

Verein - Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde e.V. -

Industriegeschichte zu den Themen:

- **Motorenbau**
- **Fahrzeugbau**
- **Triebwerksbau**
- **Karosseriebau**
- **Weitere Produkte**



Anschrift:

**Verein - Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde e.V.
Stadt - und Technikmuseum
Am Bahnhof 2
14974 Ludwigsfelde**

> Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde e.V. <

Die Gründung des Vereins erfolgte am 21.04.2005.

Der Zweck des Vereins liegt in der Erforschung, Darstellung und Vermittlung der Industriegeschichte des Standortes Ludwigsfelde. Es erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit dem Stadt- und Technikmuseum der Stadt Ludwigsfelde, den hier angesiedelten Unternehmen sowie Gewerbetreibenden.

Der Verein befasst sich mit Themen zum Motorenbau, Kraftfahrzeugbau, Triebwerksbau, Karosseriebau und weiteren Ludwigsfelder Produktionen. Er archiviert Dokumente, Literatur, Werbematerialien, fotografische Aufnahmen und Zeitzeugenberichte. Sammelt und restauriert Technik zu den genannten Sachthemen.

Der Motorroller in Ostdeutschland

vermisst,	ab 1951 von der Bevölkerung
verlangt,	ab 1952 von Presse, Handel und Kunde
verfemt,	bis 1953 von Partei und Regierung
verpflichtet,	1953 zur Produktion; das Industriewerk Ludwigsfelde
verleugnet,	1959 vom Kraftfahrzeugbau der DDR und der IFA bei der Jubelfeier „10 Jahre KFZ- Bau der DDR“
verachtet,	um 1963 vom Kunden, als das „Dach über den Kopf“ möglich wurde
vergessen,	nicht vollständig, denn ab den siebziger Jahren oft als Zweckfahrzeug umgebaut
verklärt,	der heutige Rückblick auf die vergangene Rollerzeit und die Blicke der jetzigen Besitzer auf ihre Oldis

Firmenzeichen



Entwürfe für ein Firmenzeichen des IWL vom 20. Juli 1952, vom 30. Juli 1952 und vom 8. Oktober 1952 sind schriftlich belegt.

Dann erfolgte am 23. Januar 1953 ein Aufruf an die Belegschaft. Daraus entstand das IWL- Emblem.

Ab 1954 sind alle Produkte des IWL mit einer Firmenbezeichnung zu versehen (Werkleiterforderung vom 28.10. 1953)



VEB INDUSTRIEWERKE LUDWIGSFELDE · LUDWIGSFELDE. KREIS ZOSSEN

Motorroller „Pitty“ in Ludwigsfelde geboren

Rekordleistung der Konstrukteure und Arbeiter / 2,5 l Verbrauch bei 125 ccm / Besser als die Hexe

Der erste fertigungsreife Motorroller der DDR wurde Montag im volkseigenen Industrierwerk Ludwigsfelde (am südlichen Autobahnring) der Presse vorgeführt. Er ist mit dem bewährten 125-ccm-Motor RT 125-1 der IFA-Motorräder ausgerüstet, hat eine

Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/Std. und verbraucht 2,5 Liter. Der Preis ist noch nicht kalkuliert.

Durch die Umstellung auf den neuen Kurs mußte das Werk, das Schiffmotoren baut, einige Entwicklungen streichen und konnte dadurch industrielle Konsumgüter für die Bevölkerung entwickeln. Es wurden vorgesehen: 1. Ein Außenbordmotor von 1,2 PS für leichte Paddelboote, besonders für das neue Kunststoffboot „Guppy“. 2. Ein Heckeinbaumotor von 4,5 PS für den neuentwickelten Kunststoff-Wellenständer „Skalar“. 3. Ein Fahrradflügelmotor, der an alle Fahrradtypen angebaut werden kann. 4. Ein Motorroller.

Die Konstrukteure begeisterten sich für diese Pläne. Am 1. Oktober gingen die neugebildeten Konstruktionsgruppen an die Arbeit. Die Gesamtleitung erhielt der Forschungsleiter des Werkes, Roland Berger. Die Konstrukteure des Motorrollers studierten zunächst eingehend die schon bekannten Rollermodelle, wollten aber grundsätzlich neue Wege gehen. Die Art der Motoraufhängung und des Antriebs wurde in einer bestimmten Richtung festgelegt, die auch eingehalten wurde.

Inzwischen tauchte der Motorroller „Hexe“ des Konstrukteurs Freihoff auf und wurde viel besprochen. Das Interesse der Bevölkerung an diesem Fahrzeug wuchs von Tag zu Tag. Jedoch der Auftrag des Werks Ludwigsfelde (früher Dalmier & Benz) lautete, bis zum Ende des III. Quartals 1954 einen Motorroller fertigungsreif zu entwickeln. Um den Wünschen der Bevölkerung entgegenzukommen, wurde dann das Werk verpflichtet, noch vor Fertigstellung der eigenen Konstruktion im nächsten Jahr 4000 „Hexen“ für den ersten Bedarf zu produzieren. Herr Freihoff hatte jedoch in eigener Arbeit seine „Hexe“ ohne Zeichnung und Berechnung gebaut. Das Fahrzeug hatte auch gewisse Mängel. Außerdem liegt der verwendete Motor heute nicht mehr im Fertigungsprogramm von Ludwigsfelde. Roland Berger entschloß sich daher, statt des Umbaus der „Hexe“ gleich die Neukonstruktion zu wagen. Er besprach sich mit seinen Konstrukteuren. Das Kollektiv verpflichtete sich, seinen ersten Motorroller bis zum 21. Dezember, dem Geburtstag Stalins, zu konstruieren und handwerklich herzu-



Roland Berger

stellen. Es stand die reichlich kurze Zeit von 81 Tagen zur Verfügung. Staatssekretär Schneider vom Ministerium für Maschinenbau ließ damals die Bemerkung fallen: „Seht zu, daß Ihr den Roller bis zum ersten Schnee herausbringt.“

Die Konstrukteure und technischen Zeichner, begeistert von ihrer Vorhaben, standen in der folgenden Zeit im blauen Kittel ölbeschriftet in der Werkstatt und fertigten ihre selbst entworfenen Teile. Die Männer der Werkstatt wußten zu konstruieren, indem sie beim Bau neue Ideen entwickelten, die dann aufgegriffen und verwirklicht wurden. Es war eine musterhafte Zusammenarbeit zwischen Arbeitern und Intelligenz. Freiwillig blieben viele Kollegen ganze Nächte an der Arbeit. Ingenieur Paul Engelhardt, der am Sonntag Geburtstag hatte, arbeitete an diesem Abend bis Mitternacht. Sie erhielten Montag ihre schwer verdiente Prämie. Das Kollektiv gab seinem Erzeugnis den Namen „Pitty“. Auf meine Frage antwortete Herr Berger, „Pitty“ sei die Verkleinerungsform von Peter, und so heiße sein Sohn. Eben wie am eigenen Kind hing das Kollektiv an seinem Motorroller und fertigte ihn bis ins nächste und Sonntag.

Da der Motor total verkleidet ist und durch den Fahrtwind nicht gekühlt wird, wurde er mit einem Ventilator versehen. Er wird vom Motorradwerk Zschopau geliefert und leistet rund 5,5 PS. Der Roller hat Dreigang-Fußschaltung. Die Räder haben einen Durchmesser von zwölf Zoll und gewährleisten eine bessere Straßenlage als die achtzölligen der Hexe. Unser Pitty soll nicht nur ein Stadtfahrzeug werden, sondern ebenso der Landbevölkerung dienen, wo die Straßenbeschaffenheit etwas größere Räder erfordert. Die Stromlinienverkleidung des Vorderrades schützt den Fahrer



völlig vor Schmutz. Auch hierbei wurde besonders an die Landbevölkerung gedacht. Das vorgeführte Modell war dunkelrot, soll aber im nächsten Jahr in allen üblichen Karosseriefarben geliefert werden. Es wird einen bequemen Doppelsattel aus Igelttschaum vom Kombinat Bitterfeld erhalten. Von den 5500 vorgesehenen Rollern für 1954

wird Ludwigsfelde die meisten bauen. Natürlich ist bis zum Beginn der Serienfertigung noch längere Vorbereitung nötig.

Im Gegensatz zu Pitty hat die Hexe Handschaltung. Ihre Leistung ist so beschaffen, daß man die Lenstange krampfhaft festhalten muß. Der Pitty dagegen „spurt sich ein“. Der große Nachteil der Hexe ist jedoch ihre Knickführung, bei der der Rahmen in sich „durchknickt“. Der Fahrer bekommt jeden Stoß zu spüren. Auf dem Pitty dagegen fuhr ich Montag mit dem

Als Weihnachtsmann

der den großen und kleinen nur Gutes bringt, möchte Heute in den Festtagen alle Dunkelstunden vertreiben. Er grüßt seine Freunde, kann sich aber nicht verkneifen, an die Stromdisziplin zu erinnern. Dann gibt es keine Abschaltungen.



Spitzenzeiten f. Berlin: 6.30-8.30; 16-20 Uhr.

Wenig über die Schicht... hoh-Schwellen in der Werk... etwas zu spüren. Haase ist ein alter Kenner dieses Motors und hat sich mit ihm schon manche Medaille erobert. Als der Roller dann Montag zu seiner ersten offiziellen Probefahrt die Halle verließ, fiel zaubhaft der erste Schnee...

Schwerer Start, – die Geburtswehen des „Pitty“

Die Hauptverwaltung Schiffbau beschließt ein Pressekonferenz am 21.12.1953 mit Vorstellung des Pitty. Doch die Werkleitung lehnt diese ab. Dennoch wird sie durchgeführt, da es dafür Wünsche aus dem Betrieb gab!

Terminplan:

Letzter Konstruktionstermin in Lu	15.12.1953
3 handwerklich gefertigte Muster	31.01.1954
25 000 km Probelauf dieser 3 Muster	31.03.1954
Ausgefeilte Konstruktion, Werkzeuge, Vorrich.	31.05.1954
0- Serie über 10 Stck.	30.06.1954
Erprobung 0- Serie, 10 000 km, plus 100 MR	31.07.1954
Weitere 300 MR	31.08.1954
Insgesamt 1954 4 000 MR	31.12.1954

Vom Prototyp zur Serie (1953/54)

FUM 1 mit kugelförmiger Vorderhaube, eckigem Schalldämpfer und Metzelerreifen



Winter-Rundstreckenerprobung 1954



Aus dem Album des Versuchsfahrers H.A.



Serie 1954/55

Serie 1954, ca. 100 Stück vom Band gezogen.



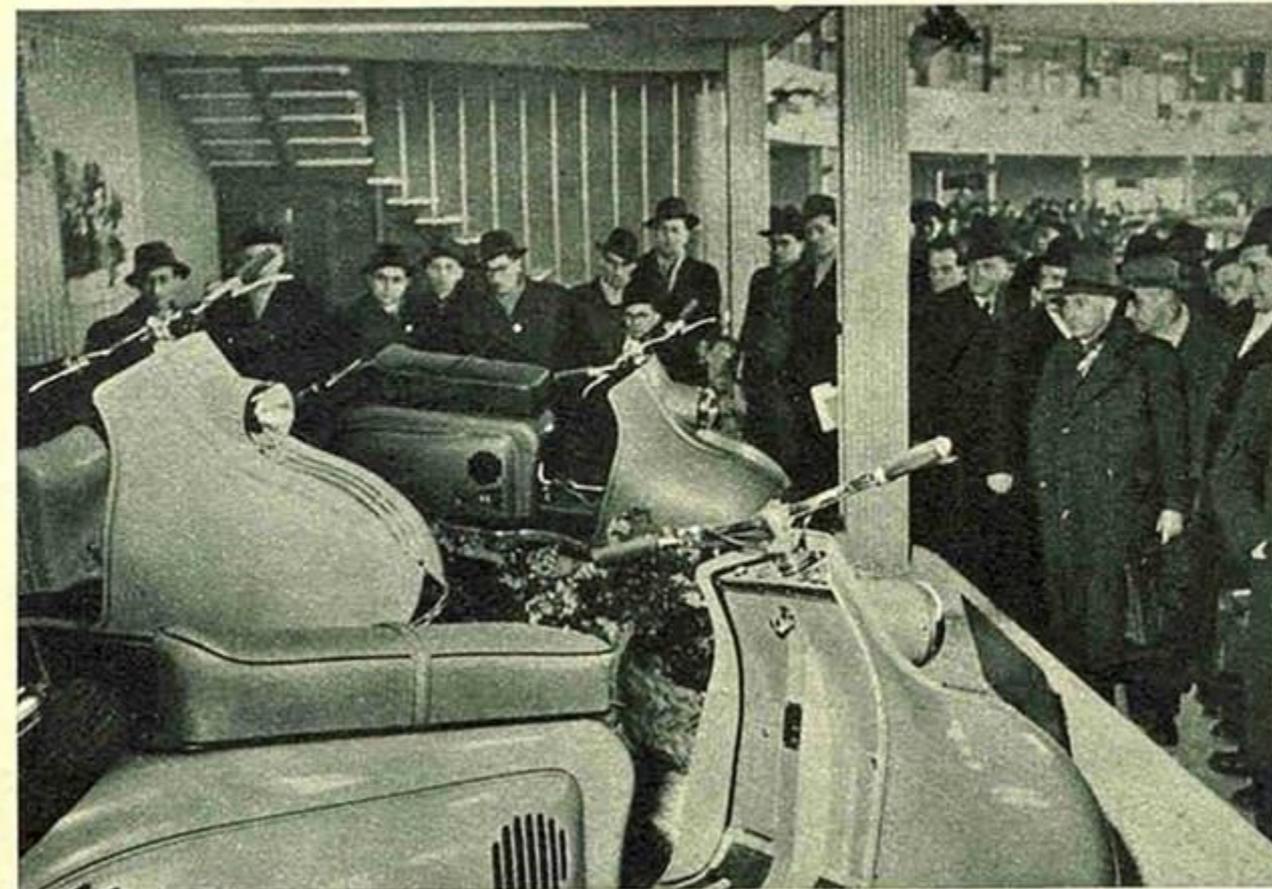
Sonntag, 6. Februar 1955, Sonderschicht
mit Lehrlingen, neuer Serienstart



Endlich auf der Messe

„Der Deutsche Straßenverkehr“, April 1955, teilt freudig mit, dass die gesamte Jahresproduktion 1955 des „Pitty“ im Inland zum Verkauf gelangt.

Hauptanziehungspunkt des volkseigenen Fahrzeugbaues war der Stand, auf dem die Motorroller „Pitty“ gezeigt wurden. Eine ganze Reihe glücklicher Pitty-Besitzer werden, wenn Sie dieses Heft in der Hand halten, bereits die ersten 1000 km mit ihren Motorrollern zurückgelegt haben.

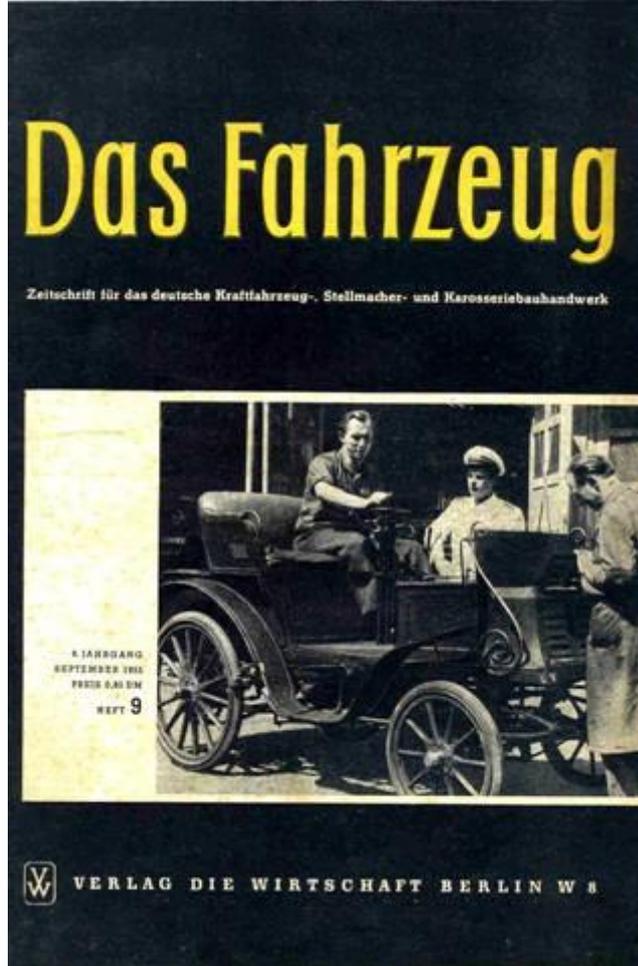


Es ist verständlich, daß für die meisten Messebesucher, soweit sie am Kraftfahrzeug interessiert waren, auch diesmal der IFA-PAVILLON Anfang und Ende ihres Rundganges bildete.

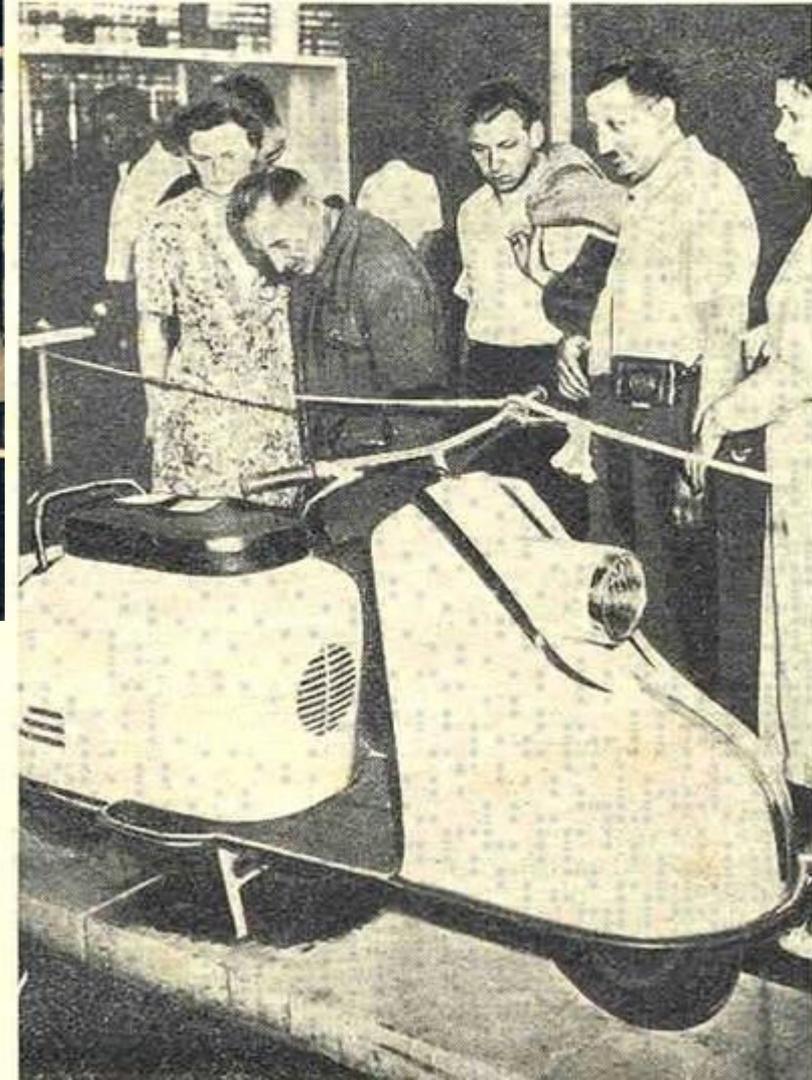
Schon auf den Straßen des Messegeländes begegneten uns die Vorführ-Fahrzeuge des Pitty-Rollers, der nun doch Wirklichkeit geworden ist — und wenn wir je wünschten, daß ein Sprichwort wahr sei, so ist es das, welches sagt, daß das gut wird, was lange währt! Immer wieder war der Pitty-Stand im IFA-Pavillon der am meisten beachtete Punkt, und der Hinweis, daß die Produktion im Jahre 1955 ausschließlich für die DDR bestimmt sei, wurde allenthalben mit Befriedigung aufgenommen, zumal ja bekannt war, daß bereits kurz vor der Messe die ersten Pitty-Lieferungen an die HO-Industrielläden in Berlin und Leipzig gegangen sind.

Auch im volkseigenen Fahrzeugbau der DDR hat man nun endlich erkannt, daß es richtiger ist, nur die Objekte auf einer Ausstellung zu zeigen, die serienmäßig her-

„Pitty“ , -
und schon
Nachahmer?



Dieser Motorroller polnischer Konstruktion war auf der 24. Internationalen Messe in Poznan in der Volksrepublik Polen zu sehen. Die Messe trug wesentlich zur Festigung und Erweiterung der friedlichen Handelsbeziehungen zwischen den Ländern verschiedener Wirtschaftssysteme bei.



Zufall oder Vorbild

1955, der „Pitty“ war bereits in den ostdeutschen Fahrzeughäuden erhältlich, wird auf der Messe in Poznan (Posen) dieser Roller ausgestellt. Die Ähnlichkeit ist verblüffend.

Vorderhaube und Zierleistenanordnung, Scheinwerferposition und -durchmesser mit umgebender Sickenkontur sowie die Trittbrettform mit Gummiauflage und Leistenabschluss analog dem „Pitty“.

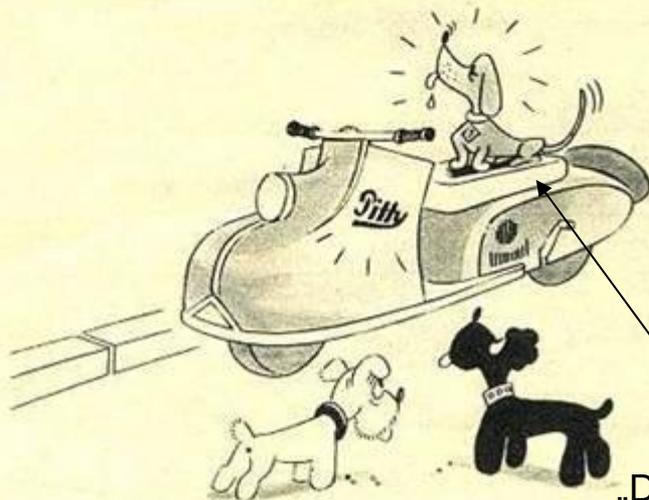
Auch wurden vermutlich 12“ Räder verwendet..



Die erste Fahrt mit Pitty!



„Otto, wir fallen mit unserm Pitty mächtig auf!“



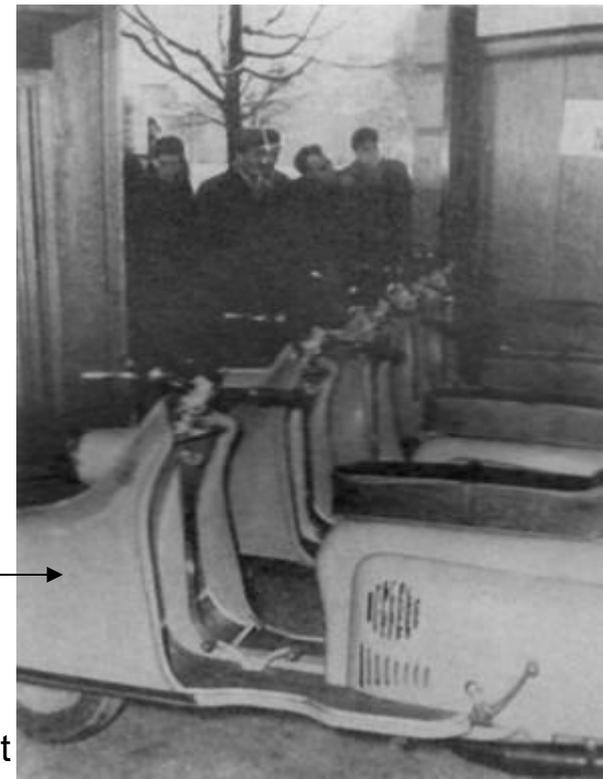
„Der denkt, der „Pitty“ ist nach ihn benannt



„Pitty“ ist käuflich

Als der „Pitty“ endlich im Handel war, erschien er als Karikatur, Titelbild und in der Werbung

Berlin- Stalinallee Februar 1955



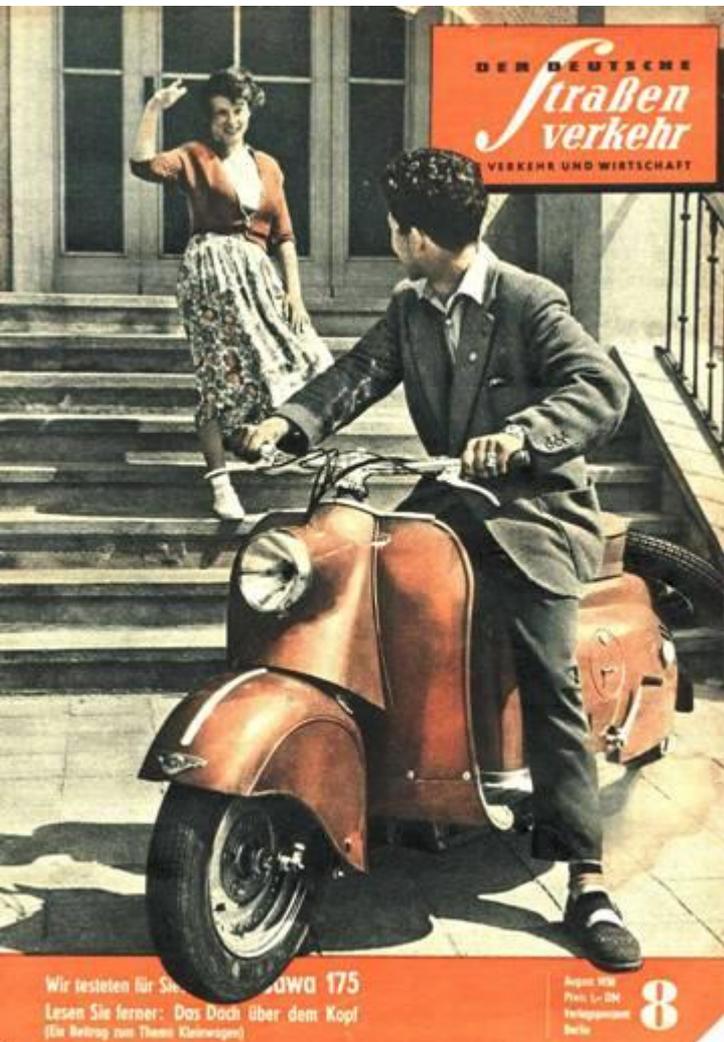
Die zweite Generation- der SR 56 „Wiesel“

SR = Stadroller

April 1955 fährt der erste Prototyp, noch mit Telegabel, bei einer Geländesportveranstaltung mit.

Im September 1955 beschließt die Werkleitung den Bau von 9 weiteren Erprobungsmustern.

Namen in der Diskussion:
Lux; Luchs; Wiesel; City; Wiesel.



Pitty

Wiesel

Ab 16. Juli in Serie.

Die ersten Fotos vom neuen Motorroller des IWL, Ludwigfelde

Die Suche mit dem Geheimnis ist gar nicht so ohne, diese bisher bereits von kaum einem über diese Neuproduktion erfahren. Wir sind aber heute in der entscheidenden Lage, unseren Lesern die ersten Details des „Wiesel“, so soll der Roller heißen, zeigen zu können. Wir wollen jetzt nicht allgemein über das „Wiesel“ schreiben. Das IWL hat uns für die nächste Zeit einen Teaserfilm vorgesetzt, dass werden wir Ihnen unsere Eindrücke und Erfahrungen versenden. Eines jedoch kann man schon eindeutig sagen: Seit dem ersten „Pitty“ hat man in Ludwigfelde wiederhand designt. Mit guten Ge-

wissen darf festgestellt werden, daß bei dem neuen Roller einige neuartige Bauelemente (im Hinblick auf das Innenleben ausgefallen „Pitty“) verwendet wurden, die erwarten lassen, daß Straßenlage und Funktionsfähigkeit weiter verbessert sind. Als Antriebsaggregat findet wieder die bewährte 125-cm³-Rollermotor des Motorradwerkes Ludwigsfelde Verwendung. Bei der von rechts und links aufgesetzten, abgedeckten Hinterradmitte erkennen Sie schon, daß die gesamte Hinterradführung verändert wurde. Die hintere Schwinge dreht sich an einem Tensionstiel, und ihr oberer Arm steht in Verbindung mit einem Gummikabelbaum zur Schwingungsdämpfung.

„Wiesel“ und Rennmotor

1957 werden in Ludwigsfelde außer dem Motorroller noch Strahltriebwerke und der Rennbootmotor RM 175 produziert



„Wiesel“ und Rennbootmotor auf einer Messe bzw. Campingausstellung 1957

RM 175/1 DELPHIN



Im VEB Industriewerke Ludwigsfelde wird der Außenbordmotor RM 175/1 DELPHIN hergestellt, dessen Konstruktion speziell auf die Erreichung maximaler Spitzengeschwindigkeiten im internationalen Rennschiffen des Motorsports der Klasse J abgestimmt ist. Der RM 175/1 DELPHIN ist ein Weltspitzenerzeugnis von ausgezeichneter Funktionsfähigkeit und hoher Lebensdauer. Er trägt das Gütezeichen „O“.

Der wassergekühlte Einzylinder-Drehschieber-Motor hat einen Hubraum von 173,8 cm³ und leistet bei 8500 U/min mit seiner auf 85 Phos gedämpften Auspuffanlage 28 PS. Verwendet wird Super-Kraftstoff 87 Oktan, gemischt mit einem geletzten Rennöl 1:18.

Das Unterwassergetriebe ist strömungsgünstig und wird in seiner Funktion allen Situationen im Rennschiffen gerecht. Der Motor wird bereits nach 15–20 m Fahrt mit dem erforderlichen Kühlwasser versorgt. Alle wasserführenden Teile sind seewasserbeständig.

Mit dem RM 175/1 DELPHIN konnten in den letzten Jahren hervorragende Rennerfolge erzielt werden:

- 1960 Großer Preis von Ungarn in der Klasse „J“
- 1961 Deutscher Meister in der Klasse „J“
- 1962 Sieger des großen internationalen Rennens in Ungarn in der Klasse „J“
- Vizeeuropameister in der Klasse „J“



VEB INDUSTRIEWERKE LUDWIGSFELDE

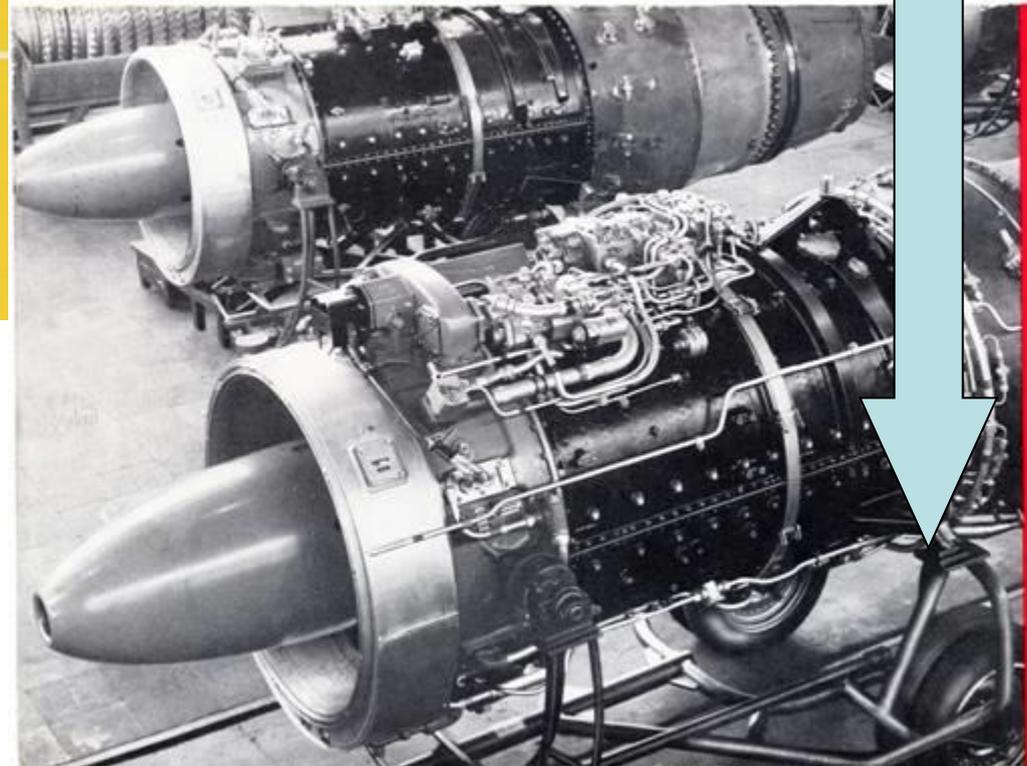
Der Rennbootmotor RM 175, ein Erzeugnis der IWL- Lehrwerkstatt.

Ironie des Schicksals?

Der Roller wird nach 1945 häufig mit dem Flugzeugbau in Verbindung gebracht. Piaggio, Heinkel, Messerschmidt- alle kamen aus diesem Bereich. In Ludwigsfelde waren es andere Gründe, aber Flugmotore baute man dort vor 1945 und Flugzeug- Strahltriebwerke ab 1957 bis 1961.



Transportwagen mit Rollerräder (Zwillingbereifung)



Startschub 3300kp
Drehzahl 8100 /min
Trockengewicht 1050 kg

Die Mannschaft und die Fans



Werkdirektor Singhuber



„Fahrerlager“ in Dresden

Fototermin mit den Sportlern,
Werkleiter, Konstrukteur und
Versuchsmeister

10 „Pitty“ und 20 IWL-
Mitarbeiter in Dresden
zur moralischen
Unterstützung



Ahnungslos, aber durchgehalten



Der „Eigenbau“ Lux bekam eine Goldmedaille



Mit dem „Wiesel“ ab 1957



Dresdener Heide
1957



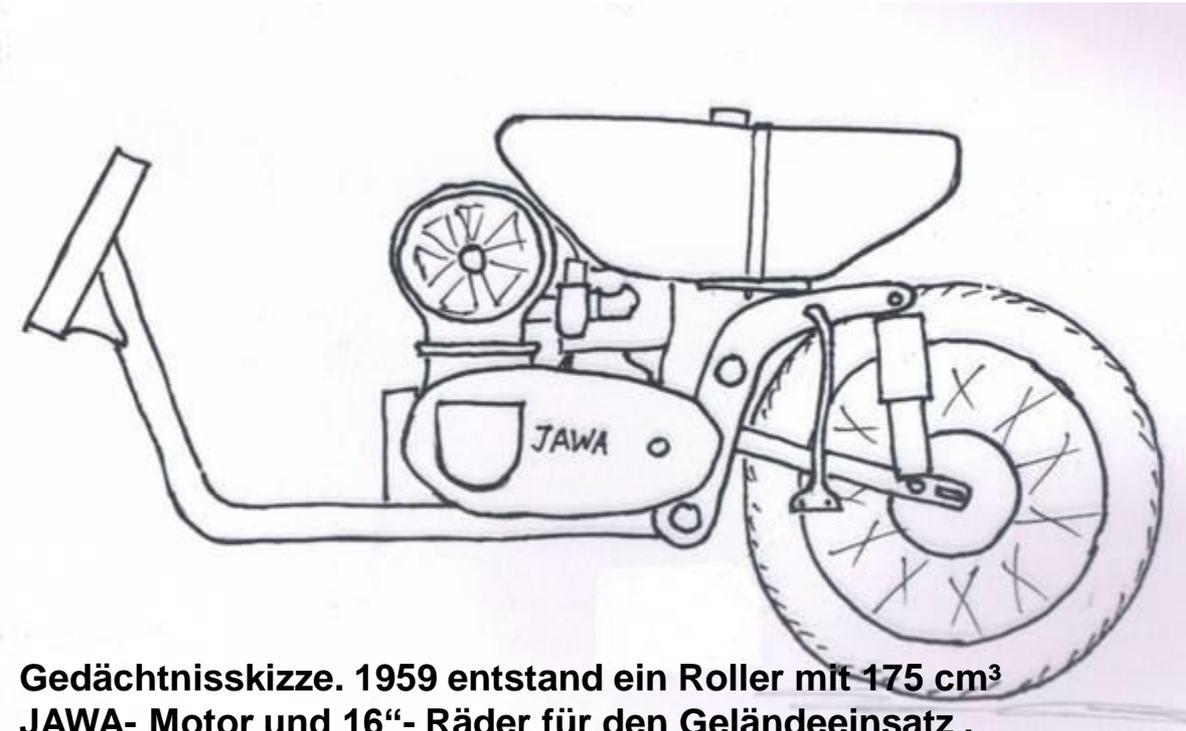


Ludwigsfelder Impressionen

1958
Zuschauermagnet Feuerlöschteich
bei der 1. Leistungsprüfungsfahrt
in Ludwigsfelde



1959 – Ende einer Ära



Gedächtnisskizze. 1959 entstand ein Roller mit 175 cm³ JAWA- Motor und 16“- Räder für den Geländeeinsatz .



Der Rahmen nach über 40 Jahre Waldlagerung!



Hinterhaube mit Hackenschaltungsausschnitt

10 Jahre Automobilbau in der DDR

aus „Krafffahrzeugtechnik“ 10/1959

ohne Stadroller, ohne die Industrierwerke Ludwigsfelde!

Aktuelle Bilder aus dem Fachgebiet

Als der Automobilbau nach 1945 auch in Zwickau wieder aktiv zu produzieren, griff man folgerichtig auf bereits vorhandene Konstruktionen zurück, wie beispielsweise auf den ausserordentlich bewährten DKW Motorwagen der als Typ F 3 (Bild) weiterentwickelt wurde und heute noch von einer Duzende tut



KMW 248, der neue Kleinwagen in Verwaltung und Industrie. Viele dieser Wagen haben mehrfach die 100 000-km-Grenze überschritten

Als erste Neukonstruktion ist der Erststapenwagen PKW F 9 zu bezeichnen, der mit einem Dreizylinder-Zweitakter ausgerüstet ist



10 Jahre Automobilbau in der DDR

Auch in Kilmach ging man den gleichen Weg und griff zunächst auf die vorhandenen Konstruktionen zurück. So wurde der Typ 321, 327 (s. Bild) und daraus weiterentwickelt der KMW 248 gebaut

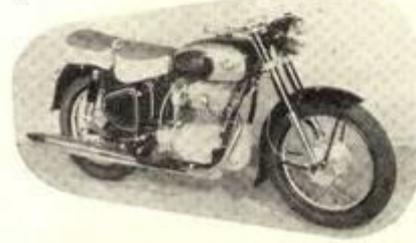


In der Motorradfertigung wurde in Kilmach seitlich die bekannte B 33 neu aufgelegt, die als robuste Gebrauchskraftfahrrad heute noch immer sehr beliebt ist

Der 10. Jahrestag unserer Republik ist Anlass, dem geschätzten Leser in einer ausgewählten Zusammenstellung die wichtigsten Fahrzeugtypen in Wort und Bild zu zeigen, die seit 1945 und vor allem in den letzten zehn Jahren in den Werken der volkseigenen Kraftfahrzeugindustrie gebaut wurden. Es fällt nicht schwer, zu ermesen, welche

Ein jüngeres Exemplar aus Stahl ist dieser schmecke Kleinstroller KR 10, der in Aufhebung an die Hopped NH 1 und NH 2 mit dem gelingeren Schwanzlicht ein Spitzenmodell darstellt

Das Vorkurs-Programm der Deutschen Demokratischen Republik wird durch dieses sportliche Viertakter-Modell aus Stahl, die Saison-Typen, vertreten, die aus dem einfachen Modell AWO 425 hervorgegangen ist und heute mit Spitzenklasse zählt



Aus der Motorstadt Zwickau kommt diese international anerkannte Spitzenmaschine mit Zweitaktmotor von 175 oder 230 cm³ Hubvolumen. Neben diesem Vollblutmaschinenmodell moderner Präzision wird noch das bewährte Achtzylinder-Modell, jetzt mit Vierganggetriebe, gefertigt

In der Grundkonzeption vom F 9 verbleibt, wurde der Typ Vorkurs mit moderner Panzerkarosserie entwickelt, der mit verschiedenen Auflagen heute der Standardmotor in Eisenach ist — hier als Sportwagen mit dem leistungsstärksten Dreizylinder-Zweitaktmotor

Als jüngste Neuentwicklung auf dem PKW-Sektor ist der 4,3-Literwagen Trabant mit Kunststoffkarosserie zu nennen, der den beliebten P 70 — ebenfalls mit Dureplast-Karosserie — ablöst und heute ein Hauptstapenprodukt der Industriezweig ist

Anstrengungen notwendig waren, um einen Industriezweig neu aufzubauen, für den 1945 die notwendigste Voraussetzung fehlte — die Zulieferindustrie.

Von der Aufgabe begeistert fanden sich immer mehr Automobilbauer zusammen, die nur ein Ziel kannten und kennen: die in den Volkswirtschaftsplänen



Mit Automobilbau ist der gesamte Kraftfahrzeugbau der DDR gemeint, wie man an der Auflistung der Erzeugnisse unter dem IFA- Zeichen unschwer erkennen kann. Aber Ludwigsfelde gehörte nicht zur VVB Automobilbau und damit nicht zur IFA. Allerdings zur DDR. Warum wurden die IWL- Roller einfach totgeschwiegen?

Auch eine Neuentwicklung nach 1945, in Zwickau gefertigt, in der Nachkriegszeit ein kostengünstiger, wohnlicher Klein- und Expressionswagen mit 2,4-l-Viertaktmotor



Einst nur dem Kleintransporter Firmensherwagen und vorwiegend zum Typ Barkas steht mit diesem Wagen, der von einem gebrauchten Dreizylinder-Zweitaktmotor angetrieben wird, mit verwindlichen Aufbauten der Wirtschaft ein sehr wichtiges Fahrzeug zur Verfügung



Aus Zittau kommen die robusten 2-t-LKW mit halbkugelförmigen Otto oder Dieselmotoren, die heute unter der Markenbezeichnung Hubs-Garant in aller Welt zuverlässig ihren Dienst tun. Die Fahrgestelle können mit einer Vielzahl von Aufbauten ausgestattet werden und bewähren sich bei Allwetterdienst auch im schneigen Gelände, wie diese Arbeitswagen der Deutschen Post



gestellten Aufgaben zu erfüllen und überzufüllen. Sie alle blicken in diesen Tagen mit berechtigtem Stolz auf die Kraftfahrzeuge, die unseren Straßen das Gepräge geben. — Mit der Zulieferindustrie werden weit über 100 000 Menschen in immer engerer Zusammenarbeit alle noch bestehenden Schwierigkeiten meistern, so daß die Motorisierung im Verlaufe des Sechsjahresplan den vorgesehenen weiteren Aufschwung nehmen wird.



Der Standard-LKW unserer Fertigung ist die jetzt zum Typ 8 1000-l weiterentwickelte Vorversion mit Vierzylinder-Dieselmotor, der in unserer Wirtschaft und in vielen Ländern der Erde im Einsatz ist. Gleichfalls mit einer Vielzahl von Aufbauten ausgerüstet, läßt er sich allen Einsatzbedingungen anpassen. Entsprechend der wirtschaftlichen Abstimmung mit den anderen sozialistischen Ländern wird er zu den schwersten LKW zählen, die unser Industriewerk in Zukunft produziert

PERSONENKRAFTWAGEN

KOMBIWAGEN

LASTKRAFTWAGEN

SPEZIALAUFBAUTEN

DIESELAMEISEN

ANHÄNGER

Motorräder

Mopeds

IFA

10 JAHRE AUFBAU FÜR FRIEDEN UND SOZIALISMUS

Kleinroller

KLEINROLLER

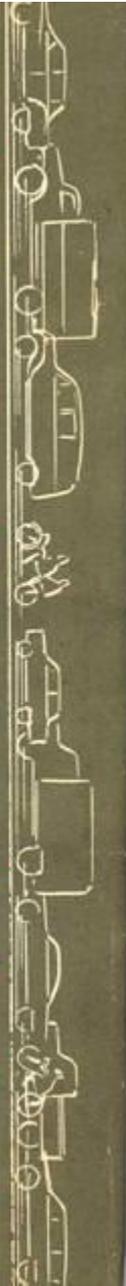
FAHRZEUGE

OTTO- UND DIESELMOTOREN

EINSPRITZPUMPEN

VERGASER

EINZELTEILE UND ZUBEHÖR



„Campi“ ist da, 1959 die ersten 100 Stück

und 1961 schon Werbung notwendig



andie See

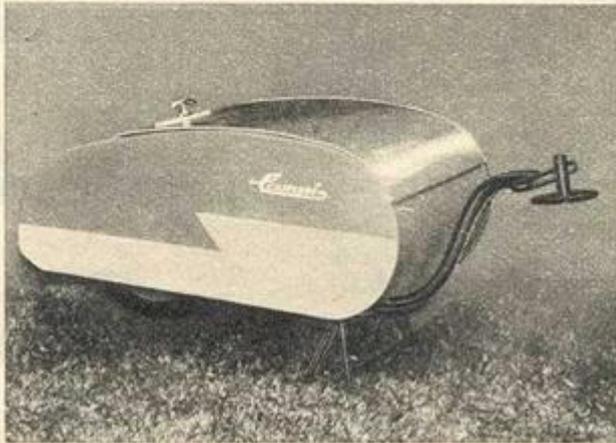
und in die Berge
mit *Campi*

Der formschöne Einradanhänger für den **Motorroller**
mit vielseitiger Verwendungsmöglichkeit.

Erhältlich in den Klz.-Spezial-Verkaufsstellen des
genossenschaftlichen und staatlichen Handels.

Bezugsnachweise durch
VEB INDUSTRIERWERKE LUDWIGSFELDE
Ludwigsfelde, Kreis Zossen

Das ist er ...

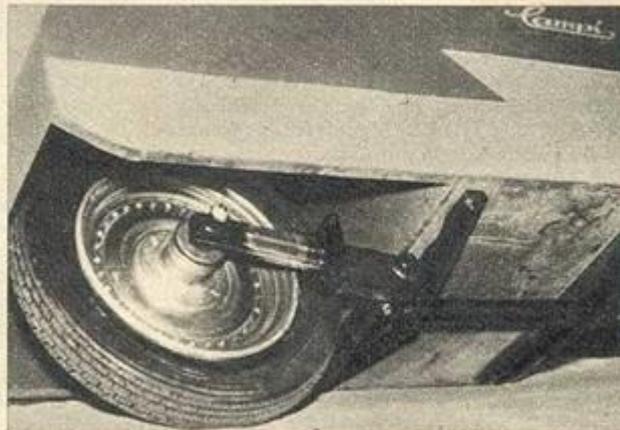


...der langerwartete Motorroller-Einradanhänger vom VEB Industriewerke Ludwigsfelde. Wie man sieht, ist es ein in der Formgebung recht gefälliges und wirklich ansprechendes Fahrzeug geworden, und auch mit der Transportleistung kann man zufrieden sein; denn das 125 cm lange, 55 cm breite, 47 cm hohe und 27 kg schwere Fahrzeug mit seiner Ladeflächenlänge von 65 cm darf beispielsweise als Anhänger am Wiesel nach Angaben des Werkes mit 35 kg belastet werden. Na, und die Möglichkeit, 35 kg Zeltausrüstung und Campingzubehör bei der Urlaubsreise nicht auf dem

Roller, sondern in einem Hänger transportieren zu können, bedeutet zweifellos eine erhebliche Steigerung des Fahrkomforts.

In welchem Umfang dieser Hänger auch für Motorräder geeignet ist, konnte uns vom Werk noch nicht mitgeteilt werden; es sollen in Zusammenarbeit mit der KTA Dresden diesbezügliche Versuche unternommen werden.

Der „Campi“ wird etwa ab März 1959 zum voraussichtlichen Preis von 550,— DM im Handel erhältlich sein.



Absatz stagniert, für Motorräder nicht zugelassen

AI Hofmann Elite Diamant Werkleitung

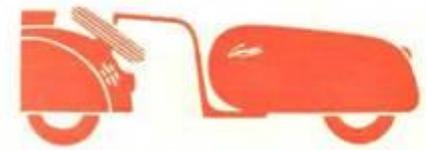
Kraftfahrzeugtechnik

TROLL 1

... das Gepäck rollt mit im

Campsi

MOTORROLLER „WIESEL“ UND „BERLIN“



MOTORROLLER „TROLL 1“



Bequemlichkeit ist kein Problem mehr. In geräumigen Einradanhänger „Campsi“ lassen sich all die vielen großen und kleinen Dinge verstauen, auf die Sie auch im Urlaub nicht verzichten möchten. Doch auch im täglichen Gebrauch werden Sie „Campsi“ bald schätzen; denn seinen großen verschließbaren Laderaum können Sie viel empfindliches Gut anvertrauen. Für den Berufs- und Dienstgebrauch ist ein sicherer Transport von Gegenständen ohne Witterungseinflüsse möglich. Eine Doppelschwinge sorgt zusammen mit dem Luftpolster des Rades für eine weiche Federung.

Der praktische Einradanhänger „Campsi“ ist speziell zum Anschluß an die Motorroller „Wiesel“, „Berlin“ und „Troll 1“ konstruiert. Da die Anhänger nur mit der jeweils passenden Spezialkupplung gefahren werden dürfen, bitten wir Sie bei Bestellung den entsprechenden Motorroller anzugeben.

Zur serienmäßigen Ausstattung des Anhängers gehören die moderne Zweifarbentlackierung, die mit dem Bremslicht kombinierte Rückleuchte, das Anschlußkabel mit Stecker sowie die komplette Anhängerkupplung.

Die wichtigsten technischen Daten

Eigengewicht	34 kg
zulässige Nutzlast	40 kg
Laderaum	0,15 m ³
Gesamtlänge	1570 bzw. 1720 mm
Gesamtbreite	640 mm
Gesamthöhe	635 bzw. 745 mm
Fahrgestell	Zentralrohrrahmen
Federung	Doppelschwinge
Rad	Leichtmetall-Vollschalenrad wie beim Motorroller „Wiesel“, „Berlin“ und „Troll 1“
Bereifung	3,50-12

 VEB INDUSTRIERWERKE LUDWIGSFELDE - LUDWIGSFELDE, KREIS ZOSSEN

L16/12 9 192 63 329

ELEGANT UND GERÄUMIG

EINRADANHÄNGER *Campsi*

Geplant, der MR 250 von MZ

September 2004,
im Ludwigsfelder Stadtmuseum



Im Fundus von Augustusburg,
April 2004



Völlig überraschend stellt der Werkleiter des Zschopauer Motorradwerkes in der „Kraftfahrzeugtechnik“ Heft 2/1957 und im „Motorjahrbuch“ 1956/57 eine Typenreihe vor, die folgende Typbezeichnungen trägt:

ES 175
ES 250
MR 250 und
BK 350
in verbesserter
Ausführung

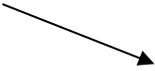
RT 125 fehlt und
der Roller ist fest
im Programm



MR 250,- und keine Motore mehr für das IWL von MZ



Radialgebläse

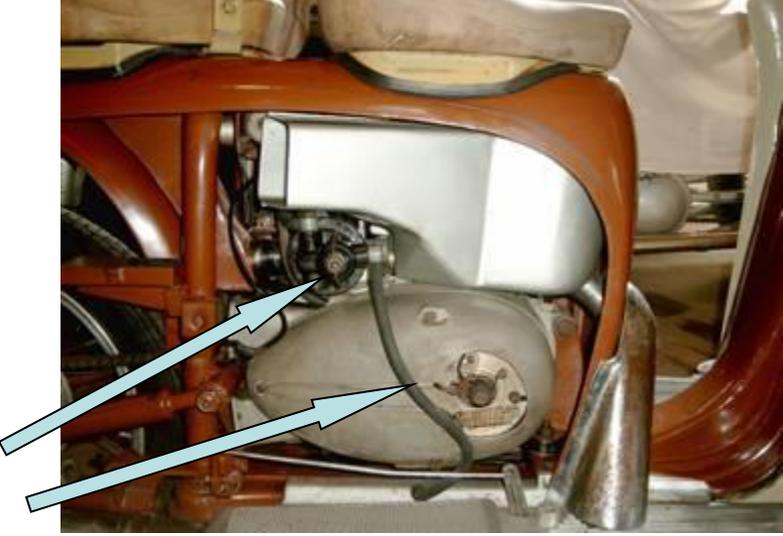


Auf einer Tagung des „Arbeitskreises Krafträder“ Mitte 1956 in Suhl wird von einem Vertreter des Ministeriums die Entwicklung des MR 250 stark kritisiert.

„....Bedenken wurden noch dahingehend erweitert, daß dieses Fahrzeug nicht mehr den Gesichtspunkten eines Motorrollers entspricht, eher eines verkleideten Motorrades“.

Aufregung in Ludwigsfelde. Mitte 1956 teilt Zschopau mit, ab 1957 werden keine 125 cm³- Motore mehr geliefert. Unter Beachtung der geplanten Typenreihe wollte MZ vermutlich die RT 125 auslaufen lassen. Ludwigsfelde prüft die Möglichkeit einer Eigenfertigung des Motors, positiv. Auch liebäugeln die Verantwortlichen im IWL mit einem hubraumstärkeren Motor und landen bei JAWA/CZ. Doch dann baut MZ den 150 cm³-Viergang- Motor und die Welt ist in Ordnung.

Benzinpumpe und Dynastart



SR 59 „Berlin“, - die Ludwigsfelder Legende

Serie ab Mai 1959

Schalldämpfer bis 1960 in der Farbe schwarz, lackiert.

Roller zweifarbig ab Mitte 1960 in Serie.

Insgesamt 113 943 Stück gefertigt.



Exportbestrebungen, - mit Erfolg

Export nach: Ägypten, Irak, Türkei, Cuba, Finnland,
Kolumbien, Uruguay



Tropentest in Ägypten Juli/August 1960
mit einem 3-köpfigen IWL- Team und
einem MZ- Mitarbeiter sowie 2
Motorroller „Berlin“ und „Campi“

Versuchsmeister Schiller am Suezkanal



Motorroller bis Uruguay

Ludwigsfelde. Eine erfolgreiche Exportbilanz brachte die Leipziger Frühjahrsmesse dem VEB Industriewerke Ludwigsfelde.

Der Motorroller „Berlin“ und der Campinganhänger fanden bei weiten Kreisen der ausländischen Geschäftsleute große Anerkennung. Das beweisen die Exportabschlüsse, die vorwiegend mit Vertretern kapitalistischer Staaten abgeschlossen werden konnten und wo auch die Nachfrage am größten war.

So lieferte das IWL u. a. 300 Motorroller nach Ägypten und 50 nach Finnland.

Bemerkenswert ist, daß der Betrieb seine Exportverbindungen weiter ausbauen konnte. Mitte Mai wird die erste Mustersendung von 100 Rollern nach Montevideo, der Hauptstadt des südamerikanischen Staates Uruguay, abgesandt werden.

Ebenso wurden mit der Türkei entsprechende Verträge abgeschlossen.

Doch genau so wichtig ist es, darüber zu berichten, daß besonderes Interesse für den im Werk gefertigten Campinganhänger bestand. Fünf „Campi“ traten ihre Reise nach Holland an. Am 3. April 1961 wird er das Industriewerk Ludwigsfelde würdig in der belgischen Metropole, in Brüssel, auf einer internationalen Ausstellung vertreten. Die Abteilung Absatz erwartet danach einen Auftrag, 200 Camping-Anhänger nach Holland zu exportieren. Zugleich widmen ihm die türkischen Handelsorgane große Aufmerksamkeit.

Für die Belegschaft des Industriewerkes Ludwigsfelde, vor allem für die Kollegen aus der Konsumgüterfertigung, sind diese lohnenden Geschäftsabschlüsse eine hohe Anerkennung ihrer bisher geleisteten Arbeit.

Katastrophen

Diese Werkfotos wurden im Auftrag der „Arbeiter- und Bauerninspektion“ aufgenommen. Ansonsten bestand absolutes Fotoverbot im Werk.



**Im Hintergrund die Versandhalle,
das ehemalige Betonwerk**

Im Freien abgestellte Neufahrzeuge wegen fehlender Bauteile (Auspuff, Reserverad) oder fehlender Transportkapazität (z.B. keine Waggonbereitstellung wegen Armeemanöver)

Störfrei

Dieser Begriff machte in der Planwirtschaft der DDR in den späten fünfziger Jahren und nach dem Mauerbau die Runde. Ziel war Devisen, also jede westliche Währung, einzusparen. Es sollten nach Möglichkeit Rohstoffe, Material und Fertigprodukte aus dem Ostblock verwendet werden. Selbst da gab es noch Unterschiede, je nach Außenhandelsbilanz. Im Prinzip erfolgte ja nur ein Warentausch zwischen den einzelnen Staaten. Auch die Ludwigsfelder Rollerproduktion blieb davon nicht verschont. Nahtloses Rahmenrohr und die Tiefziehbleche bzw. Alubleche der Karosserie kamen aus der BRD. Es musste auf Material aus der Sowjetunion umgestellt werden. Nicht problemlos. So hatte beispielsweise das Tiefziehblech wesentlich größere Toleranzen. Falten- und Rissbildung beim Tiefziehen waren die Folge. Aber wie der nachfolgende „Kampfspruch“ belegt, dies waren keine Probleme.

„UNS können Ehrhard und Strauß nicht aufhalten. Mit unseren Motorroller „Berlin“ überrollen wir sie und ihre Handlanger, wenn sie versuchen sollten unsere friedliche Arbeit zu stören“.

So ein Mitarbeiter der sozialistischen Arbeitsgemeinschaft „Materialumstellung“ im VEB Industriewerke Ludwigsfelde.

Denn diese AG sorgte dafür, dass die Herstellung des Motorroller „Berlin“ ausschließlich aus Materialien der DDR und den sozialistischen Ländern vorgenommen werden konnte.

Nach MOTORSPORT 10/61 (Zeitschrift der Gesellschaft für Sport und Technik“)

Probleme und Polemik,

Auszüge aus KFT 1/62
Automobilbau, Karl-Marx-Stadt

K. Lang, Hauptdir. der VVB

„Einige wichtige Aufgaben des Industriezweiges Automobilbau im Jahre 1962“
Störfreiheit des Automobilbaues der DDR

Als wohl eine der wichtigsten Aufgaben auch im Jahre 1962 muß die völlige und anhaltende Überwindung der Störanfälligkeit im Automobilbau gelten.

Wir können den Beweis der umfassenden Überlegenheit, insbesondere den Sieg im ökonomischen Wettbewerb über den reaktionären Staat der Monopole nicht aufs Spiel setzen. Das bedeutet angesichts der aggressiven Politik des Westzonenregimes und der wiederholten Störungen, Unterbrechungen und Drohungen mit endgültigen Abbruch des innerdeutschen Handels, daß jede Monopolstellung für gewisse Zulieferungen beseitigt werden muß.....

Ab Mitte vergangenen Jahres wurde in verstärktem Umfang mit Erprobungen, insbesondere von Materialien aus der Sowjetunion begonnen; z.T. wurden in Verbindung damit durch Erfahrungsaustausch mit Spezialisten aus andern befreundeten LändernLösungen gefunden und viele Fragen bereits geklärt. Besonderer Wert wurde auf die Einsparung solcher Materialien gelegt, die uns noch ungenügend zur Verfügung stehen (sogenannte Defizitmaterialien, wie z. B. Präzisionsstahlrohre, Zieh- und Tiefziehbleche, ferner kaltgewalzter Bandstahl)., daß im vergangenen Jahr u. a. folgende Anteile am Gesamtbedarf aus kapitalistischen Ländern, insbesondere Westdeutschland importiert wurden:

Kugellagerrohre	100%
nahtlose Präzisionsstahlrohre, legiert	100%
nahtlose Präzisionsstahlrohre, unlegiert	89%
gezogener Stahldraht (für Speichen)	72%
Tiefziehbleche	63%
Ziehbleche	43%
Wellendichtungen	36%
Autoplanen	17%

Die bisher getroffenen Maßnahmen stellen zum Teil Kompromisse dar,....

Deshalb waren in manchen Fällen hinsichtlich Fertig- und Einsatzgewicht, Fertigungsaufwand und ähnliche vorläufige Zugeständnisse nötig.

1963 Der Touren-Roller-Ludwigsfelde TROLL-1

1963 bis 1964 mit 56 513 Stück produziert



Funktionsmuster und Nullserie



Funktionsmuster 1, mit aufklappbarem Heckteil



Blinkleuchtenvarianten



Nullserie, noch mit breiter Zierleiste



Messe und Werbung

Mit dem „TROLL“ wird erstmals ein IWL- Roller in der DDR beworben



LEISTUNGSSTARK

143 cm³ MZ-Motor
9,5 PS – 90 km/h

WEICHGEFEDERT

Federweg vorn 130 mm
hinten 100 mm

SCHMUTZGESCHÜTZT

bei eiligen Stadtfahrten
und weiten Reisen

DAS SPRICHT FÜR

TROLL1

– Auf Teilzahlung bis
31. März 1964 bei
25 % Anzahlung –

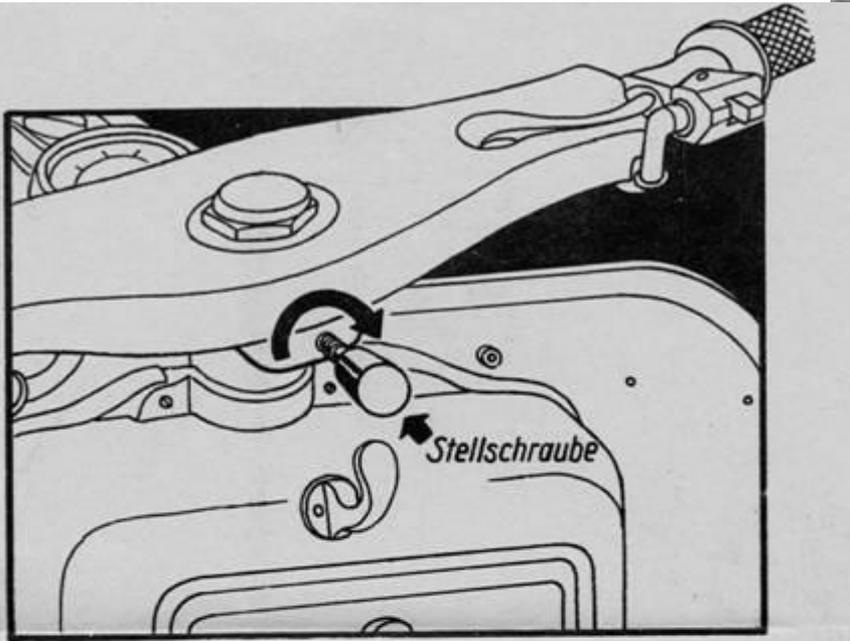
– Investträger können
„Troll 1“ ab Werk
sofort beziehen –



VEB INDUSTRIEWERKE LUDWIGSFELDE

Der Handel lehnt 1963 die Abnahme von 7 000 TROLL ab. Diese werden in einem Bergschacht in Thüringen, in einer Gaststätte im Berliner Sperrgebiet, bei der GHG Halle und im IWL eingelagert.

Das Kuckucksei, - der Flatterroller



Um zu vermeiden, daß bei den unterschiedlichen Fahrbahnverhältnissen, bei Belastung des Motorroller-Hecks mit großem Gepäck und beim Betrieb mit dem Camping-Anhänger der Tourenroller "Troll 1" am Lenker Pendelerscheinungen zeigt, ist ein Lenkungs-dämpfer eingebaut.

Der Lenkungs-dämpfer mit seinen Teilen - Dämpferkappe, Dämpfer, Druckfeder und Stellschraube - ist unterhalb des Lenkers befestigt und durch Anlage am Lenkerträger gegen Verdrehung gesichert.

Einstellung: Die Einstellung erfolgt im Fahrbetrieb durch Drehung der Stellschraube im Uhrzeigersinn.
Die Lenkungs-dämpfung wird durch gefühlvolles Einstellen erreicht, dabei muß die Leichtgängigkeit der Lenkung auf jeden Fall gewährt bleiben.



Rohrträger

Die Lösung des Problems
ab 11.9.1963



Gütezeichen 2, gleichbedeutend mit Gewinnverlusten für die Firma

Werbehilfe 1964

Ludwigsfelder Doppelsieg in der Klasse
Motorräder bis 200 cm³.



M A R A T H O N

DRESDEN ROSTOCK DRESDEN



Erste Langstreckenfahrt des MC Verkehrsbetriebe Dresden mit äußerst starker Beteiligung

Es waren der Stimmen nicht wenige, die sich bei Bekanntwerden der Absicht, eine Motorrad-Langstreckenfahrt zu organisieren, mehr als skeptisch äußerten. Aber als Fahrer des (laut „Der Deutsche Straßenverkehr“, Heft 4/1964, S. 114) letzten Motorrades, das einmal in Zschopau gebaut wird, hat man schon etwas Gefühl dafür, warum bei Motorsportlern Interesse besteht, was echter Sport und was motorisierter Luftzug ist. Doch noch besser als die Erwartungen war das Ergebnis mit 135 Nennungen, von denen 106 eingeteilt wurden.

Ausgerüstet mit einem vom Veranstalter ausgegebenen Verpflegungsbeutel, einer Landkarte vom VEB Minisil und einem Kleinstbuch der Firma Record für die Brille, dazu mit viel Optimismus, Vertrauen auf die Maschine und ehrlichem Spongelist starteten am Sonnabend, dem 11. April, pünktlich um 18.00 Uhr, die Fahrer in einzelnen Radeln. Von einem Fahrzeug der VP wurden sie bis auf die Autobahn begleitet und setzten dann die Fahrt alleine fort. Den Freunden der VP sei dafür nochmals herzlicher Dank ausgesprochen, denn die etwas heikle Stadtmauerfahrt in Dresden wurde dadurch entschäft.

Um es vorwegzunehmen: Die Fahrer (einschließlich der 19 ausgefallenen) legten bis Sonntagmittag insgesamt rund 90.000 km unfallfrei und ohne Sturz zurück. Ein gutes Zeichen für das trotz sportlicher Fahrweise disziplinierte und situationsgerechte Fahrverhalten der Aktiven. Das Ziel in Dresden erreichten 79 Fahrer, davon 59 in Wertung.

Gefahren wurden drei Klassen: Motorräder bis 200 cm³, über 200 cm³ und eine gemischte Klasse für Gespanne, die naturgemäß am schwächsten besetzt war. Hier hatten 15 Fahrer genannt, von denen 13 antraten und fünf in Wertung kamen. Fünf fielen aus. Die Fahrzeit für die 1013 km lange Strecke betrug für die Klassen I und II 18 Stunden (einschließlich einer Wartepause von einer Stunde in Rostock) und für die Klasse II 16 Stunden (15 Fahrstunden), was einem Gesamtdurchschnitt von 67,3 km/h beziehungsweise 59,3 km/h entspricht. Das mag etwas hoch erscheinen, doch ist dabei zu bedenken, daß die Strecke zu rund 40 Prozent über Autobahnen führte.

Von Dresden aus ging es über die Autobahn bis Finowfurt, wobei sich in Vogelsdorf am Berliner Ring die erste Durchfahrtskontrolle befand und eine Sonderprüfung zu absolvieren war: ein Stalom nach Zeit. Weiter verlief der Kurs über Löwenberg nach Neustädtel zur DK 2: Kontrolle der laut StVZO mitzuführenden Reserveglühlampen und

Sicherungen. Hier zeigte sich, daß sich doch viele Fahrer recht oberflächlich vorbereitet hatten, denn keineswegs alle führten diese für die Nachfahrt äußerst wichtigen Ersatzteile an Bord ihres „Dompfers“ mit. Der MC Terow, der die nächste OK mit Funktionären besetzte, scheute keinen Aufwand und bot 45 Sportfreunde auf, die die Zufahrt zum Begrüßung und die Strecke selbst für eine Gleichmäßigkeitsprüfung sicherten. In Rostock schließlich war Zwangspause, und anschließend gab es eine Startprüfung mit kaltem Motor zu bestehen. Die Schweriner Sportfreunde offerierten den Fahrern drei Verkehrsfragen, die – der Praxis entsprechend – in sehr kurzer Zeit beantwortet werden mußten. Wer in Perleberg, noch rund 600 km, fuhr, noch ruhige Hände hatte, der schoß an der DK mit der Luftbüchse auch entsprechend viele Ringe, und wessens Hufe in Michendorf, noch 800 km, noch hupte, der war sich der letzten möglichen Punkte sicher.

Als ich am Sonntag um 0.20 Uhr telefonisch mit Rostock sprach, wartete man gerüstet auf die Fahrer. Als ich 1.30 Uhr zum zweiten Male anrief, waren die ersten drei Marathonfahrer bereits um 1.25 Uhr wieder auf die Reise geschickt worden. Und: Einer aus Plauen war dabei gewesen. Aus Plauen? Sicher ein Irrtum. Als ich nach durchwachtener Nacht morgens einige organisatorische Dinge im Org-Büro im Verkehrsmuseum in Dresden erledigte, fuhr eine JAWA 350 vor – aus Plauen. Das war sie also! Eine knappe Minute später erst kamen eine ES 250 und eine ES 300 hinzu, aber noch 200 in vor dem Ziel waren sie gemeinsam über die Brücke gefahren. Wie das wohl möglich war? Kurze Zeit später trafen zwei dicke BMW als deren Fahrer in Freianhufen erst einmal ein herbstliches Frühstück eingenommen hatten. Apropos Frühstück: Alle die in dankenswerter Weise die Durchfahrtskontrollen besetzenden Clubs hielten Erfrischungen bereit, die jedoch nur in wenigen Fällen angenommen wurden. Man hätte es vorher wissen müssen, schade!

Sieger der kleinen Soloklasse wurde Peter Witt (Troll) vor den Sportfreunden Blumenthal (Troll) und Kuhnt (ES 175). Die große Soloklasse gewann Sportfreund Stirner auf ES 300 vor Schulze (Simsen) und Haubold (ES 300), während bei den Gespannen Dietz/Schulze (ES 300) vor Reinhard/Panke (BK 350) und Gebhard/Sandack (ES 300) erfolgreich waren.

Natürlich kamen die Fahrer müde und abgekämpft in Dresden an, natürlich war die Fahrt eine große Strapaze für diejenigen, die derartige Fahrten nicht gewohnt sind. Aber als die Männer in Dresden von den Maschinen gestiegen waren, glänzten die müden Augen, die lebte die ganze Begeisterung noch einmal auf, und kaum einer war zu müde, um Erlebnisse auszu tauschen und Garn zu spinnen. Mit verschmutzten Gesichtern, aber mit einem Leuchten in den Augen fielen ihnen dann doch die Lieder zu. Noch im Schlaf fuhren sie. Man sah es ihnen an.

Erfreulich war, daß die gesamte Organisation auf der Strecke reibungslos klappte. Erfreulich war, daß die Fahrt bei den Fahrern gute Aufnahme fand, und der Motorrollertransport eine notwendige und gesunde Bereicherung erfuhr. Erfreulich war weiter, daß auch Petrus ein Einsehen hatte und keinen Regen, nur stundenweise heimgarte etwas Nebel, auf die Landstraße zu, und nicht zuletzt war erfreulich, daß nahezu die gesamte Fahrzeug- und Zubehörlieferung für DDR-Motorräder in großartiger Weise Motorrollerersatzteile als Ehrenpreise zur Verfügung stellte. Voran das MZ-Werk, das zusätzlich für die zwei besten MZ-Fahrer jeder Klasse Ersatzteile nach Wahl stiftete. Bedauerlich war einzig und allein die Tatsache, daß der Fahrerleiter trübenden Auges an der Autobahn den davonellenden Fahrzeugpaaren nachsehen mußte und nicht selbst zum großen Ritt in den Sattel steigen konnte. *Lothar Wünnelberger*

Touren und voll guter Dinge zur Langstrecken-Streitnacht aus, müde und abgepannt – aber glücklich – kehrte sie am Sonntag zurück



Wird man sich an eine gewisse...
Kalkulation: Die Strafzettel können nicht anders als...
net werden. Die Forderung ist als Folge der Verstellungshaltung...
ebenfalls als vollkommen zu bezeichnen. Eine gut bewusste und...
begrenzte Eingelassenheit und alle Forderungen, die an einen...
Keller notwendigerweise gestellt werden können, sind gleichfalls...
erfüllt.
Zusammenfassend wollen wir diese kurze Radreisebeschreibung...
beschließen mit dem Ergebnis, daß der „TR 150“ einen guten...
Eindruck bei uns hinterlassen hat.
So spricht das Ausland. Wir brauchen dem nichts hinzuzufügen.
Peter Bann

IWL Motor-Rollerdienst
Alfred Wiemann, Zossen, Am Kanal
Telefon 730

TROLL 1
leistungsfähig und komfortabel
In allen Fach- und Spezialverhandlungen
auf Teilzahlung bis 31. März 1964



Technik und Fahrzeuge Potsdam

Sportliche Erfolge mit Troll 1
Der MC VEB Industriewerke Ludwigsfelde, Sportler Rallye, errichtete im Jahre 1963 nachstehende Er-

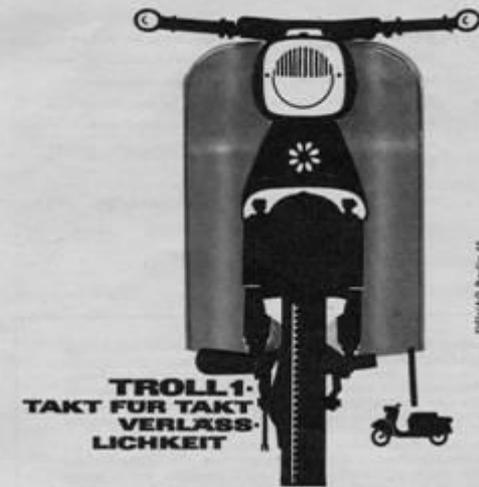
IWL nun in der VVB Automobilbau, - und Werbung bitter nötig

Aber ein IFA- Zeichen trug
ein Ludwigsfelder Roller
nie.

Herausgeber:
VVB AUTOMOBILBAU KARL-MARX-STADT
in Gemeinschaftsarbeit mit den Betrieben
VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl
VEB Industrierwerke Ludwigsfelde und
VEB Motorradwerk Zschopau

1. Auflage
Redaktionsschluß: 31. 10. 1963
Änderungen vorbehalten!
Entwurf: Dewag Werbung Karl-Marx-Stadt/Scheuner

III-12-12 K 667 63 DDR



TOURENROLLER Schon nach kurzer Fahrt mit dem **FÜR BEQUEMES REISEN** TROLL 1 erkennen Sie, wie vorteilhaft sein hochgezogenes Spritzblech ist. Wegen seiner zweckmäßigen Karosserie, die gut vor Nässe und Schmutz schützt, ist er „das Auto unter den Motorrollern“. Große Seitenschalen gestatten schnellen Zugang zu allen Motorteilen. Länge und Breite der Sitzbank sowie das Bodenbrett sind bequem. Sie bieten eine gute Sitzposition. Mit diesen Vorzügen wird er zum idealen „Reiseroller“.

VEB Industrierwerke Ludwigsfelde Ludwigsfelde Krs. Zossen

Dieses Werk der VVB Automobilbau produziert z. Z. den Motorroller „Troll 1“, der eine Weiterentwicklung der vorher dort hergestellten Motorroller ist.

In Ludwigsfelde wurden bisher produziert:

Motorroller Pitty	125 cm ³	2-Takt
Motorroller Wiesel	125 cm ³	2-Takt
Motorroller Berlin	150 cm ³	2-Takt

Zur Ergänzung der Rollerproduktion wurde in Ludwigsfelde auch der Motorrolleranhänger „Compi“ entwickelt, der immer mehr Freunde findet.

VEB Motorradwerk Zschopau Zschopau/Sachsen

Dieses Werk ist der alleinige Hersteller von Motorrädern in der DDR. Es werden dort ausschließlich 2-Takt-Fahrzeuge erzeugt.

Das gegenwärtige Produktionsprogramm umfaßt die Motorräder

MZ ES 125 MZ ES 150 MZ ES 175/1 MZ ES 250/1 MZ ES 300

sowie Kleinserien verschiedener Geländesport- und Straßenrennmaschinen.

Vorher wurden vom VEB Motorradwerk folgende Motorräder produziert:

IFA RT 125; 125-1; 125-2. IFA BK 350 MZ 125/3



Es besteht die Möglichkeit, den „Troll 1“ nach Belieben mit folgendem Zubehör auszurüsten:

Reserverad



mit Kofferträger



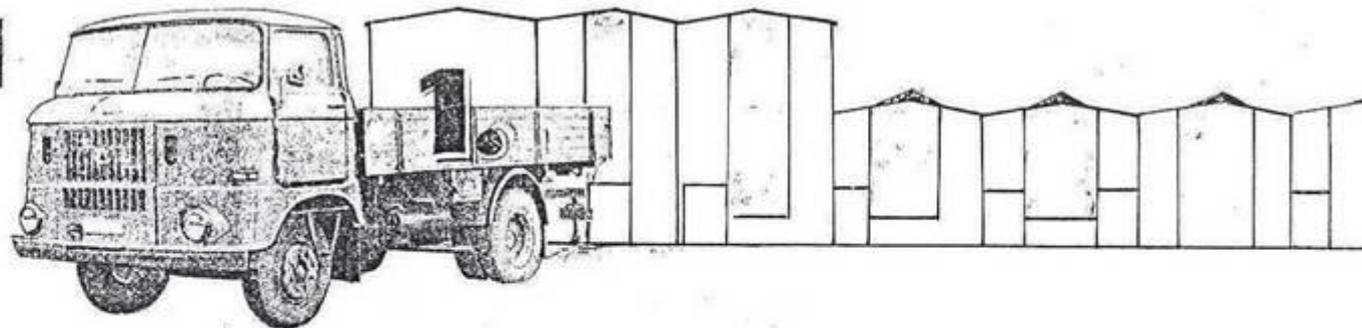
mit Reserverad und Gepäckträger



mit Einradanhänger - „Compi“

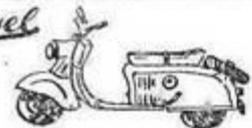


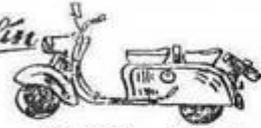
17. JULI
1965



Pilly

 1955
 11293

Wiesel

 1956-1959
 57400

Berlin

 1959-1962
 113943

TROLL 1

 1963-1964
 56513

Arbeiter, Jungestellte, Ingenieure, Frauen und Jugendliche!
 Gestaltet den 17. Juli - den Tag des Ausstopfes unseres 1. LKW -
 zu einem Höhepunkt in unserem Betrieb und Ort.

*Schmückt Eure Arbeitsplätze, Bereiche, Hallen und Abtei-
 lungen mit Euren Verpflichtungen im Wettbewerb zu
 Ehren des 16. Jahrestages unserer Republik und zu
 Ehren der Volkswahlen am 10. Oktober.*

Heraus zum Meeting!
 Am 17. Juli 1965 um 11⁰⁰ Uhr
 in der Halle 142

Rundstreckenrennen

in Ludwigsfelde

1.
Motorroller-
Rennen
Ludwigsfelde
2.10.1960

Dem
Sieger
der 150 ccm
Klasse



IWL- Rollertreffen 1958-64



1927 - 80 JAHRE SACHSENRING - 1987



Urkunde

Dem Sportfreund

Blumental, Manfred

für erfolgreiche Teilnahme an der 1. Sternfahrt
zum Sachsenring anlässlich des 80jährigen
Sachsenring-Jubiläums-Rennen
am 18. August 1987 in Hohenstein-Ernstthal

BSC Chemie Glauchau

Rat der Stadt

[Signature]
Fahretsekretär

[Signature]
Fahrtleiter

[Signature]
Bürgermeister

Für Einheit im gesamtdeutschen Sport!

1959 Zakopane

1960 Wien

1961 Warschau

1962 Krakau

MC Ludwigsfelde auf Tour



Stadtmuseum Ludwigsfelde



Im Bahnhofsgebäude Ludwigsfelde

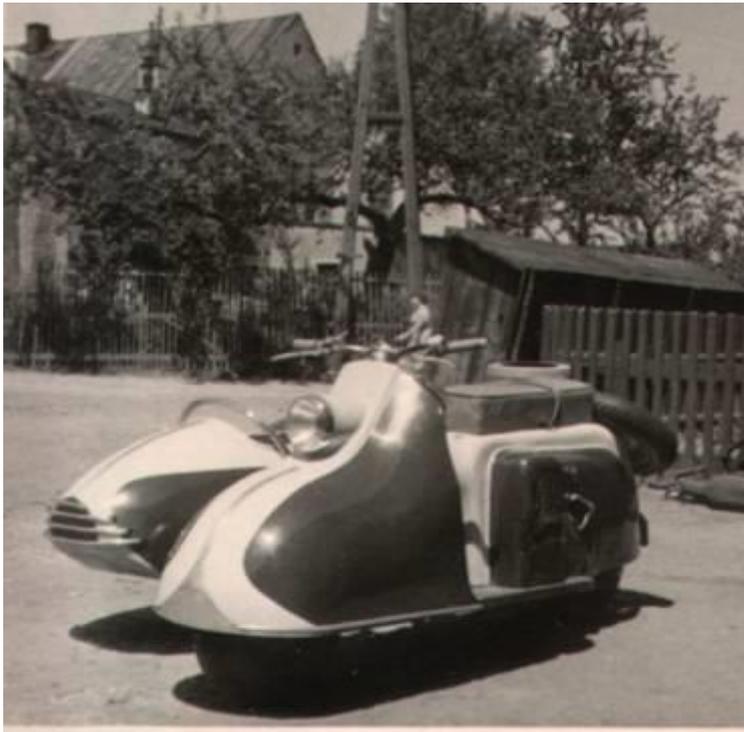


Mit Industriegeschichte:

Daimler-Benz, IWL, IFA – Automobilwerke, regionale Industrie



Seitenwagen



Pitty
mit 250 cm³-
MZ-Motor und
Wünsche-
Beiwagen,
1958



Berlin mit
Eigenbau-
Beiwagen
→



Berlin mit
Steib 200,
2004
→



Troll mit
ungarischem
Beiwagen,
2004
←

Rollerverwertung , kurios



1987 aus Anlass >750 Jahr Berlin< verwirklicht

Fünfsitzer aus zwei „Berlin“- Roller.
2000 in Ludwigsfelde vorgestellt.



Pistenraupe auf der Augustusburg