

Mein “Berlin-Roller“

In meinen Jugendjahren so in den 1960ern bis etwa Anfang der 1970ern hatte ich auch einen "Berlin-Roller" - in Dresden!



Bild 1: Peter auf seinem “aufgemotzten“ Berlin-Roller

Wie kam es dazu?

Vorgeschichte

Meine Eltern hatten beide unabhängig von einander schon in jungen Jahren den Führerschein gemacht – so hieß das damals. Beide hatten eine gewisse Fahrpraxis auf den damals üblichen Automobilen. Die Kriegsergebnisse und das Nachkriegsgeschehen ließen aber kaum Hoffnung aufkommen jemals wieder privat ein Fahrzeug besitzen zu können. Mein Vater hatte dann zwar berufsbedingt als Vertreter für medizintechnische Geräte Zugriff auf einen Dienstwagen – ein uralter DKW, aber mit seinem vorzeitigen Eintritt ins Rentnerdasein war dann auch dieses Privileg weg. Meine Mutter hingegen – 10 Jahre jünger als mein Vater – hatte noch einige Jahre zu arbeiten und war auch im Gegensatz zu meinem Vater noch sehr unternehmungslustig.

Um den Träumen von Ausflügen ins Dresdner Umland mehr Grundlage zu verschaffen, überredete ich meine Mutter ein Fahrzeug anzuschaffen. Ein Auto war finanziell mit nur einem Verdiener nicht möglich – meines Vaters Rente konnte man kaum als Einkommen bezeichnen.

Da bot sich die Möglichkeit zum Kauf eines “Stadt-Rollers“, mit dem auch Frauen ohne spezielle Motorrad-Klamotten fahren konnten. Da meine Mutter mit ihrem Führerschein für

Autos kein Motorrad fahren konnte, machte sie dann 1962 bei der Fahrschule Melkus in Dresden die Fahrerlaubnis für Motorräder und kaufte einen "Berlin-Roller".

Ein Jahr später machte ich dann auch die Motorrad-Fahrerlaubnis bei Melkus mit der Einschränkung auf 150cm³ Motorhubraum, weil ich erst 16 Jahre alt war.

Anfangs wurde der "Berlin-Roller" wirklich nur als Ausflugs-Fahrzeug von meiner Mutter und mir auf dem Sozius benutzt. Aber mit zunehmenden Alter meinerseits und vor allen, als ich dann zur Lehre nach Dresden-Klotzsche fahren musste und die Fahrrad-Fahrerei doch zu anstrengend für mich war (siehe -> <http://www.ps-blk.de/Lehrling.pdf>), hatte meine Mutter ein Einsehen und ich durfte mehr und mehr den "Berlin-Roller" auch für mich allein benutzen.

Die unzulängliche Technik des Motorrollers

Der "Berlin-Roller" hatte so seine Tücken - u.a. "griff" oft die Kupplung nicht mehr richtig. Wirksame Abhilfe konnte durch beidseitiges "Ankörnern" der Stahlscheiben erreicht werden. Dadurch erhöhte sich zwar der Abrieb auf den Kupplungs-Mitnehmerscheiben, aber die Kupplung "griff" wenigstens wieder.

Das eigentliche Problem war aber die schlechte Straßenlage.

Auf dem Dresdner Kopfsteinpflaster hoppelte er hin und her und insbesondere bei einsetzendem Regen konnte man das Fahrzeug oft nicht mehr in der Spur halten. Die Folge davon waren häufige Stürze mit nicht unerheblichen Fahrzeugschäden - Bodenplatte und Kipphebel hat es immer erwischt. Durch den IWL-Industrieladen in Dresden waren zwar Ersatzteile kaum ein Problem - für einen Schüler/Lehrling waren es eher die Kosten! Deshalb wurde auch zeitweise mit Katalyt gefahren - im Preis 1/5 vom Normalsprit. Zum Klopf-/Klingelproblem wurde allerlei ausprobiert. Die besten Ergebnisse wurden mit Benzol erzielt, was als Lösungsmittel auch leicht erhältlich war.

Über die Verbesserung der Straßenlage hatte ich lange nachgedacht - und war mir sicher, daß es mit der "Sparvariante" der hinteren Radaufhängung (Drehstab und einen (!) Stoßdämpfer links) zusammenhängt. Andere Motorräder, die ich kannte, hatten immer beidseitige Federbeine mit Stoßdämpfern.

Bereits in meiner Lehrlingszeit hatte ich deshalb eine "bahnbrechende" Verbesserung am Federsystem der Hinterradaufhängung vorgenommen. Der hydraulische Stoßdämpfer wurde ganz nach hinten an das Ende der Schwinge verlegt und ein zweiter auf der rechten Seite angebracht. Da diese Art Modifikation natürlich vom Hersteller her nicht vorgesehen war, mussten die dafür notwendigen Stoßdämpferaufhängungen aus U-Stahlprofilen selbst hergestellt und montiert werden. Normalerweise hätte eine derartige Veränderung des

Fahrzeuges einer kraftfahrzeugtechnischen Abnahme bedurft, aber da die neue Stoßdämpferanlage von außen nicht zu sehen war und auch die Fahrergebnisse so überzeugend gewesen sind, wurde darauf verzichtet.

Eine individuelle Neulackierung (Rot/Weiß) und weitere Assesoieres gab's dann auch noch ...

Der Erfolg war verblüffend!

Im Vergleich zu vorher lag der Motorroller jetzt "wie ein Brett" auf der Straße. Das seitlich Hin- und Herhopsen auf Kopfsteinpflaster war nahezu nicht mehr vorhanden.

Für die m.E. ebenfalls unzureichende Vorderrad-Federung mit den ReibhülSENDämpfern ist mir damals leider nichts Passendes eingefallen. Dafür war die Windschutzscheibe dann eine willkommene Erleichterung – vor allem in der kalten Jahreszeit. Der eiskalte Fahrtwind gehörte damit der Vergangenheit an und im Zusammenhang mit den Knieschutzblechen saß man dann fast wie in Auto. Die beiden Martinshörner anstelle der quäkenden Serienhupe hatten mir oft in brenzligen Straßensituationen sehr geholfen.

Der Hersteller IWL (= Industrierwerke Ludwigsfelde, späterer Hersteller des berühmten LKW "W50") hatte das offensichtlich auch erkannt und brachte im Nachfolgemodell "Troll" ein Fahrwerk mit den Standard-Federbeinen der Motorrad-Industrie aus Zschopau zum Einsatz.

Der Umzug nach Berlin

Durch's Studium bedingt hatte es mich dann 1968 nach Berlin verschlagen

-> <http://www.ps-blnd.de/Beat-Elektronik.pdf>

Den Motorroller hatte ich allerdings erst später mitgenommen, als einerseits in der Nähe meiner Studentenbude in Berlin-Mahlsdorf eine Unterstellmöglichkeit bestand und andererseits ich ihn brauchte als Servicefahrzeug für meinen Nebenjob zu Radio- und Fernsehreparaturen.

Da ich etwa Mitte der 1970er Jahre ein Fahrzeug mit mehr Transportmöglichkeiten brauchte, hatte ich dann den Motorroller verkauft. Ein gebrauchter "Trabant 500 Kombi" erfüllte zunächst die Anforderungen - aber dann ... das ist jedoch eine ganz andere Geschichte ...

-> <http://www.ps-blnd.de/Eigenheim.htm>

Diese Story - leicht gekürzt - ist auch im Motorroller-Forum -> <https://www.iwl-forum.de/> veröffentlicht. Leider kann man dort ohne Anmeldung nicht mal lesen ...