

eichsfelder

NACHRICHTEN

HISTORISCHE FAHRZEUGE

Unikat oder erster Prototyp?

Montag, 19. Oktober 2015, 16:50 Uhr

In der Nachkriegszeit, insbesondere in den 50/60 er Jahren, kam auch im Osten Europas die Wirtschaft in Schwung und der Bedarf an gewerblichen Transportleistungen aber auch an privater Mobilität stieg rasant an...

Die Industrie war durch den Krieg zerstört bzw. bedingt durch Reparationsleistungen an die damalige Sowjetunion nicht im vollen Umfang mehr verfügbar.

Aber die Menschen wollten leben und so war der Wiederaufbau die einzige Alternative, verbunden mit viel Kraft und sehr viel Ideenreichtum. Der wirtschaftliche Klein- und Mittelstand produzierte wieder und die Menschen verdienten durch ihre tägliche Arbeit Geld zum Leben aber auch für erste Luxusgüter.

Die Produktion von Krädern und Motorrollern war in der damaligen DDR aber auch in den östlichen Nachbarländern erfolgreich angelaufen um den Bürgern mehr Mobilität zu ermöglichen. Da aber auch der Bedarf an Transportleistungen sehr hoch war, versuchten einige Hersteller von einspurigen Fahrzeugen mit einer erweiterten Produkten einen etwas größeren Kundenkreis zu erreichen.

Da gab es zum einen die gewerblichen Bedarfsträger und zum anderen die normalen Bürger, einschließlich vieler Versehrter in Folge des 2. Weltkrieges, die spezielle Kleinfahrzeuge benötigten.

Für die gestiegenen Transportleistungen wurden in erster Linie für leistungsstärkere Motorräder ab 250 ccm Seitenwagen aber auch leichte Anhänger hergestellt. Das tschechische Nachbarland, ehemals CSSR, war in dieser Zeit sehr innovativ und produzierte auf der Grundlage des 175 ccm Motorroller Cezeta 501/502 ab 1962 einen dreirädrigen Lasten-Roller mit der Bezeichnung Cezeta 505. Dieses formschöne Nutzfahrzeug war mit einer Pritsche ausgestattet und wurde auch mit einer geschlossenen Fahrerkabine angeboten.

Weiterhin begannen die tschechischen Brüder Stransky 1950 mit der Entwicklung und Herstellung eines Motordreirades (zwei Vorderräder, ein angetriebenes Hinterrad) für gehbehinderte Menschen, mit der Typenbezeichnung "Oskar", später "Velorex". Dieses zweisitzige Fahrzeug, bestehend aus einer mit Leder bespannten Außenhaut, wurde Wahlweise mit 175 ccm, 250 ccm Einzylinder bzw. 350 ccm Zweizylinder Zweitakt Motoren gebaut. An diese Fahrzeuge konnten zur Erweiterung der Ladekapazität ein einachsiger Anhänger montiert werden.

In der Frühzeit der DDR begann die Produktion eines einsitzigen Fahrzeuges für

gehbehinderte Menschen mit der Typenbezeichnung "Krause Piccolo Triumph" ab 1955, in der Leipziger Firma von Louis Krause. Diese Fahrzeug besaß das Frontteil des ab 01.02.1955 in Serie produzierten IWL Motorrollers "Pitty". und wurde durch einen 50 ccm Zweitakt Motor des Simson SR 1 angetrieben. Auch ein Antrieb mit einem RT 125 ccm Zweitakt Motor soll es gegeben haben.

Legendär, bzw. mit einem heutigen Kultstatus versehen, war dann die Entwicklung des zweisitzigen "Krause Duo", das aus Karosserie- und Fahrwerksteilen sowie dem 50 ccm Zweitakt Motor der Simson "Schwalbe" im damaligen VEB Fahrzeugbau - und Ausrüstungen in Brandis bei Leipzig, von 1970 - 1991 hergestellt wurde.

Die Produktion von dreirädrigen Lasten-Rollern wurde in der DDR, abgesehen von der Nachwende-Produktion des Simson SO 50 "Albatros" nicht betrieben. Lediglich nachweisbar sind zahlreiche Eigenkonstruktionen von Privatpersonen in der Regel auf der Basis der Viertakt Motorräder "EMW" oder "AWO".

Das sich aber die damaligen Ingenieure und Konstrukteure der VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL) doch mit dem Thema Lasten-Roller beschäftigt haben, kann nun an einem Exemplar, welches sich nach langen Recherchen, nun im Eigentum der Eheleute Vogel aus Großbrüchter befindet, nachgewiesen werden.

Das Fahrzeug ist kein Produkt eines Bastlers, es wurde eindeutig auch nach dem Typenschild 1962 in Ludwigsfelde hergestellt und auch zugelassen. Als Basisfahrzeug diente ein ab 1959 produzierter Motorroller, SR 59 "Berlin". Das Roller Fahrwerk erhielt eine starre Hinterachse und einen Kofferaufbau aus Holz, welcher später leider durch einen Aufbau aus Blech ersetzt wurde. Laut Typenschild besitzt das Fahrzeug ein Eigengewicht von 240 kg und kann eine Geschwindigkeit bis 60 km/h erreichen.

Für die heutigen Besitzer steht fest, dass diese Fahrzeug ein Unikat ist, denn weitere Fahrzeuge dieser Art wurden wohl nicht hergestellt. Ob es auch den Status eines Prototypen erreicht hatte, müssen weitere Recherchen so nach möglichen Planungsunterlagen in den entsprechenden Archiven ergeben. Hans- Jürgen Vogel, beschäftigt sich nun auch damit, dass optisch und technisch hervorragende Fahrzeug, das eine aktuelle Zulassung besitzt, bezogen auf den geschlossenen Aufbau wieder in seine Originalität zu versetzen.

Hubert W. E. Rein, Ost Klassiker Klub, Wolkramshausen



Drucken ...

Alle Texte, Bilder und Grafiken dieser Web-Site unterliegen dem Urheberrechtsschutz.

© 2015 eichsfelder-nachrichten.de