmeister Gustav Schiller etwas völlig Neues ausgedacht. Die Parallelogramm-Hinterradschwinge. Diese, zum Patent angemeldete, Schwingenvariante verhinderte die an anderen Konstruktionen beim Einfedern des Rades auftretende unterschiedliche Kettenspannung. Dieser Prototyp mußte im April 1955 seine Bewährungsprobe bei einer Gelände- Zuverlässigkeitsfahrt in Dresden bestehen. Die Ludwigsfelder wollten jedoch Rufschädigung bei einem eventuellen Ausfall des Rollers vermeiden und so startete der Versuchsfahrer Horst Aucher als ein Angehöriger der Betriebssportgemeinschaft Motor Sömmerda mit einem „Eigenbau“. Aber alle Sorge war umsonst. Mit einer Goldmedaille beendete Aucher diese Veranstaltung erfolgreich und auch die eingesetzten „Pitty“ kamen ohne Schäden ins Ziel.

Das machte Mut. Im September 1955 beschließt die Werkdirektion den Bau von 9 weiteren Versuchsmustern und stellt gleichzeitig einen Kreditantrag an die Staatsbank, um diese Entwicklung finanzieren zu können. Auch wird erstmalig die spätere Serienbezeichnung SR 56 verwendet und der Name „Lux“. Im Dreischichtbetrieb wird die Erprobung absolviert. Die beim ersten Prototyp verwendete Teleskopgabel von der Zschopauer RT 125 findet nun doch keine Verwendung. Offensichtlich kann Zschopau die für den Ludwigsfelder Bedarf benötigte Stückzahl nicht zusätzlich fertigen. So entschließt sich die Konstruktion, die Vordergabel des „Pitty“ in einer weiterentwickelten Variante zu verwenden.

Der Serienstart des SR 56, zeitweise in den Protokollen der Werkdirektion auch „Luchs“ in anderer Schreibweise genannt, ist für Juni 1956 geplant. Für die Serie benötigte Formwerkzeuge sind schwer beschaffbar. Ludwigsfelde prüft im Januar 1956, welche Werkzeuge in Eigenfertigung hergestellt werden können. Ein weiteres Problem ist das für den Fahrgestellrahmen benötigte Importrohr aus Westdeutschland. Eine Bevorratung ist aus Mangel an harter Währung nicht möglich. Die Fertigung ist somit von der Liefertreue des Exporteurs abhängig.

Am 18. April 1956 wird der Beschluß gefasst, den Kontrollbau des „Luchs“ noch vor dem Bandanlauf durchzuführen. Der Kontrollbau dient der Überprüfung der Paßgenauigkeit aller Bauteile des Fahrzeugs bei der Montage. Erwähnt wird dieser Beschluß deshalb, weil am 5. Mai 1956 die Werkdirektion als Schwerpunkt den Anlauf des SR 56 „Wiesel“ nennt. Hier erscheint erstmals die spätere Fahrzeugbezeichnung. Doch es ist nicht die letzte Namensvariante. In der Direktionsberatung vom 1. Juni 1956 kommen die Teilnehmer zu dem Schluss, dass der Name „Wiesel“ keine Bezeichnung für ein Fahrzeug ist und auch in Käuferkreisen keinen Anhang findet. Es folgt der Vorschlag „City“, den das BFE (Büro für Erfindungswesen) des Industrierwerkes in das Warenverzeichnis eintragen lassen soll. Doch bereits acht Tage später ist dies alles hinfällig. Die kaufmännische Abteilung fordert den Namen „Wiesel“ beizubehalten. Kein Wunder, sind doch die Werkzeuge für die Schriftzüge am Spritzblech des Rollers bereits fertig und bezahlt.

Der Bandanlauf verzögert sich. Insgesamt 25 Fehlteile, darunter bedeutende Bauteile wie Hinterhaube und Spritzblech, verhindern einen Start der Serie. Lediglich 33 Nullserienfahrzeuge können gefertigt werden. Aber ab 16. Juli 1956 läuft das Montageband.

Sorgenfrei sind die Verantwortlichen im Ludwigsfelder Werk dennoch nicht. Einen schwer verdaulichen Brocken haben die Zschopauer Motorradwerker, Lieferant des Motors für die Roller, Anfang Juni 1956 den Industrierwerken in die tägliche Suppe gelegt. Ab 1957 wird der 125 cm³- Motor nicht mehr gefertigt, nur der wesentlich größere ES 175 cm³- Motor. Doch dieser passt nicht in den „Wiesel“- Rahmen. Alle Bemühungen, Zschopau umzustimmen, schlagen fehl. Auch der versprochene Motor ES 175 für Einbauuntersuchen wird nicht geliefert. Wollte Zschopau die Ludwigsfelder Konkurrenz aus dem Weg räumen? Immerhin hatten die Zschopauer 1956 mit der Konstruktion eines Reiserollers mit 250/175 cm³- Motors begonnen. Doch ohne Widerstand warf in Ludwigsfelde niemand das Handtuch. Nach Alternativen wurde gesucht und diese gefunden.

Am 21. Juni 1956 erteilt der Werkdirektor Hans Singhuber der technischen Abteilung den Auftrag, die Eigenfertigung des 125 cm³- Motors zu prüfen und das Ergebnis am 28. Juni mitzuteilen. Auch wird das Amt für Technik im Ministerium eingeschaltet. Dieses fordert eine detaillierte Auflistung der erforderlichen Veränderungen am „Wiesel“ bei Verwendung des ES- Motors, um neue Verhandlungen mit Zschopau führen zu können. Dann pokern die Industriewerke noch mit dem Einbau eines 175 cm³- Motors von JAWA/CZ aus der Tschechoslowakei (CSR). Der Entwicklungsplan für einen gebläsegekühlten Motor dieses Typs wird von Engelhardt am 25. Oktober 1956 der Werkdirektion vorgestellt. Dieses ist kein Bluff, sondern nimmt konkrete Formen an. Im Protokoll des technischen Leiters vom 16. Februar 1957 werden die Untersuchungsergebnisse der CZ- Werke des von den Ludwigsfeldern umgebauten Motors mit positivem Ergebnis ausgewertet. Gleichzeitig wird mitgeteilt, die CSR liefert vorläufig 11 000 Stück 175 cm³- Motore, wenn der Außenhandel der DDR bis 28. Februar 1957 einen Vertrag über die Lieferung von Motoren bis einschließlich 1960 abschließt. Auch soll das IWL Lüftergehäuse, Lüfterrad und Kühlmantel selbst fertigen, da Strakonice (die Fa. CZ in der CSR) keine Kapazität dafür hat.

Mit positivem Ergebnis liefen auch fünf Prototypen des nun TR 58 genannten Rollers in Ludwigfelde in der Erprobung.

Doch erstens kommt es anders und zweitens als geplant.

Der Druck auf Zschopau zeigte Wirkung. Aber auch der Außenhandel der DDR hatte die Zschopauer zur weiteren Produktion der im Ausland gut verkäuflichen RT 125 gezwungen. Den IWL wird am 29. September 1956 die Lieferung von 15 000 Stück 125 cm³- Motore für 1957 mündlich zugesagt.

Knapp ein Jahr später, am 12. Juli 1957 bestätigt Zschopau die Lieferung dieser Motore auch für 1958 und kündigt die Entwicklung eines 150 cm³- Motors für das erste oder zweite Quartal 1958 an.

Der Motor für das Nachfolgemodell, den „Berlin“, war perspektivisch vorhanden.

Die Verträge mit JAWA/CZ kamen nicht zu Stande, die Versuchsroller fanden Käufer bei den Betriebsangehörigen und für das Nachfolgemodell konnten viele Baugruppen des „Wiesel“ verwendet werden. So hatte alles noch ein gutes Ende.

Im November 1957 erteilte die staatliche Güteinspektion (DAMW) dem SR 56 erstmalig das Gütezeichen 1. Dieses Gütezeichen zeugte vom hohen Qualitätsstandart des Rollers. Die Fertigung erhielt die Höchstpunktzahl bei der Bewertung. Von den Zulieferbetrieben bekamen die Felgenfabrik Ronneburg (mangelhafte Nietung der Felgen), die Kettenfabrik Barchfeld (Rissbildung an den Laschen der Ketten) und die Gießereien (schlecht Gussqualitäten) kritische Beurteilungen.

Bis April 1959 verließen 57 400 Stück SR 56 „Wiesel“ das Ludwigsfelder Werk.

Ein Nachtrag zur Überschrift dieses Beitrages. Das Herstellerwerk warb in einer Broschüre mit der problemlosen Bewältigung von Alpenpässen bei Fahrten mit dem „Wiesel“. DDR- Bürger konnten auf Antrag in den Jahren bis 1961 unter bestimmten, allerdings oft willkürlichenausgelegten, Bedingungen Verwandtenbesuche in der Bundesrepublik mit eigenem Kraftfahrzeug durchführen.

7.2.2.4.4. Motorroller „Wiesel-GS“

Über Stock und Stein, -

ab 1955 mit dem Motorroller abseits von Straßen und Wegen

Der Motorroller „Pitty“ aus den Industrierwerken Ludwigsfelde stand endlich in den Läden zum Kauf. Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1955 zog der Roller die Besuchermassen an und auch die Presse hatte nun ihr Herz für dieses Ludwigsfelder Erzeugnis in Form von Titelbildern und Karikaturen entdeckt. Da entschloss sich das Management des Werkes zu einem spektakulären Schritt im Rahmen der Imagebildung. Wir nehmen an einer Sportveranstaltung im Gelände, also abseits von Straßen und Wegen, mit serienmäßigen Motorrollern teil.

Auserkorenen hatten die Verantwortlichen im Industrierwerk die Veranstaltung *100 km durch die Dresdener Heide* am 17. April 1955. Mit vier Rollern startete am 15. April ein kleiner Konvoi Richtung Dresden, begleitet von einem PKW mit den Betreuern und Ersatzteilen. Aber nur drei „Pitty“ machten sich auf den Weg, der vierte Roller war ein „Eigenbau“. Erstaunlich auch, der Fahrer, Horst Auchter, startete für die *Betriebssportgemeinschaft (BSG) Motor Sömmerda*. Eingeweihte wussten allerdings Bescheid. Der „Eigenbau“ war ein Prototyp des Nachfolgemodells vom „Pitty“ und sollte heimlich getestet werden. Auchter hatte erste sportliche Erfahrungen in Sömmerda gesammelt, war aber seit 1954 Versuchsfahrer in der IWL- Rollerentwicklung. Aus den Erfahrungen mit frühzeitigen Presseveröffentlichungen hatte man im IWL gelernt und versteckte gekonnt den Vorreiter einer neuen Rollergeneration. Die drei „Pitty“ mit den Fahrern Haegert, Haase und Weigelt, alle Versuchsfahrer, entsprachen weitgehend der Serienausführung.

Einen weiteren werbewirksamen Schachzug hatte das Werk mit der Entsendung von zehn Motorrollern und der doppelten Anzahl Betriebsangehöriger zur moralischen Unterstützung der Fahrer vorbereitet. Ordentlich in Nähe der Startlinie abgestellt, verfehlten diese ihre Werbewirkung auf die Dresdener Bevölkerung nicht.

Alle Roller beendeten die Veranstaltung ohne Ausfall, je eine Gold- und Silber-, sowie zwei Bronzemedailles waren die Ausbeute. Staunend und lobend von der örtlichen Presse erwähnt. Um auch der Ludwigsfelder Bevölkerung die Leistungsfähigkeit der Roller und die Leidenschaft der Fahrer vor Augen zu führen, veranstaltete die *BSG Motor Ludwigsfelde, Sektion Motorrennsport*, am 1. Mai 1955 eine Geländefahrt in und um Ludwigsfelde. Diesmal auch beachtet von überregionalen Zeitschriften. Weitere Veranstaltungen folgten. Von einer im Juli 1955 stattgefundenen Geländefahrt in Gera nennt das Protokoll der Direktorenberatung 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 Werkdirektorentscheidung 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.“

Im Jahr 1956 kamen weitere Fahrer der BSG zum Einsatz und der „Eigenbau“ blieb zu Hause. Mutig werden die Roller bei einer 4- Tage- Fahrt im Juli in Erfurt eingesetzt. Bewundernd beurteilt die Zeitschrift *Illustrierter Motorsport (IMS)* die Leistungen der „Pitty“- Fahrer. Doch die Veranstaltungen werden immer schwerer und bei der letzten Geländefahrt der Saison 1956 im Erzgebirge kommt von den fünf gestarteten Rollern keiner ans Ziel. Schon gibt es kritische Bemerkungen zum Roller im Geländeeinsatz. Aber die Ludwigsfelder hoffen auf die Saison 1957 mit den Einsatz des besser geeigneten, weil mit einer schlankeren Karosserie versehenen, „Wiesel“.

Auch diese Saison beginnt wieder in Dresden und die Roller kamen medaillengeschmückt nach Hause. Doch bei der internationalen Viertagefahrt im Mai 1957 werden die Grenzen für den Motorroller im Gelände schonungslos aufgezeigt. Die Fahrer Haegert, Frenzel D., Frenzel S., Rosenow und Schulz müssen bereits am ersten Tag mit Schäden ausscheiden. Die Teilnahme an derart schwierigen Veranstaltungen wird eingestellt. Jedoch bei nationalen Fahrten sollen weiter Erfahrungen und Erfolge gesammelt werden. Nur wird es immer härter, die Kritik immer stärker. Anlässlich eines Meisterschaftslaufes im Oktober in Potsdam schreibt der IMS :

Sand, Sand und nochmals Sand. Sand im Vergaser, Sand in den Stiefeln, Sand unter den Brutal Riesa Stollen, dass setzte man den 91 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 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.

Eines der Probleme waren die Reifen. Alle im Gelände eingesetzten Motorräder hatten grobes Geländeprofil, für die Roller gab es dieses nicht. Die kleinen Räder (12- Zoll), die geringe Bodenfreiheit, die relativ hohe Eigenmasse und die Blechkarosserie erschwerten zusätzlich die Einsatzmöglichkeiten im Geländesport.

Aber für 1958 hatte man im Ludwigsfelder Motorsportclub, den es seit 1957 gab, Großes vor. Im Rahmen des im Mai 1958 erstmals veranstalteten Motorrollertreffens sollte eine Geländefahrt *Rund um Ludwigsfelde* stattfinden. Natürlich unter Beteiligung der Rollerfahrer. So starteten diese hier und in der weiteren Saison bei vielen Geländefahrten mit bescheidenen Erfolgen.

Eine neue Sportart für Zweiradfahrzeuge im Gelände hielt 1958 auch in Ostdeutschland Einzug, Trial. Hier kommt es mehr auf Fahrkönnen als auf Motorleistung an, wurde in der Fachpresse suggeriert.

Etwas für die Motorroller? Am Anfang noch, doch bald hatten die Geländehindernisse derartige Schwierigkeiten erreicht, dass eine Teilnahme aussichtslos erschien.

Noch immer hatte man in Ludwigsfelde den Geländesport mit Motorrollern im Kopf. Diese Überlegung war auch nicht abwegig, erzielten doch die polnischen Rollerfahrer mit ihren Motorroller „OSA“ der Fabrik WFM beachtliche Erfolge bei den Tatrafahrten, einer internationalen Geländefahrt. Auch westdeutsche Firmen (Heinkel, Zündapp, Dürkopp) beorderten aus Werbegründen ihre Erzeugnisse ins Gelände. Kurz entschlossen nahm die Ludwigsfelder Clubleitung im Winterhalbjahr 1958/59 die Reifenproblematik selbst in die Hand. Clubleiter Fritsch holte aus dem Reifenwerk Fürstenwalde eine Reifenform, ließ sie im IWL ausdrehen, Formstücke einsetzen und in Fürstenwalde Reifen mit dieser Form anfertigen. Nun gab es einen Geländereifen für die Roller.

Die Saison 1959 begann mit einem Veranstaltungshöhepunkt in Ludwigsfelde. Anlässlich des zweiten Motorrollertreffens fand ein Meisterschaftslauf im Geländesport *Rund um Ludwigsfelde* statt. Bis in die Glauer Berge führte die Strecke. Sand in allen Variationen erschwerte bei heißen Temperaturen das Tagessoll. Arme Rollerfahrer. Schieben war oft das einzige Mittel sandige Steigungen zu bewältigen. Dennoch, von den drei gestarteten Rollern (Blumenthal, Hanke, Rosenow) kamen zwei ins Ziel. Gold- und Bronzemedaille waren der Lohn. Doch das Ende der Rollerzeit im Gelände nahte.

Überraschend hatte die Motorroller- Versuchsabteilung des IWL zum Frühjahr 1959 ein Einzelexemplar eines Gelände- Motorrollers mit 16- Zoll- Rädern, Telegabel und 175 cm³- JAWA/CZ- Motor auf die Beine gestellt. Das hatte seine Ursache in der in Vorbereitung befindlichen Serie eines Tourenroller TR 58 mit eben diesen JAWA/CZ- Motor. Ob dieser Gelände- Prototyp jemals zum Einsatz kam, ist allerdings nicht belegt.

1959 endete die Motorsportära der Ludwigsfelder Roller im Gelände.

Völlig aus den Köpfen der IWL- Verantwortlichen war der Geländesport als Werbemittel dann doch noch 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 potentieller Kunde war Finnland.

Überraschend jedoch die Überlegung der Management auf einer 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 nicht mehr.

Den Hut an den Nagel gehängt haben mehrere der Motorroller- Geländefahrer dann doch 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 DDR- Meister. Klaus Marx stieg 1962 bis 1965 ins Motorboot. Dort platzierte er sich auf Medaillentränge in der DDR- Meisterschaft der Klasse der 175 ccm- Motore.

Peter Rosenow und Manfred Blumenthal begannen 1959 mit Eigenbaumotorrädern den Moto- Cross- Sport um ab 1961 im Motorbootsport zu starten und dort große Erfolge zu feiern. Zahlreiche Medaillen bei Welt-, Europa- und DDR- Meisterschaften mit IWL- und Eigenbaumotore in den Klassen 175 bis 350 ccm- Motore kommen auf ihr Konto.

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

Quellenverzeichnis: Stadtarchiv Ludwigsfelde, Archiv Blumenthal, Herren Schulz, Marx, Rosenow

7.2.2.4.4. Motorroller „Berlin“

Begehrt, beliebt, erfolgreich
der SR 59 „Berlin“

Die Techniker im Ludwigsfelder Industriewerk (IWL) wussten selbstverständlich, dass die Motorleistung der bisher verwendeten 125 cm³- Motore mit 5,5 PS (4,04 kW) bei einer zulässigen Gesamtmasse von 300 kg für eine zufriedenstellende Fahrdynamik eines Motorrollers nicht ausreicht. Deshalb hatten sie die Verwendung des 175 cm³- JAWA/CZ- Motors in Erwägung gezogen. Für einen Tourenroller TR 58 sollte der Name „Berlin“ und das Stadtwappen genutzt werden. Der Magistrat von Berlin hatte 1957 keinen Einspruch geltend gemacht, verlangte aber ein Fahrzeug in hoher Qualität. Nachdem der Motorenlieferant der Ludwigsfelder, das Motorradwerk Zschopau, für 1958 die Fertigung eines 150 cm³- Motors mit voraussichtlich 8 PS (5,9 kW) ankündigte, stand einer Weiterentwicklung des „Wiesel“ zu einem leistungsstarken Stadt- oder Reiseroller nichts mehr im Wege. Bereits im Juli 1958 läuft die Erprobung, allerdings sind die Gebläsegeräusche zu laut (heulen des Kühlgebläses). Anfang Januar 1959 befinden sich 3 Versuchsroller in der Dauernerprobung, bereits Ende März 1959 kann der zweite gefertigte Nullserien- Roller der Kraftfahrzeugtechnischen Anstalt (KTA) in Dresden zwecks Erteilung eines Typpgutachtens zur Verfügung gestellt werden. Die Episode JAWA/CZ- Motor hatte sich bereits im Januar 1959 erledigt, da „die Verwendung Schwierigkeiten mit sich bringt“. Diese Schwierigkeiten betrafen nicht die Technik und dürften vor allem in der Handelsbilanz zwischen der Tschechoslowakei und der DDR gelegen haben. Doch es fehlen Zschopauer Motore in ausreichender Stückzahl, denn das IWL wollte „auf Vorschlag der Werktätigen“ jährlich 30 000 Motorroller bauen. Diese Stückzahl konnte Zschopau aber nicht liefern. Eine Delegation des Werkes fährt deshalb im Januar 1959 nach Berlin ins Ministerium um mit dem Minister über die Motorenlieferung zu verhandeln. Erfolglos, da der Minister nicht anwesend war. So reduzierte man die Planstückzahl auf 25 000.

Die Nullserie lief im April an und aus dieser werden am 13. April 1959 zwei Stück SR 59 dem Ministerium für Handel und Versorgung zwecks der Preisbildung des Stadt-Rollers (SR), als solcher wird auch der „Berlin“ bezeichnet, vorgestellt.

Die ersten 100 Stück Serienmotore können am 10. April 1959 von Zschopau die Reise nach Ludwigsfelde antreten. Der Serienanlauf, zum 20. April geplant, soll unbedingt am 1. Mai, dem „Kampftag der Arbeiterklasse“, als vollzogen gemeldet werden. Doch noch immer steht ein seit Monaten diskutiertes Problem im Raum, die Oberflächenbehandlung des Auspuffschalldämpfers. Natürlich sollte dieser, wie bei allen in der DDR gefertigten Motorrädern, verchromt sein. Aber es fehlte in der ganzen Republik die dafür benötigte Kapazität. Das IWL benötigte erstmals Verchromungskapazität, da bei den bisher gefertigten Motorrollertypen „Pitty“ und „Wiesel“ der Auspuff optisch unauffällig unter der Karosserie angeordnet war und somit schwarz lackiert Verwendung fand. Anders beim „Berlin“. In gesamter Schalldämpferlänge sichtbar, entstellt ein schwarzer Auspuff den Roller zu sehr. Auch Teilverchromung, z.B. Einlauftrichter und Endstück, sind nicht abzusichern. Eine Lackierung des Dämpfers mit Mouton- Aluminiumbronze und Silikondecklack könnte eine Lösung darstellen, aber dieser ist nicht in ausreichender Menge beschaffbar. So bleibt es bei der Entscheidung: Auspuff wird schwarz lackiert und erst ab 1960 in Chrom.

Aber dies ist nicht das einzige Problem der Ludwigsfelder Fertigung. Im April 1959 hatte beim Lieferanten des Kraftstofftanks, dem Umformwerk Schwarzenberg/Erzgebirge, eine Brandkatastrophe die Produktion lahmgelegt. Schnellstens holte man die Pressformen aus Schwarzenberg, richtete in der Halle 3 des IWL, einer Fertigungshalle für die Luftfahrtturbinen, die Pressen ein und fertigte am vorletzten Samstag/Sonntag des April 3000 Stück Halbschalen. Dann kommen nicht die dringend benötigten 42 to Tiefziehblech für die Hinterhauben vom Importeur und auch Magnesium für die Haubenträger fehlt. Sorgenfrei ist also kein Verantwortlicher im Werk. Ein Sündenbock für den zögernden Serienanlauf des SR 59 wird gesucht und gefunden. Auserkoren wird der Konstruktionsleiter und im Rahmen eines Disziplinarverfahrens wird dieser eine Gehaltsstufe tiefer eingestuft.

Ständig mangelt es an Arbeitskräfte. An vielen Wochenenden sind Helfer in Verbindung mit IWL-Mitarbeitern im Einsatz. In Schreiben an den Betriebsschutz, das sind Polizeiangehörige, bittet die Fertigungsleitung Motorroller um „Einlass für 40 Genossen der Grenzpolizei am Samstag von 15 bis 18 Uhr und Sonntag von 6 bis 14 Uhr“.

Ständig wird die Fertigungsstückzahl erhöht. Um den Plan erfüllen zu können, müssen sind ab August 1959 in 3 Schichten täglich 195 Motorroller gefertigt werden. Da stören schon kleine Hemmnisse, wie Nacharbeiten an den lackierten Teilen, weil die Oberfläche der Ziehteile nicht die erforderliche Qualität aufweist. Es sollen deshalb 1500 bis 2000 Roller mit Hammerschlaglack produziert werden. Dieser

Lack verträgt auch mangelhafte Oberflächengüten. Ein weiteres, nicht kalkuliertes, Ärgernis tritt auf. Die Schriftzüge „Berlin“ und das Berlin- Wappen nehmen viel schneller im Bestand ab als Roller produziert werden. Wer mit aufmerksamen Augen die Ludwigsfelder Umgebung betrachtet findet sie an LKW, Busse, PKW und vielen Zweiradfahrzeugen wieder. In der Folge bekommt jeder Schichtmeister die benötigte Schichtstückzahl ausgehändigt und muss diese zum Schichtende rückrechnen.

Zum Jahresende 1959 haben 22 043 Roller „Berlin“ das Fertigungsband verlassen. Das Werk beschäftigt 1 174 Mitarbeiter, davon 503 in der Rollerfertigung. Der Durchschnittslohn beträgt 1,50 DM/h. Bei einer Normerfüllung von 160% und 195 Arbeitsstunden im Monat bekommt der Mitarbeiter 468,-DM bezahlt (Berechnung der Buchhaltung vom August 1960).

Der Motorroller „Berlin“ hat eine gute Kundenakzeptanz, obwohl einige Kinderkrankheiten den Kundendienstmitarbeitern das Leben schwer machen. Bei vielen Getrieben springen die Gänge unter Last heraus, ein Problem, das Zschopau erst Ende 1959 in den Griff bekommt. Vielfach brechen die Drehstäbe der Hinterradfederung, Erdsatzteile sind nicht in ausreichender Anzahl vorhanden.

Veränderungen im Fertigungsablauf beenden auch diesen Mangel. Eine häufige Beanstandung sind defekte Radfelgen. Diese platzen an der Nietung auf und der Kunde merkt es oft erst durch die dann eintretende Reifenpanne. Als dann im August 1960 geschweißte Felgen vom Felgenwerk Ronneburg geliefert werden, atmen nicht nur die Kundendienstmitarbeiter auf.

Obwohl die Nachfrage beim Handel noch groß ist, gebietsweise sind immer noch Bestelllisten für den „Berlin“ in den Verkaufsstellen vorhanden, entschließt sich das IWL ab Mai 1960 eine Zweifarbenlackierung zu liefern. Begründet auch durch den beabsichtigten Export, der mit einer Stückzahl von 50 Rollern im Juli 1960 nach Ägypten beginnt. In Absicherung dieser Exporte fand eine Erprobung unter Tropenbedingungen in Ägypten und dem Irak im Juli/August 1960 mit positivem Ergebnisse statt. Ein weiterer Exportkunde ist die Türkei, die im Dezember 1960 100 Stück „Berlin“ geliefert bekommt.

Der 50 000-ste „Berlin“ verlässt am 20. November 1960, einem Sonntag, das Band. Keine Presse und kein Werkleiter waren anwesend und so kritisiert dieser in der Beratung vom 22. November: „Es ist dafür Sorge zu tragen, dass derartige Ereignisse in Zukunft der Leitung zuvor angezeigt werden“.

Die Qualität des Ludwigsfelder Erzeugnisses hat sich ständig verbessert. Nun wird das höchste Gütezeichen der staatlichen Güteüberwachung (ASMW), das „Q“ angestrebt. Hindernisse sind vor allem die vom Reifenwerk Heidenau gelieferten Reifen, die nicht das Gütezeichen „1“ bekommen sowie Teile der elektrischen Anlage. Aber dann entschließt sich das IWL, dieses Vorhaben auf den in Entwicklung befindlichen Tourenroller TR 62 zu beschränken.

Der Export wird ausgeweitet. Cuba, Finnland, Irak, Kolumbien und Uruguay sind neu hinzugekommen. Der letzte „Berlin“-Motorroller verlässt am 30. November 1962 das Montageband. Mit 113 943 Stück ist der „Berlin“ das am häufigsten gefertigte Rollermodell des IWL.

Von vielen wird er heute noch als der schönste Ludwigsfelder Roller bezeichnet und viele Legenden gibt es über die Erlebnisse mit ihm. Auf Oldtimerveranstaltungen in ganz Deutschland trifft man ihn ständig an und einige, wenige, sind sogar noch im täglichen Einsatz.

7.2.2.4.4. Motorroller „TROLL 1“

Komfortabel und leistungsstark
der Tourenroller TR 150 „TROLL 1“

Die vierte Generation Motorroller wird in den Industrierwerken Ludwigsfelde (IWL) im Januar 1960 in Angriff genommen. Für 1960 sind 85 000,- DM Entwicklungskosten eingeplant, insgesamt wird mit rund 700 000,- DM gerechnet. Zur Verbesserung der Qualität der Serie und für Vergleichsuntersuchungen des neuen Erzeugnisses sollen auf der Leipziger Frühjahrmesse einige ausländische Motorroller erworben werden. Die dafür benötigten Devisen muss die VVB Luftfahrt (eine Art Konzernverbund mit Vorstand im heutigen Vergleich) genehmigen. Ein Roller von Zündapp (BRD) und einer von Puch (Österreich) bleiben nach der Messe tatsächlich in der DDR.

Die Abhängigkeit von Importrohren und Tiefziehblechen aus dem westlichen Ausland soll bei der Neukonstruktion vermieden werden. Als weitere Prämisse kommt die Standardisierung hinzu, die die Verwendung von Gleichteilen aus der DDR- Fahrzeugproduktion vorsieht. Das gipfelt in Aktionismus, wie der „Monat der Standardisierung“ im Dezember 1960, wo die Entwicklung der Werkleitung mitteilen muss, welche Maßnahmen dazu für die Serie ergriffen wurden. Als Antwort wird mitgeteilt, dies geschieht beim Nachfolgemodell.

Im Januar 1961 verlässt der Konstruktionsleiter Motorroller das Werk. Ein erfahrener Zweiradkonstrukteur wird benötigt. Ab Mai 1961 hat mit Rudi Schott ein von Zschopau kommender Konstrukteur die Leitung Motorrollerkonstruktion übernommen. Die Verwendung von Gleichteilen der Zschopauer Motorräder ist dem TR 62 schon in der Entwicklungsphase anzusehen. Lenker, Lampentrakt, Federbeine und Schwingen sind die gleichen wie bei der kleinen ES-Motorradserie oder haben nur geringe Abweichungen. Um das nahtlosgezogene Präzisionsstahlrohr aus Importe zu vermeiden, entschließen sich die Ludwigsfelder einen Pressstahlrahmen zu verwenden.

Der März 1961 bringt einen entscheidenden Einschnitt in der Ludwigsfelder Werksgeschichte. Die DDR beschließt die Einstellung der Flugzeugproduktion. Davon ist das IWL stark betroffen, werden doch die im Werk in Serie hergestellten Strahltriebwerke nun nicht mehr benötigt. Von den hohen technologischen Verfahrensvorteilen profitierte auch die Rollerfertigung. Auch wird das Werk einer anderen VVB, der VVB Energiemaschinen, zugeordnet.

Dennoch erfolgt die Erprobung des TR 150, wie er jetzt bezeichnet wird, problemlos.

Vom Volkswirtschaftsrat der DDR, Abteilung allgemeiner Maschinenbau, wird das IWL im April 1962 um Stellungnahme für eine Zusammenarbeit mit der Warschauer Motorradfabrik WFM gebeten. Das IWL schlägt u. a. die gemeinsame Entwicklung einer Dynastartanlage, einer elastischen Motoraufhängung und von Kunststoffkarosserieteilen vor. Alles Baugruppen, für die in der DDR die Basis fehlt. Doch ein Ergebnis stellt sich nicht ein.

Anfang Oktober 1962 stellt das IWL einen Preisantrag an die Regierungskommission Preise in Höhe von 1.964,13 DM (Werksabgabepreis), davon 1300,91 DM Materialwert, was wiederum ca. 70% der Gesamtkosten des Werkes für die Produktion des TR 150 in Höhe von 1.846,29 DM beträgt.

Im Oktober gibt die staatliche Qualitätsüberwachung (DAMW) einen Bericht über die Erprobung eines TR 150 in ihrem Hause. Bemängelt wird die Handhabung des Rollers beim Rangieren, vor allem für Frauen. Der zu hohe Schwerpunkt des Motors wird als Ursache genannt. Auch werden hohe Windempfindlichkeit und Verschmutzung der Rückenpartien durch die Wirbelschleppel kritisiert. Positive Beurteilung erfahren Straßenlage und Federungskomfort.

Am 14. November 1962 tagt ein Fachkollektiv, zusammengesetzt aus Mitarbeitern des „Zentralen Warenkontor für Technik und Fahrzeuge“ und des „Zentralen Fachkollektiv für Fahrzeuge und Zubehör“ im IWL. Diesen wird der TR 150 vom Konstruktionsleiter vorgestellt. Die wesentlichsten Kritikpunkte:

Verkleidung könnte formschöner und gefälliger sein.

Entgegnung: die Verwendung von Blech der Güteklasse 5 zwingt zu geringer Umformung, ansonsten wird Güteklasse 7 benötigt und dieses ist Engpass.

Es fehlt ein Elektrostarter.

In der DDR kein Hersteller bereit, diesen zu fertigen.

Die Sitzposition ist zu hoch.

Eine Sitzbank wird empfohlen.

Mit wenigen Veränderungen der Kritikpunkte beginnt die Serienfertigung am 17. Januar 1963. Zuvor hatte die Belegschaft die Möglichkeit, an einem Wettbewerb zur Namensfindung teilzunehmen. In deren Ergebnis wird der Name „TROLL- 1“ (TourenRollerLudwigsfelde) ausgewählt mit der Zusatzbezeichnung 1 um später weitere Entwicklungsstufen dokumentieren zu können. Zur Leipziger Frühjahrmesse stellt das IWL, das seit 14. Februar 1963 zur VVB Automobilbau gehört, den „TROLL

1“ aus. Ziel ist der Export von 1000 Stück, aber unter den Namen „Berlin S“. Für rund 450 Stück werden Lieferabschlüsse getätigt, zu wenig. Dem Standpersonal der Messe wird allerdings gute Arbeit bescheinigt. Der staatliche Außenhandel empfiehlt dem IWL im Frühjahr 1964 in Südamerika mit dem Roller eine Werbefahrt durchzuführen und die Werkleitung überlegt, im April 1963 an einer Leistungsprüfungsfahrt in Finnland teilzunehmen. Doch zwischenzeitlich gibt es massenhaft Kundenbeanstandungen an die in der DDR verkauften „TROLL“. Es tritt ein Lenkerflattern bei Geschwindigkeiten von ca. 30 und 60 km/h und bestimmten Lastverhältnissen, vor allem bei Gepäck auf dem Kofferträger, auf. Das ist Wasser auf die Mühlen der Gegner der Langschwinge, wie sie nun auch beim „TROLL“ in der Vordergabel verwendet wird. Diese Gegner sind vor allem in den Vertragswerkstätten zu finden. Doch die Ursache dieser Erscheinung ist unbekannt. In der Erprobung trat sie nicht auf. Fieberhafte Suche nach der Fehlerquelle und zur Absicherung der Serie wird eine Flatterbremse zusätzlich an der Lenkung verbaut. Endlich wird die Entwicklung fündig. Der Gabelträger, ein Aluminiumgussteil, verwindet sich. Für die Serie kommen diese aus einer Kokille und haben schlanke Verstärkungsrippen, die bei den ersten Mustern in Sandgussausführung wesentlich dicker waren. Die Ludwigsfelder Ingenieure gehen kein Risiko ein und fertigen den Gabelträger in Zukunft aus Stahlrohr. Da auch zahlreiche Beanstandungen zur Zuverlässigkeit des Rollers vorliegen (Schrauben lockern sich, Risse in der Verkleidung, mangelhafte Gussqualität an Schalt- und Bremshebel u.s.w.) entzieht das DAMW das Gütezeichen 1. Dazu setzt die VVB Automobilbau Gewinnabschläge für das IWL fest und zwar für August 5,- DM/Roller, für September 10,- DM/Roller und für Oktober 15,- DM/Roller. Diese Beauftragung entfällt wieder, wenn das Gütezeichen 1 wieder erreicht wird.

Eine schwere Zeit für die Rollerbauer bricht an. Das Image des „Troll“ beschädigt, der Wunsch der Bevölkerung nach einem Dach über den Kopf, also ein Auto, auch in der DDR immer stärker und im Export auch kein lukrativer Absatz. Erstmals muss die Werbetrommel gerührt werden. Der Großhandel storniert die Abnahme von 7000 Rollern für das Jahr 1963. Die produzierten Roller werden u.a. in einen Bergschacht in Thüringen und in einer im Grenzsperrgebiet liegenden Gaststätte eingelagert.

Eigentlich benötigt die Ludwigsfelder Werkleitung jede verfügbare Arbeitskraft für die ab 1965 geplante LKW- Produktion. Im Werk herrscht rege Bautätigkeit. So ist es nicht verwunderlich, wenn im Januar 1964 über eine Verlegung der Rollerproduktion nachgedacht wird. Der Februar bringt die Entscheidung: die Rollerproduktion läuft 1964 aus. Doch im April widerruft der Generaldirektor der VVB Automobilbau seine Entscheidung und legt fest, dass der Motorroller in Zschopau weiter gefertigt wird. Auch diese Festlegung wird widerrufen. Zschopau fertigt in der Folgezeit die für den Roller benötigten Ersatzteile, mehr nicht.

Am 24. Dezember 1964 verlässt der letzte „TROLL“ das Fertigungsband. Die Gesamtstückzahl beträgt 56 513 „TROLL 1“.

An einem „TROLL 2“ mit teilweiser Kunststoffkarosserie hat Ludwigsfelde bis einschließlich März 1964 gearbeitet. Zwei Prototypen liefen in der Erprobung. Nach einigen Jahren in Privathand sind diese verschollen.

7.2.2.4.4 Einradanhänger „Campi“

Hersteller: Industrierwerke Ludwigsfelde
Montage ab 1960 bei der Firma Stoye in Leipzig

Baujahr: 1959 (Prototyp)
Produktionszeitraum: 12/59 bis 6/65
Produzierte Stückzahl: ca.6400 Stück
Verkaufspreis: 420,- DM

| <u>Technische Daten</u> | | (ab „TROLL“) |
|---------------------------|---|--------------|
| Eigengewicht: | 34 kp | |
| Zul. Nutzlast: | 40 kp | |
| Laderaum: | 0,15 m ³ | |
| max. Breite: | 640 mm | |
| Gesamtlänge: | 1570 mm | (1720 mm) |
| max. Höhe: | 673 mm | (790 mm) |
| Bodenfreiheit: | 90 mm | |
| Kupplungshöhe: | 640 mm | (745 mm) |
| Federung: | Langschwinge mit Drehstabfeder | |
| Federweg: | 54 mm | |
| Rad: | Vollscheibenrad, Leichtmetall, Bereifung 3.50-12“ | |
| Luftdruck: | 1,0 atü | |
| Zulässige Geschwindigkeit | 60 km/h | |

Es ist schon erstaunlich, in der als nicht gerade flexibel geltenden Planwirtschaft des real existierenden Sozialismus der fünfziger/sechziger Jahre mit einem Zweirad-Anhänger konfrontiert zu werden. Doch völlig negieren konnte die staatliche Führung diese Wünsche der Bevölkerung auch in jener Zeit nicht. Es kam, was kommen musste. Was bereits bei der Forderung nach Produktion eines Motorrollers Wirkung zeigte, nämlich das stetige Kundtun der Wünsche der Zweiradfahrer, hatte auch beim Anhänger Erfolg.

Die seit 1955 in den Industrierwerken Ludwigsfelde produzierten Stadtroller „Pitty“ und „Wiesel“ fanden auch Verwendung für Urlaubsfahrten. Das Kind auf der Sitzbank zwischen Fahrer und Beifahrer eingeklemmt, den Gepäckhalter mit Koffer, -und oftmals mehr-, bepackt, wurden die Ostsee oder die Mittelgebirge angesteuert. Es herrschte also permanent Platzmangel, von der Einhaltung der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeuges ganz zu schweigen. Das Thema Beiwagen erledigte sich bei den Motorrollern mit Motorhubraum von 125 cm³ und Motorleistungen um knappe 6 PS (4,4 kW) von selbst.

Platzmangel herrschte natürlich bei allen Urlaubsfahrten mit Zweiradfahrzeugen und so griffen einige Fahrzeughalter zur Selbsthilfe. Erstaunlich, zu welchen Lösungen diese dann kamen und was die Verkehrspolizei, als die für die Zulassung zuständige Behörde, für den öffentlichen Straßenverkehr auch genehmigte. Die Industrie war gefordert. Zuerst gab es einen Kindersitz für den „Wiesel“ - Motorroller. Mitte des Jahres 1958 war ein solcher im Handel für 20,90 DM erhältlich. Kinder von 3 bis 7 Jahre durften nun vor dem Fahrer Platznehmen. Eine wesentliche Erleichterung, auch für die Fahrt zum Kindergarten und den Tagesausflug.

Aber noch fehlte der Gepäcktransporter.

Im IWL hatte 1958 die Idee des Campinganhängers fruchtbaren Boden gefunden. Die Saat keimte. Offensichtlich war die staatliche Vorgabe zur Produktion von Massenbedarfsgütern der Auslöser für eine mögliche Produktion. Der produzierte Motorroller galt als Industrieprodukt und fiel nicht unter den Begriff „Massenbedarfsgut“. In der Werkleitungssitzung vom 15.12.1958 wird jedenfalls erstmals von einem Campinganhänger für 1959 mit geplanten 2200 Stück gesprochen. Aber am Jahresende 1959 sind 100 Stück gefertigt, ein Verkauf wegen fehlender Preisgenehmigung der staatlichen Stellen jedoch nicht möglich. Kapazitätsprobleme im IWL führten zu einer Kooperation mit der Motorradseitenwagen produzierenden Privatfirma Stoye in Leipzig, die mit einigen fertigungsbedingten konstruktiven Änderungen den „Campi“ bis April 1965 fertigte.

Vom IWL lediglich für die Motorrollertypen „Wiesel“ bis „TROLL“ mit einem Typschein versehen, fanden viele Anhänger am Motorrad Verwendung. Die Verkehrspolizei als Zulassungsbehörde genehmigte dies in Ausnahmefällen, bekam aber 1963 kalte Füße und zog erteilte Genehmigungen wieder ein. Eine erweiterte Verwendung wurde von der Behörde und dem Motorradwerk Zschopau nie genehmigt und so war der Absatz ab 1965 nicht mehr ausreichend.

Es erfolgte die Produktionseinstellung.