

Auch eine Erfolgsgeschichte Ost: Die Produktion von Motorrollern

Vor 60 Jahren lief in Ludwigsfelde der erste „Pitty“ vom Band



Die Geschichte der Produktion von Motorrollern in der DDR startete vor sechzig Jahren im damaligen VEB Industriewerke Ludwigsfelde (IWL). Nach einer etwa zweijährigen Entwicklungszeit begann am 1. Februar 1955 die Serienproduktion des Motorrollers IWL „Pitty“.



Vor sechzig Jahren begann in Ludwigsfelde die Motorrollerfertigung mit dem IWL „Pitty“.



„Berliner“ Roller mit Seitenwagen aus unserem Verein.



Sein optisches und technisches Erscheinungsbild entsprach den bis heute gültigen Kriterien eines Motorrollers. Er war ein leicht motorisiertes Zweirad mit einer Karosserie als Wetterschutz, die einen Durchstieg zwischen Fahrersitz und Frontteil besaß, sodass der IWL „Pitty“ ohne den Knieschluss am Tank gefahren wurde. Ein Kriterium, das besonders für Frauen von Vorteil war und sich in der DDR bis zur Einstellung der Produktion von Motorrollern 1989 mit dem Typ Simson SR 50 bewährte.

Bereits 1956 wurde dann schon mit dem IWL SR (Stadtroller) 56 „Wiesel“ das Nachfolgemodell präsentiert. Mit der Beibehaltung des 125-Kubikzentimeter-Einzyylinder-Zweitaktmotors des Leichtmotorrades RT erhielt dieser eine technische und optische Überarbeitung. Das bisher prägende starre Frontteil erhielt von diesem Zeitpunkt an einen separaten Vorderkotflügel, welcher den IWL SR 56 „Wiesel“ eleganter und beweglicher erscheinen ließ. Dieses Nachfolgemodell wurde von 1956 bis 1959 hergestellt.

Stadtroller „Berlin“, Tourenroller „Troll“

Ab 1959 wurde dann mit sehr viel Erfolg die Weiterentwicklung mit der Typenbezeichnung IWL SR (Stadtroller) 59 „Berlin“ produziert. Dieses optisch sehr gelungene Fahrzeug erhielt eine verstärkte Motorisierung in Ge-

stalt eines 150-Kubikzentimeter-Einzyylinder-Zweitakt-MZ-Motors. Es wurde dem veränderten Zeitgeist angepasst. Von 1960 an stand dem campingorientierten Rollerfahrer zusätzlich der Einachsanhänger „Campi“ zur Verfügung. Dieser Anhänger wurde bis 1964 mit über 5.000 Exemplaren hergestellt. Auf heutigen Oldtimerveranstaltungen stellen derartige Gespanne einen besonderen Blickfang dar. Mit über 100.000 verkauften Motorrollern war das Modell SR 59 „Berlin“ für den VEB Industriewerke Ludwigsfelde sehr erfolgreich.

Nur etwa die Hälfte der Verkaufszahlen des „Berlin“ erreichte das Folgemodell der IWL TR (Tourenroller) Troll 1. Das Fahrzeug mit seiner kantigen Karosserie und der beibehaltenen Motorisierung ging 1963 in Serie. Auf Grund wirtschaftlicher Umstrukturierungen zu Gunsten der Lkw-Produktion des IFA W 50 endete jedoch 1964 die Herstellung von Motorrollern in Ludwigsfelde.

Entwicklungen in der Tschechoslowakei...

Fast zeitgleich begann auch im Nachbarland Tschechoslowakei (CSSR) die Entwicklung und Herstellung von Motorrollern an zwei Standorten. Ab 1956 wurden im mährischen Uherský Brod die Typen Cezeta 501 und das Nachfolgemodell 502 bis 1964 hergestellt. Diese Fahrzeuge waren mit einem 175-Kubikzentimeter-Einzyylinder-Zweitakt-Jawa/CZ-Motor ausgestattet. Auch eine 200-Kubikzentimeter-Motorisierung soll es für den Export gegeben haben. Dieser Rollertyp mit seinen 9,5 PS konnte als einziges Nachkriegsmodell des Ostens auch mit einem formschönen Seitenwagen (Druzeta) gefahren werden. Die

Zubehörindustrie der Tschechoslowakei lieferte für diese Roller den Einachsanhänger Pav 40/41. Im slowakischen Považská Bystrica wurden im Zeitraum von 1958 bis 1964 die Rollertypen Manet 100 mit einem 98-Kubikzentimeter-Einzyylinder-Zweitaktmotor sowie zwischen 1965 und 1969 das überarbeitete Modell Tatra S 125 mit einem 125-Kubikzentimeter-Einzyylinder-Zweitaktmotor produziert. Diese eleganten Fahrzeuge waren mit einer Zwölf-Volt-Starteranlage, vier in die Karosserie eingearbeiteten Blinkleuchten und formschönen Windschutzscheiben ausgestattet. Ebenso optisch modern waren die tschechischen Kleinroller der legendären Motorradfirma Jawa mit den Typenbezeichnungen 05, 20 und 21. Die zweisitzigen Kleinroller hatten 50-Kubikzentimeter-Einzyylinder-Zweitaktmotoren ausgestattet und wurden wie alle tschechoslowakischen Motorroller über den IFA-Fahrzeugvertrieb auch in der DDR angeboten.

... und in Ungarn

Die damalige Volksrepublik Ungarn stellte in den Csepel-Werken von 1957 bis 1962 Motorroller wie den Kleinroller „Panni“ 50 und Motorroller „Tünde“ her. Diese Fahrzeuge mit ihren 50-beziehungsweise 175-Kubikzentimeter-Einzyylinder-Zweitaktmotoren gelten heute bei Freunden historischer Motorroller aus dem Osten als Exoten, da sie im Gegensatz zu den tschechischen Fabrikaten auf den Straßen der ehemaligen DDR nicht vorkamen. Ähnlich wie in der DDR und der CSSR wurden auch in Ungarn Einachsanhänger für Motorräder beziehungsweise Roller gebaut. Mit den Typenbezeichnungen Motokuli bezie-





nn
nn.



nn
nn.



hungsweise Pille konnten diese Anhänger nur vom ungarischen Roller „Tüde“ gezogen werden. Alle drei Ostländer produzierten zusätzlich dreirädrige Lastenroller. In den 1960er Jahren waren dies in der CSSR der Cezeta 505 und in Ungarn der Szabolcs. In der DDR wurde auf der Basis des Simson-Rollers erst sehr spät, in der Wendezeit, noch ein überaus praktischer und formschöner Lastenroller hergestellt.

„Vogelserie“ aus Suhl

Die Produktion von Kleinrollern in der DDR begann im VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk „Ernst Thälmann“ in Suhl bereits 1958 mit dem einsitzigen Simson KR 50, der als Nachfolger der Simson-Mopeds SR 1 und SR 2 gilt. Von 1964 bis 1986 wurden dann die zweisitzigen 50-Kubikzentimeter-Kleinroller (KR) „Schwalbe“ mit der Typenbezeichnung

KR 51 in drei Baureihen und neun Modellvarianten überaus erfolgreich hergestellt. Die formschönen, leistungsstarken Roller waren begehrte Fahrzeuge auch im Exportgeschäft und fanden ihren Einsatz in den DEFA-Serien „Schwester Agnes“ und als Modellfahrzeug des Sandmännchens im DDR-Kinderfernsehen. Mit über 1.000.000 produzierten Exemplaren entwickelte sich dieser Kleinroller der „Vogelserie“ aus Suhl neben dem Trabant und dem aus Teilen der „Schwalbe“ hergestellten Krause-Duo nach der Wende, zum technischen Kultobjekt. Das Ende der erfolgreichen DDR-Motorroller-Geschichte wurde dann 1986 mit der hervorragenden Neuentwicklung von 50- und 80-Kubikzentimeter-Simson-Kleinrollern eingeläutet. Diese konnten auch mit einem optisch sehr schönen zweispurigen Anhänger gefahren werden.

Treffen in Nordhausen

Zusammenfassende Zahlen belegen, dass die DDR bis 1989 mit über 230.000 IWL-Motorrollern und circa 1.300.000 Simson-Kleinrollern zu den erfolgreichsten Ländern beim Bau von Motorrollern bis 1989 zählte. Ab 1990 erfolgte die sogenannte Marktberreinigung, um unliebsame Konkurrenten vom hart umkämpften Roller-Markt zu verdrängen. Als Reminiszenz an die Erfolgsgeschichte plant der Ost Klassiker Klub Wolframshausen beim 21. Nordhäuser Altstadtfest am 1. August 2015 (neben der bekannten Harz Klassik am 2.8.) ein Treffen historischer Ost-Motorroller. *Infos: Medienhaus Heck (www.medienhaus-heck.de), MC Roland Nordhausen (www.mc-roland-nordhausen.de) sowie www.oldtimer-wolframshausen.de.*

Hubert Rein, Wolframshausen



nn

nn

nn. Fotos: Ost Klassiker Klub Wolframshausen