



mobil-report



1/60

WAS MÖCHTEN SIE LESEN?

Seite

Der Weg zum Ziel	3
Neuling oder Variante, TRABANT-Kombi	5
LKW = Last – Kraft – Wagen	7
Afrika-Erlebnisse	10
Von 5 bis 90 – Radfahren erhält gesund	14
Ob WARTBURG oder TRABANT	16
1 : 0 für MULTICAR	19
1959 ein Jubiläumsjahr für SIMSON	23
Sozialistische Gemeinschaftsarbeit in der Praxis	25
Hier und dort und überall	28
Bewährte Dieselmotoren	30
Mit ROBUR durch den Dschungel von Vietnam	33
Ein Trip mit dem BARKAS-Kleinbus (Fortsetzung)	35
das neueste bild – das neueste bild	36
... hab'n wir gelacht	39

Titelbild: MZ ES 250 – modern und zuverlässig

Herausgeber: Vereinigung Volkseigener Betriebe Automobilbau Karl-Marx-Stadt

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers erlaubt

Druck: Druckhaus Einheit Leipzig III/18/211 – K 75/60/DDR



DER WEG ZUM ZIEL



Gegen Ende vergangenen Jahres hat der Präsident der Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik, Dr. h. c. Johannes Dieckmann, bei einem Interview festgestellt: „Der Siebenjahrplan ist das größte Friedenswerk, das je in der deutschen Geschichte geplant wurde.“ Dieser Ausspruch läßt deutlich und umfassend erkennen, daß es der Regierung unserer Republik einzig und allein darum zu tun ist, allen Teilen der Bevölkerung ein Leben in Frieden, Glück und Wohlstand zu garantieren.

Gewiß, die zu lösenden Aufgaben sind gewaltig, sie erfordern Mut und Entschlossenheit aller Werktätigen und ihre volle Mitarbeit für das große Ziel einer frohen und gesicherten Zukunft, wie sie nur der Sozialismus zu bieten vermag.

Der Weg zu diesem Ziel ist im Siebenjahrplan klar vorgezeichnet, das Ziel selbst ist ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des sozialistischen Lagers und damit zum Frieden in der Welt.

Der wachsende Wohlstand der Bürger der Deutschen Demokratischen Republik stellt selbstverständlich unter anderem an die in-

dustrielle Erzeugung immer höhere Anforderungen. Daraus ergibt sich vor allem auch für den volkseigenen Fahrzeugbau als einem wichtigen Industriezweig der Deutschen Demokratischen Republik eine bedeutende Ausweitung seiner Aufgaben, um dem steigenden Bedarf an seinen Erzeugnissen in den kommenden Jahren vollauf gerecht zu werden. Es ist das nächste Ziel, bis 1961 in der Produktion und im Bestand je Kopf der Bevölkerung bei Mopeds, Motorrädern und Fahrrädern Westdeutschland einzuholen bzw. zu überflügeln. In den kommenden Jahren werden dann weitere rasche Produktionssteigerungen vorgenommen, so daß es im Jahre 1965 in der DDR einen Bestand pro 100 Einwohner von je etwa 6 Mopeds und 6 Motorräder geben wird. Dem wachsenden Bedarf an Fahrrädern, diesem auch bei zunehmender Motorisierung unentbehrlichen Verkehrsmittel, wird durch eine Erweiterung der Produktion auf 650 000 Stück im Jahre 1965 Rechnung getragen, während bei den Personenkraftwagen „Trabant“ und „Wartburg“ im gleichen Jahr zusammen 108 000 Stück hergestellt werden. Lastkraft-

wagen werden als unentbehrlich für die Industrie, den Handel und Verkehr im Laufe des Siebenjahrplanes durch Weiter- und Neuentwicklungen den ständig steigenden Anforderungen angepaßt. Das bedeutet auch zugleich, daß zur Lösung der Aufgaben, die sich unter anderem aus der Versorgung und Betreuung der Bevölkerung ergeben, Lastkraftwagen mit standardisierten Aufbauten zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Verpflichtungen ergeben sich im Siebenjahrplan für den Industriezweig aus der Tatsache, daß er als Zulieferer für den Landmaschinenbau und für die Landwirtschaft eine wichtige Rolle spielt.

Fahrräder, Mopeds, Zwei- und Viertakt-Motorräder, Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge, Anhänger, stationäre und Fahrzeug-Motoren, Ein-

spritzpumpen für Dieselmotoren, Einzelteile und Zubehör, das sind in groben Umrissen die Erzeugnisse, die in den verschiedenen Werken des volkseigenen Fahrzeugbaues hergestellt werden und auf die sie spezialisiert sind.

Die durch langjährige Praxis erfahrenen Werk tätigen des Industriezweiges bilden eine große Gemeinschaft, die in einer neuen, höheren Form der gesellschaftlichen Arbeit jenen Zielen zustrebt, die im Gesetz des Siebenjahrplanes festgelegt sind. Brigaden der sozialistischen Arbeit und sozialistische Arbeitsgemeinschaften greifen immer mehr zu den fortschrittlichsten Arbeitsmethoden und bestimmen das schnelle Tempo, mit dem der höchste Stand der Technik erreicht wird. Ihre mitreißende Begeisterung beim Aufbau des Sozialismus ist Vorbild und bietet die Gewähr dafür, daß die erforderliche Steigerung des Produktionsvolumens des Industriezweiges von rund 2 Milliarden DM im Jahre 1959 auf 3,2 Milliarden DM zu unveränderlichen Planpreisen im Jahre 1965 ihre Verwirklichung findet.

Es liegt in der Eigenart der Erzeugnisse des Kraftfahrzeugbaues, daß ihnen bei der Erhöhung des Lebensstandards und auf dem Gebiete des Exportes eine wichtige Rolle zukommt. Diese Tatsache findet ihre Bestätigung in der Aufgabenstellung, die im Siebenjahrplan für den volkseigenen Fahrzeugbau enthalten ist.

Für ihre Lösung setzt sich das gesamte Kollektiv des Industriezweiges mit seiner ganzen Schaffenskraft ein, in dem Bewußtsein, eine gute Tat beim Aufbau des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik zu vollbringen.



Der *Trabant* Kombiwagen

Im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau erfolgt die Großserienproduktion des Kleinwagentyps TRABANT mit ständig wachsender Stückzahl. Neben der bekannten Standardausführung der Limousine sowie deren ein- und zweifarbigen Sonderausführungen gelangt nunmehr auch ein TRABANT-Kombiwagen zur Auslieferung.

Einsatzmöglichkeiten des Wagens sind wesentlich erweitert, ohne daß der persönliche Komfort – gegenüber der TRABANT-Limousine – hinsichtlich Geräumigkeit und Ausstattung irgendwelche Beeinträchtigungen erfährt.

Bei der Karosserie des TRABANT-Kombiwagens ist das entwickelte Prinzip des vorteilhaften selbsttragenden Aufbaues mit



Diese neue Karosserieausführung innerhalb des TRABANT-Fertigungsprogrammes entspricht genau den Wünschen einer großen Zahl von Abnehmern, die über eine hauptsächlich private Verwendung des TRABANT-Kleinwagens hinaus gleichzeitig an dessen zweckvoller Nutzung bei der beruflichen Arbeit, im Geschäft und Betrieb sehr interessiert sind. Mit dem Kombiwagen vergrößert sich der grundsätzlich bereits vorhandene, hohe allgemeine Wirtschaftlichkeitsgrad des TRABANT noch bedeutend. Die

Karosserieaußenteilen aus Duroplast beibehalten worden. Auch in der äußeren Form blieb die Karosserie fast unverändert, jedoch erhielten Heckteil des Wagens und Inneneinrichtung eine den Eigenarten und Anwendungsbereichen des Kombiwagens entsprechende besondere Gestaltung. Die Rückseite des Fahrzeugs schließt mit einer breiten, weit öffnenden dritten Tür ab, die eine ungehinderte Beladung des im Kombiwagen entstandenen großen Heckraumes gewährleistet. Hier ist zunächst – bei viersitzigem

Gebrauch des Wagens, also etwa für Reisen mit der Familie – hinter der rückwärtigen Sitzbank auf einer ebenen Bodenfläche sehr viel Platz für Koffer, Gepäckstücke, Campinggeräte usw. vorhanden. Wenn der TRABANT-Kombiwagen als Transportfahrzeug eingesetzt werden soll, wird die hintere Sitzbank doppelt nach vorn bis dicht an die zwei Einzelsitze umgeklappt; es ergibt sich ein groß bemessener Laderaum, der sich durch Herausnahme des Gepäckbodens und seitliches Aufstellen des Reserverades noch weiter abwandeln läßt. Die zulässige Nutzlast beträgt 350 kg. Innenausstattung, Zubehör und Einrichtungen berücksichtigen die Erfordernisse bei der Verwendung als Lieferwagen, bieten jedoch andererseits auch das gleiche Maß an Komfort wie in der TRABANT-Limousine.

Die speziellen Merkmale des TRABANT-Kombiwegens sind damit umrissen, denn Triebwerk und Fahrwerk sind absolut unverändert. Es wird demnach der bewährte 18 PS leistende 500 ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor mit Gebläse-Luftkühlung verwendet, der mit dem Vierganggetriebe den Fronttriebwerksblock bildet. Im Kombiwagen wird ausschließlich die Antriebsübersetzung

4,93 der Vorderräder eingebaut, um auch bei den möglichen hohen Belastungen unvermindertes Beschleunigungs- und Bergsteigevermögen des Wagens zu erhalten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt dabei 90 km/h. Das Fahrwerk ist bis in die Details unverändert beibehaltenes TRABANT-Konstruktionsgut.

Der TRABANT-Kombiwagen ist also im Grunde genommen eine folgerichtige, den Erfordernissen entsprechende Ergänzung des Produktionsprogrammes des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau.

* * *

Interessenten aus dem Ausland und der Deutschen Bundesrepublik wenden sich bitte mit Anfragen über

● **STRASSENFAHRZEUGE**

● **FAHRZEUGTEILE**

● **FAHRZEUGZUBEHÖR**

an

TRANSPORTMASCHINEN

EXPORT – IMPORT

DEUTSCHER

INNEN- UND AUSSENHANDEL

Berlin W 8 • Mohrenstraße 61



Lkw →

Last-Kraft-Wagen

Im Mittelalter waren es die Fuhrleute, die mit ihren Pferde- oder Ochsespannen durch das Land zogen und die verschiedensten Waren zu den Marktflecken transportierten. Diese Art der Lastenbeförderung stand noch in keinem Widerspruch zu den Warenmengen, die aus der Hand ihrer Erzeuger mit der Hoffnung auf einen guten Erlös zum Markt gebracht wurden.

Jahrhunderte sind seit jener Zeit vergangen. Eine leistungsfähige Industrie entstand, und der Transport der Waren wäre zu einem Problem geworden, wenn nicht auch die Verkehrstechnik, das Transportwesen mit der Entwicklung Schritt gehalten hätte. Hier sei nicht vom schienengebundenen Partner der Lastkraftwagen, der Eisenbahn berichtet. Es soll vielmehr über die Lastkraftwagen im Sinne des Wortes gesprochen werden, die Tag für Tag selbst in entlegenste oder unwegsame Gegenden kommen, um die Men-

schen mit hochwertigen Waren und Lebensmitteln oder die Industrie mit Rohstoffen zu versorgen.

Unbewußt fügen wir dem Lastkraftwagen oft Unrecht zu. Wenn uns auf der Straße die vielen Personenkraftwagen begegnen, wenn Wartburg, Trabant, Skoda oder Moskwitsch einander in bunter Reihenfolge ablösen, dann sagen wir: Hier sieht man deutlich, wie sich der Lebensstandard in den letzten Jahren entwickelt hat.

Diese Feststellung trifft zwar den Nagel auf den Kopf, aber sagen Sie selbst, ist nicht auch die Zahl der Lastkraftwagen ein sichtbarer Ausdruck des sich ständig hebenden Wohlstandes? Wir treffen sie auf Baustellen, wo schöne und große Wohnhäuser, wo Talsperren und neue Industrieanlagen entstehen, und aus dem Güter-Nah- und Fernverkehr sind sie nicht wegzudenken. Eine „Last“ kann sehr unterschiedlich beschaffen sein. Deshalb gibt es auch für fast jedes Gebiet der Wirtschaft einen zweckentsprechenden Lastkraftwagen.

Unsere volkseigene Fahrzeugindustrie stellt unter anderem Lastkraftwagen mit 4 t und 2 t Tragkraft her. Die Fertigung der ersteren mit der Typenbezeichnung S 4000-1 wird im Frühjahr 1960 vom VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“, Werdau, übernommen, während die 2-t-Fahrzeuge mit der Typenbezeichnung Garant im VEB Robur-Werke Zittau produziert werden.

Der 4-Tonner hat zum Beispiel in der Bauindustrie ein großes Einsatzgebiet. Dort, wo



mit modernen Turmdrehkränen Großbauteile bewegt werden, darf auch ein leistungsstarkes und geräumiges Transportmittel nicht fehlen. Auf dem Bauplatz treffen wir den motorhydraulischen Dreiseitenkipper mit Kippanhänger. Die Zugmaschine vom Typ S 4000-1 bringt besonders lange Anhänger, beladen mit Baugrundstoffen oder Montageteilen zum Bauplatz. Hierbei finden oft Spezialanhänger oder Tieflader Verwendung, wie sie von der Firma Hunger KG, mit staatlicher Beteiligung, Frankenberg/Sachs., hergestellt werden. In zunehmendem Maße wird der S 4000-1 auch als Müllfahrzeug mit motormechanischer staubfreier Beladevorrichtung eingesetzt, ebenso als Sprengwagen und Tankfahrzeug.

Im Winter trägt der Wagen nicht nur eine Last, sondern schiebt Schnee mit dem Schneepflug vor sich her, während eine Streuvorrichtung den Sand, der sich auf der Pritsche befindet, in weitem Bogen auf die glatte Straße befördert. Auf andere Einsatzmöglichkeiten wird im Laufe des Artikels noch hingewiesen.

Aber auch der 2-t-Lkw Garant besitzt Eigenschaften, die ihn in seiner Gewichtsklasse einen wichtigen Platz einnehmen lassen. Neben den Standardtypen wie Pritsche, Koffer- und Kastenwagen wird das Garant-



Versorgungsfahrzeug vom Typ Robur
auf der internationalen Messe in Brno

Fahrzeug weiteren Verwendungszwecken gerecht. Diese Fahrzeuge von Robur sind dort sehr beliebt, wo es auf Schnelligkeit und robuste Leistungen ankommt. So mancher Verunglückte oder Kranke verdankt dem schnellen Robur-Sanitätskraftwagen, der durch seinen Allradantrieb selbst schwierigste Geländeverhältnisse überbrückt, sein Leben. Ist irgendwo die Straßenbeleuchtung nicht in Ordnung, findet das Garant-Leiternfahrzeug Verwendung.

Darüber hinaus gibt es jedoch zahlreiche Aufbauten, die der S 4000-1 und der Garant gemeinsam haben. Für den Einsatz im Post- und Fernmeldewesen sind die Bautruppwagen bestimmt. Neben einer Ladefläche und der nötigen Ausrüstung bieten sie den Telegrafarbeitern bequem Platz. Für die Bekämpfung von Bränden, Wasser- und Unwetterschäden gibt es Feuerlöschfahrzeuge, von denen das Garant-Feuerlöschfahrzeug



S 4000-1 als Kofferwagen für leicht verderbliche Güter

mit dem bewährten Allradantrieb ausgestattet ist.

Für den Transport leicht verderblicher Waren, wie Fleisch oder Fisch, wurde ein geschlossener Kofferaufbau geschaffen, der eine sehr gut wirkende Isolierung besitzt und den zusätzlichen Einbau von Kühlaggregaten oder anderen Spezialeinrichtungen gestattet.

Wir haben Sie nun kreuz und quer durch die Familie der Lastkraftwagen geführt. Die verschiedenartigen Einsatzmöglichkeiten, die Lasten, die sie tragen, sind direkt oder indirekt für unser Leben von Wichtigkeit. Aus ihnen ergibt sich die große Bedeutung, die den Lastkraftwagen zukommt.

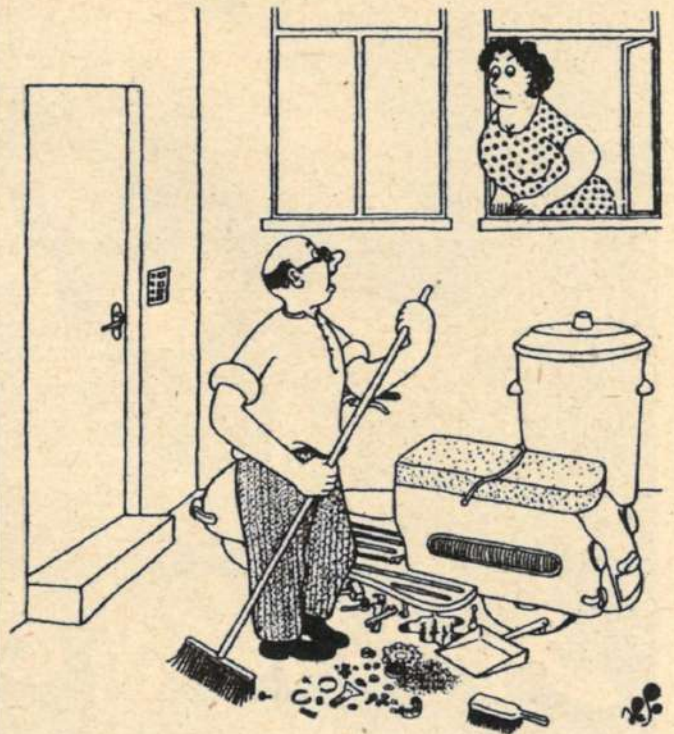


S 4000-1 mit Spezialaufbau für Mülltransport

Die Kraft, die die Lastkraftwagen zur Fortbewegung dieser Lasten entwickeln müssen, liegt in der starken Leistung ihrer Motoren. Sie sind robust und zuverlässig, auf der anderen Seite aber auch dankbar für gute Pflege. Man muß immer daran denken, daß sie dazu beitragen, Industrie und Bevölkerung täglich mit notwendigen Gütern zu versorgen und daß mit ihrer Hilfe ein schnellerer Warenumschlag erzielt wird.

Niemand wird also daran zweifeln, daß man den steigenden Lebensstandard auch an der Zahl der Lastkraftwagen deutlich erkennen kann. Viele Lastkraftwagen – das bedeutet viele Güter für den schaffenden Menschen, das bedeutet, daß Bauten schneller wachsen und von den großen Erfolgen künden, die Tag für Tag beim Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik erzielt werden.

Aus „Das Motorrad“



„Das Zeug ist nach dem Zusammenbau übriggeblieben und der Motor läuft trotzdem – – –!“



„Entweder machst du hier ein Dach drüber oder sorgst für Abfluß!“



Afrika Erlebnisse

Mitte 1959 war nach über anderthalbjährigem Forschungsunternehmen die Oesterreichische Transafrikaexpedition beendet. Eine reiche völkerkundliche Ausbeute war das Ziel der unter Leitung von Maximilian Lersch gestandenen Expedition in den schwarzen Erdteil und bildete auch das rein wissenschaftliche Ergebnis.

Als Expeditionsfahrzeuge dienten zwei Kraftwagen aus der Deutschen Demokratischen Republik, ein „Wartburg“-Kombiwagen vom VEB Automobilwerk Eisenach und ein H3S-Diesellastkraftwagen, Vorgängertyp des jetzt im VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ gefertigten S 4000-1 aus dem VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau. Beide Wagen, sowohl der „Wartburg“-Kombiwagen als auch der H3S-Diesellastkraftwagen völlig serienmäßig und ohne jegliche Sonderausrüstungen, bewältigten hervorragend die unbeschreiblichen Strapazen der insgesamt etwa 60 000 km langen Fahrt. Diese führte von Wien über Italien zunächst nach Tunesien, von dort über Libyen, Vereinigte Arabische Republik, Sudan, Eritrea, Äthiopien, Somaliland, Kenia bis in den Südteil Rhodesiens und dann über Belgisch-Kongo, Französisch-Äquatorial-Afrika, Kamerun, Nigeria, Al-

gerien, Marokko nach Tanger, anschließend von Spanien über Frankreich nach Österreich, von Wien nach Berlin und zum demonstrativen Abschluß wieder in die beiden Herstellerwerke.

In Eisenach und Zwickau trafen der „Wartburg“ und der H3S in ziemlich unbeeindrucktem Zustand, unvermindert einsatzfähig ein. Dabei hatten die Wagen Unglaubliches geleistet. Die Durchquerung der Nubischen Wüste, die Überwindung wegloser Gebirgsstrecken in Äthiopien, Regenzeiten im Dschungelmorast, Bewältigung des Kongo-Urwaldes und der Sahara-Durchstoß nach Norden sind nur einige Kennzeichnungen dieses an extremsten Anforderungen so reichhaltigen Unternehmens gewesen. Man mag sich nur annähernd vorstellen, was es heißt, mit dem für normale Straßenverhältnisse gebauten „Wartburg“ und des H3S u. a. 10 000 km Waschbrettpisten, 6000 km Wüstensand, 7000 km Urwaldpisten, 9000 km Schlamm und 4000 km absolut weglose Gebirgsstrecken zu fahren. Darüber hinaus kamen während der Expedition die klimatischen Beanspruchungen für die Wagen zu den mechanischen hinzu, die krassen Temperaturgegensätze zwischen flimmernder Son-

nenglut am Tage und empfindlichster Kälte in der Nacht, die trockene Hitze bis zu 60° im Sudan, die hundertprozentige Luftfeuchtigkeit während der Regenzeiten im Urwald, auch die dünnere Luft in den Gebirgshöhen muß in diesem Zusammenhang erwähnt werden. Diese Verhältnisse gestalteten die Fahrt gleichzeitig noch zu einem außerordentlichen Klimatest für die Wagen.

Der „Wartburg“-Kombiwagen und der H3S-Diesellastkraftwagen überstanden die enormen Zerreißprüfungen während der Expeditionsfahrt durch den Schwarzen Kontinent in großartiger Form!

Davon gibt es viel, sehr viel zu erzählen, was verständlicherweise ganze Bücher füllen würde.

Etwa von den Tagen um die Jahreswende 1957/58. Mit wütenden Sandstürmen in Libyen und schlechten, überschwemmten Straßen zwischen Sollum und Alexandria lagen die ersten 1500 km in Afrika bis Kairo hinter



den Wagen. Assuan war erreicht, und von hier sollte nach Süden vorgestoßen werden. Eine Schiffsverladung auf dem Nil bis Wadi Halfa erwies sich wegen der Größe des H3S als unmöglich. Es blieb nur die Möglichkeit, mit beiden Wagen durch die Nubische Wüste in Richtung Khartum zu fahren. Da ist auf 1000 km kaum die Andeutung einer Piste vorhanden, diese Strecke bewältigen nur Spezialfahrzeuge. Es wurde trotzdem versucht. Nach etwa 30 halbwegs guten Kilometern forderten bereits die nächsten 10 volle zwei Tage. Die Antriebsräder wühlten zwecklos im Sand, beide Wagen saßen fortwäh-

rend fest und mußten unzählige Male freigeschaufelt werden. Der Kraftstoffverbrauch stieg erschreckend, kein Wunder, und wie lange die 200 Liter Trinkwasser reichen würden, ließ sich ausrechnen – es war nicht zu schaffen. So mußten die Sandleitern wieder zurück nach Assuan gelegt werden – genau am Silvestertag.

Diese recht entmutigenden Erlebnisse angesichts des neuen Jahres bildeten den Auftakt zur Durchquerung der Nubischen Wüste, jetzt in südöstlicher Richtung direkt auf Port Sudan zu, denn es gab keinen anderen Weg mehr. Ausgeschlossen! hieß es, kein normaler Kombi käme durch. Diese Route galt als unpassierbar, und kein Diesel war je dort gefahren. Afrika zeigte sich in voller Härte. Menschen und Maschinen wurden tatsächlich bis an die letzten Grenzen beansprucht. Tagesleistungen im Sand von 10 bis 30 km. Die Wagen wuchteten sich über Steingeröll. In den mit täuschendem Flugsand überzogenen Salzsümpfen drohte ein schrecklicher Tod. Nach einem Monat dramatischen Martyriums tauchte endlich Port Sudan am Horizont auf. Die unvorstellbaren Strapazen hatten zwar ihre Spuren an den Wagen hinterlassen, die meisten am Kombi wegen seiner geringen Bodenfreiheit, aber ernsthafte Schäden hatte es nicht gegeben. Und zuvor hatte kein Mensch geglaubt, daß der „Wartburg“ und der H3S jemals durchkommen würden. Übrigens haben diese später noch weit schlimmere Prüfungen bestehen müssen.

Eine womöglich noch härtere Gewaltleistung wurden den Fahrzeugen bald darauf auf der



Etappe nach Asmara abverlangt. Dorthin ging es durch gänzlich wegloses Gebirgsge-
lände buchstäblich über Stock und Stein. Es
gab 450 km lang nur Steingeröll, Gestrüpp
und über hundert zu durchquerende ausge-
trocknete Flußläufe mit Schwemmsand, Fels-
brocken und Steilufeln. Dort stürzten die
Wagen hinein, wühlten sich durch den gro-
ben Kies und kletterten drüben mit hoch-
drehendem Motor, sich aufbäumend wieder
empor. Hartes Gestein riß am Fahrwerk, die
Federn schlugen durch, wenn die Wagen in
tiefe Löcher krachten, es gab keine Wege,
aber die Wagen hielten durch.

Dann kam 1100 km Hochgebirgspiste auf
reifenmordenden Bruchsteinschotter in die
3000-m-Regionen der Gebirge Eritreas.
In Addis Abeba angelangt, war man heil-
froh. Die erstaunlicherweise nur geringfügi-
gen Schäden an den Fahrzeugen wurden
ausgebessert, der Kühlerriß am „Wartburg“,
etwas an der Kupplung – was war das schon.
Der H3S bekam vor allem Ersatz für seine
restlos abgefahrenen Reifen. Nach einem
Empfang beim Kaiser von Äthiopien ging es
weiter.

Was dann – neben Gelbsucht und Malaria-
anfällen sowie nach gründlicher Vorankündi-
gung durch bereits erfolgte Pistensperrun-
gen, Gewitter und daraufhin eintretenden
Schlamm auf der Strecke von Mogadscio bis
Kisimayu – was dann allerdings über die Ex-
pedition hereinbrach, übertraf in den Aus-
wirkungen alles bisher Überstandene: Re-
genzeit im Dschungel! Die Expedition steckte
an der Kenia-Grenze fest. Beide Wagen
klebten bis über die Achsen im Morast. Un-
unterbrochen rauschte der Regen in Strö-
men nieder. Sümpfe mußten abgetastet
und umfahren werden, trotzdem versan-
ken die Wagen dauernd im zähen Schlamm.
Dann rampte der H3S meterweise eine
Bresche in das Dickicht, bis er wieder im
nächsten Schlammloch einsank. Der „Wart-
burg“ mit aufheulendem Motor beim Durch-
drehen der verschmierten Räder hinterher.
Alle waren glücklich, wenn am Tag 1 km zu-
rückgelegt werden konnte, einmal waren
2 km das Ergebnis einer ganzen Woche
Schufterei bis zum Umfallen. Die Expedition
galt in Kenia bereits als vermißt. Da beka-
men nach einer fürchterlichen Zeit die Wa-
gen doch mehr und mehr festeren Boden

unter die Räder. Sie erreichten Nairobi, das
Ziel der schwierigsten und denkwürdigsten
Etappe überhaupt.

Weiter südlich des Äquators, in den Territo-
rien von Tanganjika und Rhodesien ent-
schädigten gute Pisten und teilweise sogar
Asphaltstraßen für die vorangegangenen
Strapazen. Die Wagen fuhren schnell große
Tagesstrecken.

Man darf nun freilich nicht übersehen, daß
diese Schilderungen von der Bewährung der
Wagen nicht zum Hauptanliegen der Expe-
dition gehörten, sondern die ständigen völ-
kerkundlichen Arbeiten. Allerdings waren
die Fahrzeuge immer wieder die Mittel, um
die Forschungsziele zu erreichen, ohne sie
wäre es nicht gegangen. So kletterten beide
Wagen in das höchste äthiopische Gebirgs-
massiv, nach Axum und Jeha, den früheren
Königssitzen.

Bei den Falaschen in den Semien-Bergen
konnten erstmalig deren Gebräuche festge-
halten werden. Filme über die Wildreservate
im Kenia-Gebiet wurden gedreht, dann ent-
standen ganz wertvolle Aufnahmen von
einem der seltenen Mannbarkeitsfeste der
Massai und von einer sensationellen Schä-
deloperation der Ababari, den Medizinmän-
nern der Kisili, die an einem Eingeborenen
ohne Betäubung und auch ohne Desinfek-
tion der primitiven Instrumente vorgenom-
men wurde. Das ist selbstverständlich nur
ein ganz kleiner Ausschnitt aus der Expe-
ditionsarbeit. Das Forschungsmaterial umfaßt
außer den Aufzeichnungen usw. 14 500 m
Filme auf Agfa-Color, 10 000 Fotos und
60 000 m Tonbandaufnahmen. Ein eindrucks-
volles Erlebnis war begreiflicherweise auch
die Begegnung mit dem weltberühmten
86jährigen Arzt und Nobelpreisträger Dr. Al-
bert Schweitzer in dessen völlig abgeschiede-
nen Urwaldhospital in Lambarene.

Die Fahrt nach Lambarene ist übrigens schon
deshalb erwähnenswert, weil sie sonst kein
Mensch mit dem Wagen unternimmt. Aber
auch bereits lange vorher wurden der „Wart-
burg“-Kombi und der H3S wieder ungeheuer
beansprucht. In Belgisch-Kongo, über 500 km
von Jadotville bis Kanima, hatten fürchter-
lich gewellte Pisten die Wagen millionenfach
im Fahrwerk und Aufbau durchgerüttelt.
Dann kam nicht nur Urwald, sondern dazu
wieder Regenzeit und mit ihr die Erinnerung

an die beinahe katastrophal ausgegangenen Situationen an der Kenia-Grenze. An einer Stelle hinter Port Francqui gab die nur spurbreite Dampfpiste über einem Urwaldsumpf unter der Last des vollbeladenen H3S nach, und er rutschte aus mehreren Metern Höhe vornüber in den Sumpf.

Da steckte er nun, was dem Diesel wenig ausgemacht hatte, jedoch eine volle Woche Arbeit kostete, bis er wieder oben auf der Piste stand.

Von Leopoldville erfolgte dann der Start nach Lambarene, das üblicherweise nur auf



dem Luftwege erreicht wird. Die letzten 100 km erwiesen sich denn auch als eine der ärgsten Belastungsproben für die beiden Fahrzeuge. Auf den schmalen, löcherigen Pfaden, Wege waren das nicht, konnte im Urwalddickicht nur Schrittempo gefahren werden.

An die 200 Bäche und Flüsse waren zu überwinden, einfach auf hinübergelegten, schwankenden und glitschigen Baumstämmen.

Eine abermalige Steigerung gab es dann allerdings noch auf den 300 km von Lambarene bis Muzic. Hier waren nur nasser Sand, Schlamm und vom Regen ausgewaschene, metertiefe Löcher vorzufinden. Wieder wäre die Expedition beinahe an den katastrophalen Geländebedingungen gescheitert. Aber zum Glück hatte es gerade, als man von Lambarene aufbrach, mehrere Tage nicht geregnet. In diesem sehr gebirgigen Gebiet schaffen bei Regenzeit sogar Raupenschlep-



per diese Strecke nicht, geschweige denn normale Kraftwagen. Der „Wartburg“-Kombi und der H3S-Diesel kämpften sich jedoch auch hier in mechanischen Leistungen sondergleichen über alle Schwierigkeiten hinweg. Sie blieben intakt, allerdings sah man ihnen äußerliche Spuren der überstandenen Strapazen an. Das ließ sich abstellen. In Yaounde wurde das zweite Weihnachtsfest während der Expedition gefeiert; der Weihnachtsbaum bestand aus aufgebauten Konservendosen.

Die weitere Route führte nach Douala, Lagos, Niamey, und von Goa-Bourem aus erfolgte das Unternehmen der Sahara-Durchquerung nach Colomb Bechar. Natürlich blieb auch dabei den beiden Wagen durch zermürbende Wellenpisten und ständige Sandstürme nichts erspart, aber es kann von ihnen eigentlich nichts Besonderes berichtet werden – denn sie kamen wiederum anstandslos über die Strecke. So gesehen sind allerdings die großartigen Gesamtleistungen der beiden Wagen ganz besonders hervorragend, denn eine derart ausgezeichnete Bewältigung solcher Gewaltprüfungen von serienmäßigen Kraftfahrzeugen ist bisher einmalig gewesen.

Von der letzten Station auf afrikanischem Boden, aus Tanger, wurde telegraphiert: „transafrika-expedition beendet stop glänzende bewahrung von wartburg und h3s sachsenring auf 45 000 km schwerster urwald- und wuestenstrecke stop herzlichste glueckwuensche lersch transafrika“. Das ist ein erstklassiges Zeugnis für die Wagen aus Eisenach und Zwickau!

V O N



B I S



In unserem Zeitalter der sich stürmisch weiter entwickelnden Technik gibt es immer wieder Stimmen, die dem Fahrrad keine Zukunft mehr einräumen. Zweifellos hat die Steigerung des Lebensstandards infolge der raschen Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft dazu geführt, daß viele Leute, die sich früher ein Fahrrad gekauft hätten, sich heute ein Kraftfahrzeug anschaffen. Diese Tatsache schließt aber nicht aus, daß das Fahrrad nach wie vor seine volle Existenzberechtigung hat, denn es ist gleichermaßen bei Jung und Alt beliebt.

Das Fahrrad ist geradezu prädestiniert dafür, ein treuer Begleiter durch ein Menschenalter zu sein. Es ist zuverlässig und verlangt relativ wenig Wartung und Pflege. Neben dem erschwinglichen Preis ist es natürlich ein nicht zu unterschätzender Vorteil, weder Steuern, Betriebskosten noch Garagenmie-

ten zahlen zu müssen. Bei der hohen Lebensdauer, die das Fahrrad erreicht, treten kaum nennenswerte Störungen auf.

Wem es zu Fuß zu langsam, im Wagen aber zu schnell geht, wer sich seine Heimat erwandern will, für den ist das Fahrrad gerade das richtige. Schon mit 5 Jahren beginnen heute unsere Kinder Rad zu fahren. Welche Freude und welcher Besitzerstolz strahlt doch aus Kinderaugen. Die älteren Leser werden vielleicht beim Betrachten dieses Bildes etwas wehmütig an ihre eigene Kindheit zurückdenken.

Der Landjugend ist das Rad oft ein unentbehrliches Verkehrsmittel für den weiten Schulweg. Die heranwachsende Jugend bleibt ein wichtiger Interessent. Das erste selbstverdiente Geld wird oft zur Anschaffung eines Rades verwendet, wobei sogar die teureren Sporträder bevorzugt werden. Ständig wächst die Zahl der Jugendlichen, die es vorziehen, mit dem Fahrrad und Zeltgepäck in Urlaub zu fahren. Gibt es doch nichts Schöneres, als abseits der großen Marschroute der Ferienausflügler, die Welt vom Fahrrad aus zu betrachten. Wieviele versteckte Naturschönheiten sind nur auf schmalen Waldpfaden zu erreichen. Viele Jugendliche lassen sich von den großen Vorbildern im Radrennsport begeistern und sind bestrebt, ihnen nachzueifern. Wer hätte auch nicht Bewunderung übrig für diesen Sport, der so viel Ausdauer, Härte, Mut



und Schnelligkeit verlangt. Es ist positiv zu werten, daß man diese Entwicklung bewußt fördert und dazu beiträgt, daß eine gesunde, sportgestählte Jugend heranwächst.

Auch im Berufsverkehr ist das Fahrrad nicht mehr hinwegzudenken. Wer bei Arbeits-schluß vor den Toren eines großen Industrie-werkes steht, wird über die nicht endenwol-lende Schlange von Radfahrern immer wie-der staunen. Diese Leute wissen ihre Unab-hängigkeit von überfüllten Verkehrsmitteln zu schätzen.

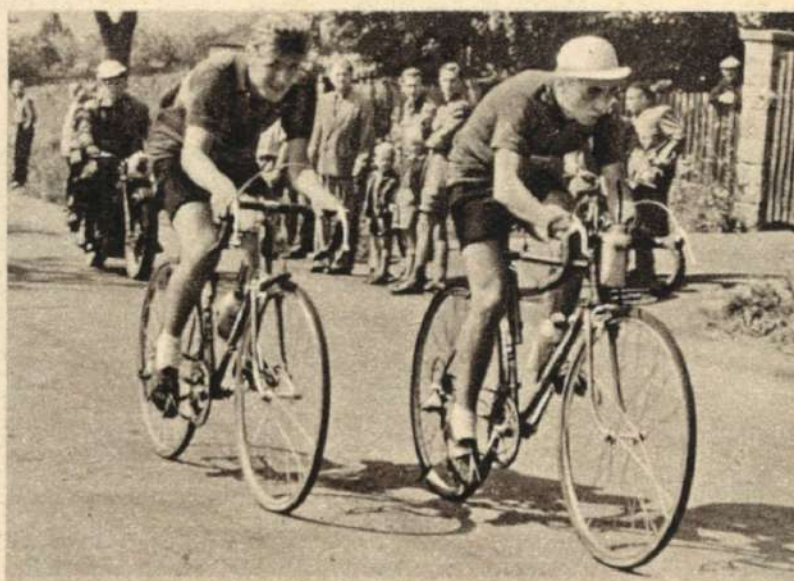


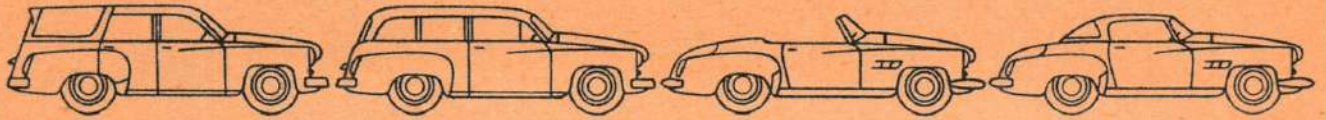
Nimmt das Gewicht beängstigend zu, dann greift man auf Anraten des Arztes wieder zu seinem alten treuen Freund, dem Fahrrad. Bis ins hohe Alter fährt so mancher aus der Erkenntnis heraus noch Rad, daß die Bewegung in frischer Luft den Körper gesund erhält. Daher gibt es einen großen Kreis,



der dem Fahrrad aus sportlichen, wirtschaftlichen oder auch praktischen Erwägungen treu bleibt oder wieder zu ihm zurückkehrt. So ist es zum Beispiel durchaus keine Seltenheit mehr, daß mancher Automobilbesitzer sich aufs Fahrrad setzt, um sich von der Hast des Tages zu entspannen oder kurze Wegstrecken zurückzulegen.

Die volkseigene Fahrradindustrie der Deutschen Demokratischen Republik, vertreten durch die weltbekannten Marken „Diamant“, „Mifa“ und „Möve“, kann stolz darauf sein, daß sie Fahrräder baut, die Freude bringen und die jederzeit ihren Platz im Berufsverkehr und in der Freizeitgestaltung behaupten werden.





OB

Wartburg

ODER

Trabant

Weshalb die Besitzer eines „Trabant“ oder „Wartburg“ aus der Pkw-Produktion der volkseigenen Kraftfahrzeugindustrie der Deutschen Demokratischen Republik sagen können: „Er, der Wagen, macht uns Freude!“, dafür gibt es zahlreiche Gründe.

Interessant ist es nun, den Ursachen für diese vollauf berechtigte Freude einmal nachzuspüren.

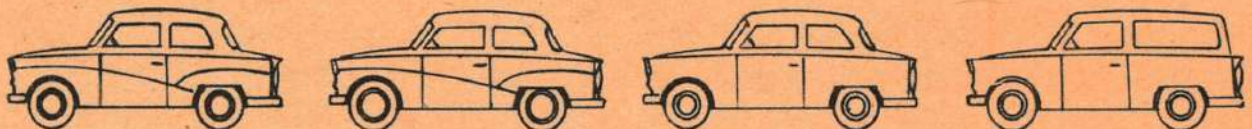
Jedem „Trabant“ aus dem VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau und jedem „Wartburg“ aus dem VEB Automobilwerk Eisenach wird von vornherein Vertrauen entgegengebracht, weil viele Beweise für seine Reife, seine Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit vorliegen und ständig neu erhärtet werden. Inwiefern? Nun, es gibt überzeugende Beweise für die ausgezeichneten Gesamtqualitäten vom „Trabant“ und „Wartburg“, das sind die Siege und Medaillengewinne im Automobilsport mit diesen serienmäßigen Wagen! Ralleyerfolge wiegen schwer. Sie zeigen die Sorgfalt der Konstruktion, die Präzision in der Herstellung, die Güte des Materials, sie beweisen die Zuverlässigkeit des Wagens und seine möglichen Fahrleistungen auf Langstrecken, in Geschwindigkeitsetappen, bei Brems- und Beschleunigungsprüfungen. Zwei „Trabant“ strafpunktfreie Goldmedaillengewinner bei der österreichischen Semperit-Ralley, „Wartburg“ Gesamtsieger bei der internationalen Rallye Hanseat, 2. Mannschaftspreis auf „Trabant“ bei der Internationalen Rallye Wartburg und bei der gleichen Rallye Gesamtsieg auf „Wartburg“, immer gegen hubraummäßig teils weit größere Konkurrenz – das sind nur ein paar der im Vorjahr erzielten Sporterfolge. Freut man sich da nicht, selbst einen Wagen zu fahren, der im Automobilsport so erfolgreich ist?

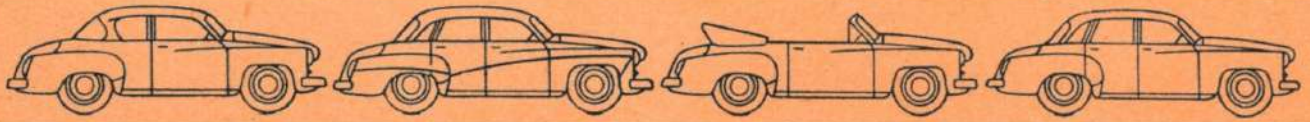
Das Vertrauen zum „Trabant“ und „Wartburg“ und die ständige Zufriedenheit mit

beiden Wagen stützt sich selbstverständlich auch auf den eingespielten Kundendienst. Ob in der DDR, also im Herstellerland, oder in den vielen Exportländern – beim „Wartburg“ beispielsweise in mehr als 30 – überall ist Verlaß auf den fürsorglichen „verlängerten Arm“ der Werke in Zwickau und Eisenach, auf die Kundendienst- bzw. Service-Organisation, auf die Betreuung jedes „Trabant“ und jedes „Wartburg“ durch geschultes Fachpersonal in den Vertragswerkstätten. Eine erfreuliche Gewißheit – schon vor dem Kauf!

Und dann die Anschaffung selbst!

Die Freude über den „Trabant“ oder „Wartburg“ liegt auch in der Tatsache begründet, daß der Wagen voll den persönlichen Wünschen und Vorstellungen, den einzelnen Bedürfnissen und Verwendungszwecken entspricht. Die Vielfalt an Ausführungen beider Typen bietet eine so reiche Auswahl, daß daraus tatsächlich fast alle individuellen Ansprüche, die an ein Automobil gestellt werden können, Berücksichtigung finden. Denn beide Typen unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich Größenklasse, Hubraum, Leistung, Preis usw., sondern darüber hinaus gibt es innerhalb jedes einzelnen Typs wiederum eine Anzahl verschiedener Karosserieausführungen und Ausstattungen, ganz abgesehen von den jeweiligen modernen Farbblackierungen. Das Angebot reicht beim Typ „Wartburg“ von der Limousine mit und ohne Schiebedach, der Limousine de Luxe über den zweckvollen Kombiwagen und der komfortabel-praktischen Camping-Limousine bis zum exklusiven sportlichen Coupé. Der „Trabant“ wird z. Z. in Standard- und Sonderausführungen der Limousine, sowie als Kombiwagen hergestellt. Die Sonderausführungen der Limousine können ein- und zweifarbig geliefert werden und unterschei-





den sich vom Standard-Typ durch zusätzliche Ausstattungen (seitliche Zierleisten, Pfeifenpolsterung der Sitze, Sonnenblenden, Handschuhkastendeckel, Ascher im Fondraum, Motor- und Kofferraumbeleuchtung usw.). Diese Möglichkeit, aus dem „Trabant“- und „Wartburg“-Fertigungsprogramm das persönlich am besten geeignete, gefälligste und zweckmäßigste Automobil aussuchen zu können, schafft natürlich die Gewähr langandauernder Freude am Wagen.

Hinzu kommt weiter die effektive Leistungsfähigkeit des ausgesuchten Wagens.

Ganz gleich, ob es sich dabei um einen „Trabant“ oder einen „Wartburg“ handelt, immer weisen diese Wagen einen hohen Wirkungsgrad auf! Dieser ist ja nicht allein nach den jeweiligen Katalogangaben über PS und Höchstgeschwindigkeiten zu beurteilen, sondern hier wirken viele Faktoren zusammen, beispielsweise Motorleistung und Drehmoment, Beschleunigungsvermögen und Steigfähigkeit, das gesamte Fahrverhalten des Wagens, die Kurvenfestigkeit,

seine Straßenlage überhaupt, nicht zuletzt auch sein Bremsvermögen, die Fahrsicherheit usw. Warum nun lassen „Trabant“ und „Wartburg“ so hervorragende Gesamtleistungen – wie sie durch Ralleyerfolge bewiesen sind – erzielen? Zwar haben beide Wagen unterschiedliche Gesamtkonzeptionen, aber sie weisen eine Reihe gemeinsamer erprobter und bewährter Konstruktionsmerkmale auf. In beiden Wagen werden Zweitaktmotoren verwendet, die eben auf Grund ihres Arbeitsprinzips bei verhältnismäßig kleinem Hubraum hohe PS-Leistungen abgeben und einen weitgehend gleichförmigen Drehmomentverlauf aufweisen („Trabant“: 500 ccm – 18 PS – 4,5 kpm; „Wartburg“: 900 ccm – 38 PS – 8,3 kpm); es sind zuverlässige Motoren mit Leistung, Kraft und Temperament, die infolge ihrer Zweitaktarbeitsweise unermüdlich drehen und sich nicht „Überdrehen“ lassen. Beide Wagen haben Vierganggetriebe, deshalb gute Anpassungsfähigkeit an alle vorkommenden Steigungen, damit kommt man gut



über jeden Berg hinweg. Beide Wagen besitzen Frontantrieb, das ist ein wesentlicher Grund für ihre überlegene Kurvenstabilität, die sich – wie die tadellose Straßenlage, die hohe Fahrsicherheit – ergänzend aus den sorgfältig entwickelten Fahrwerkskonstruktionen ergibt. So kommt es, daß beide Wagen ausgezeichnet über Autobahnen, durch Kurven, auf Bergstraßen hinauf und hinunter, überall schnell und sicher zu fahren sind! Kein Wunder, daß man sich dann stets über den Wagen freut!

Vollständig wird die Freude über den „Trabant“ oder den „Wartburg“ aber, wenn man ihre Wirtschaftlichkeit kennen gelernt hat und weiß, wie wenig Aufwand für diese Wagen erforderlich ist. Auch das sind Vorzüge ihrer Konstruktion. Ein typisches Beispiel dafür ist die für die Wirtschaftlichkeit sehr aus-

der Zweitakter innerhalb entsprechender Drehzahlen und Belastungen einen niedrigeren spezifischen Kraftstoffverbrauch vorweisen, ausgedrückt in Gramm pro PS und Stunde. Er ist anspruchslos in der Wartung; es brauchen keine Ventile nachgestellt zu werden, und was sonst alles mit Ventilen zusammenhängt, es gibt keinen Ölwechsel, kein Ölstandskontrollieren, kein Ölnachfüllen, weil die ständige und zuverlässige Schmierung durch die Frischölbeimischung zum Kraftstoff gewissermaßen „automatisch“ erfolgt. Falls dann doch nach vielen, sehr vielen Kilometern eine Motorüberholung fällig werden sollte, so ist der Reparaturaufwand gleichfalls gering; man denke dabei nur an die wenigen Zylinder und Verschleißteile.

Und noch etwas, denn umfassende Wirt-



schlaggebende Bauart und Arbeitsweise des Motors. Da bietet das Zweitaktprinzip, sowohl beim „Trabant“-Zweizylindermotor als auch im „Wartburg“-Dreizylindermotor angewendet, ungemein viele Vorteile. Der Zweitaktmotor ist einfach im Aufbau, er benötigt keinerlei Ventile und leistungszehrende Ventilsteuerung durch anzutreibende Nockenwelle, Stößel, Stoßstangen und Kipphebel, und er kommt mit einer Mindestzahl sich bewegender Teile aus, nämlich beim „Trabant“ 2 Kolben, 2 Pleuel, 1 Kurbelwelle; beim „Wartburg“ 3 Kolben, 3 Pleuel, 1 Kurbelwelle.

Schon in der Herstellung erfordert der Zweitaktmotor deshalb viel weniger konstruktiven, fertigungstechnischen und materialmäßigen Aufwand. Dann im Betrieb kann

schaftlichkeit wird ja nicht nur am Kraftstoffverbrauch gemessen: Hubraum an sich kostet auch Geld, nämlich Steuer und Versicherung. Weil jedoch „Trabant“ und „Wartburg“ relativ kleine Hubräume haben, 500 ccm und 900 ccm, so macht sich das auch in den entsprechend niedrigeren Unterhaltungskosten vorteilhaft bemerkbar. Ralley-Beweise der Gesamtqualitäten, erstklassiger Kundendienst, individuelle Auswahl aus vielseitigen Produktionsprogrammen, große Leistungsfähigkeit, hohe Wirtschaftlichkeit, das also sind einige der Gründe, weshalb „Trabant“- und „Wartburg“-Besitzer mit vollem Recht zufrieden sagen können:

„Er, der Wagen, macht uns F r e u d e !“

1:0 für Multicar

Vor allen Industriezweigen stehen große Aufgaben, die es im Rahmen des Siebenjahrplanes zu bewältigen gilt. Daher heißt es auch, die Organisation innerhalb der Produktionsstätten zu verbessern und den Prozeß der Mechanisierung und Automatisierung weiter zu fördern. In vielen Werken spielt dabei das Problem des innerbetrieblichen Transportes eine bedeutende Rolle. Einst gehörten Transportkolonnen, die das Material auf Tafelwagen oder Spezialkarren an die Maschinen brachten, zum alltäglichen Bild. Es ist eine Tatsache, daß ein Transportarbeiter am Tage eine Strecke von ungefähr 30 km, mitunter sogar mehr, zurücklegen muß. Abgesehen von der dabei verausgabten Körperkraft ist es unwirtschaftlich, wenn 6 bis 8 Transportarbeiter einen mit schwerem Material beladenen Karren durch die Fertigungsstätten, über Rollbahnen und auf Rampen schieben müssen. Dieser Zustand wird in nicht allzuferner Zeit der Vergangenheit angehören, denn immer mehr brechen sich Neuerungen Bahn, die auch dem Transportarbeiter das Leben erleichtern. Aus dem VEB Fahrzeugwerk Waltershausen in Thüringen kommen die robusten Diesel-Kleintransporter „Multicar“. Sie sind unerhört wendig und können sich daher gut in den Produktionsstätten bewegen. Für den Transport von Stückgut eignet sich der Kleintransporter Typ „P“ mit dem Pritschenaufbau, der 2 t tragen und eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h entwickeln kann. Dieses Kleinfahrzeug ist außerdem für den Anhängerbetrieb mit nochmals 1,8 t geeignet. Nach Entfernen der Bordwände dieses Fahrzeuges läßt sich ein Sprengaufbau aufsetzen, mit



dem nicht allein Parkwege, sondern während des Sommers auch große Produktionshallen bei angenehmer Temperatur gehalten werden können. Wird der Kleintransporter „Multicar“ Typ „P“ mit einem Kastenaufbau versehen, eignet er sich zum Transport von Gütern, die äußeren Witterungseinflüssen nicht ausgesetzt werden dürfen.



Der Hub-Plattformwagen Typ „H“ ist geschaffen worden, um den Transport von schweren Montagetischen in Reparatur- und Produktionsbetrieben zu erleichtern. In Baubetrieben sollte der Dreiseitenkipper Typ „D“ noch mehr eingesetzt werden. Für den Transport von Schüttgut eignet er sich bestens, ganz gleich, ob es sich um Splitt oder Kohlen handelt. Für feuchtes Schüttgut ist jedoch eine ähnliche Ausführung, der Muldenkipper, noch besser am Platze.



Die Kleintransporter haben der Verausgabung von Muskelkraft den Kampf angesagt. Wir wissen, wie dieser Kampf enden wird. Die vorwärts stürmende Technik wird siegen und wertvolle Arbeitskraft kann an anderen wichtigen Plätzen im Produktionsprozeß wirksam werden. Schon heute heißt es: 1:0 für Multicar.



1959

besser produzieren durch Steigerung der Arbeitsproduktivität, Anwendung rationellster Arbeitsmethoden, modernster Technik sowie Technologie und im besonders hohen Maße die bewußte, zielstrebige Mitarbeit aller Werktätigen.

All dies findet seinen Niederschlag in der Fertigstellung des 500 000sten Simson-Mopeds. Dieses nicht alltägliche Jubiläum hat dabei noch eine besondere Bedeutung, weil erstens dieser Fertigungserfolg von einem Erzeugnis in verhältnismäßig kurzer Zeitspanne erzielt wurde und zweitens, weil zu den Abnehmern der größte Teil der industriell gut entwickelten Länder zählt.

Als vor einigen Monaten von Suhl aus die Meldung „Das 500 000ste Moped fertiggestellt!“ in die Welt ging, da wandten sich wieder, wie schon so oft, die Blicke der technisch interessierten Menschen zu dem Werk, das an den Südwestausläufern des Thüringer Waldes liegt – dem VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson, Suhl, und zu seinen Werktätigen, die in unermüdlichem Einsatz diese große Leistung vollbrachten.

Dem Fleiß und dem Können der Arbeiter, Ingenieure, Techniker und Angestellten jenes großen Kollektivs sozialistischer Arbeitsgemeinschaft verdanken die unter dem Namen „Simson“ bekannten Fahrzeuge ihren guten Ruf, nicht nur in vielen Ländern Europas, sondern auch in denen anderer Erdteile. Überall sind die flinken Mopeds beliebt und geschätzt und zu einem unentbehrlichen Besitz geworden.

Das Bestreben der Simsonwerker war von jeher darauf gerichtet, die ihnen in der Deutschen Demokratischen Republik gestellten Aufgaben zu erfüllen, um ihren Beitrag zur Hebung des Lebensstandards der Bevölkerung zu leisten. Das bedeutet, mehr und

Das Zielstrebige begann bereits bei der Entwicklung des Simson-Mopeds. Die Hauptüberlegung bestand darin, dem Kunden ein sowohl in der Anschaffung, als auch in den Unterhaltungskosten billiges, zugleich aber schnelles, sicheres und in seiner Handhabung einfaches Gebrauchsfahrzeug zu bieten. Kurz gesagt: ein ideales Kleinfahrzeug für jedermann – für Beruf und Freizeit. Modernste Maschineneinrichtungen stehen dem Werk zur Verfügung. Maschinenstraßen sind umgebaut und neu gegliedert worden, um den Fertigungsablauf auf höchstes Tempo zu bringen. Immer wieder wurde er überprüft und immer wieder haben Verbesserungsvorschläge der Werktätigen zur Vereinfachung des Produktionsganges bei gleichzeitiger Senkung der Arbeitszeit je Fertigungseinheit beigetragen. Die Fertigung fließt, wie es in einem Werk, das in vielen Jahrzehnten organisch gewachsen ist, optimal zu erreichen ist. Förderbänder verbinden die Abteilungen miteinander, kontinuierlich durchlaufen die Werkstücke von der modernen Eingangskontrolle des Materials durch die auf den höchsten Stand moderner Tech-

EIN JUBILÄUMSJAHR FÜR



nik stehenden Werksabteilungen, über die halb- und vollautomatischen Maschinen zu den Montagebändern. Lärm ist nerven- und kraftzehrend. Die Arbeitsgeräusche in den Hallen wurden deshalb weitgehendst gedämpft. Überall wird emsig gearbeitet. Nirgends herrscht aber nervöses Treiben. Alles geschieht mit der Präzision des ganz von seiner Aufgabe erfüllten Facharbeiters, mit der Ruhe des wirklichen Könners.

Daß die Sorge um die Zufriedenheit der Kunden nicht mit dem erfolgten Verkauf der Fahrzeuge beendet ist, beweist eine ganze Reihe vom Simsonwerk getroffener organisatorischer Maßnahmen, die in der Hauptsache in einem ausgedehnten Kundendienstnetz im In- und Ausland ihren Niederschlag finden. Allein in der Deutschen Demokratischen Republik stehen dem Kundenkreis zur Instandhaltung der Fahrzeuge etwa 800 autorisierte Vertragswerkstätten zur Verfügung. Ihr technisches Personal wird durch laufende Schulungen im Simsonwerk qualifiziert, um auch bei schwierigen Reparaturen den Kunden schnellstens helfen zu können.

Ausländische Besucher sind aber nicht nur über die hohen technischen Leistungen des

Simson-Werkes erstaunt, sondern vor allem über die soziale Betreuung, die den Werktätigen geboten wird. Gesundheit ist unser wertvollstes Gut. Die Gesunderhaltung der schaffenden Menschen ist deshalb bei Simson oberstes Gebot.

Ein vorzüglich ausgestattetes Betriebsambulatorium steht allen Heilungsuchenden offen. Durch periodische Untersuchungen wird der Gesundheitszustand der Simsonwerker laufend überprüft. Wer außer dem Urlaub dringend einer Erholungskur bedarf, wird vom Betriebsarzt in eines der vielen fachmedizinischen Heime in unserer Republik eingewiesen. Auch in der modernen Zahnklinik wird dem Schmerz behutsam aber gründlich zu Leibe gerückt. Röntgenuntersuchungen werden vorgenommen.

Aber nicht nur den Kranken wird geholfen, auch den Gesunden wird durch vorbeugende Maßnahmen jede Unterstützung zu teil. So ist es für die Betriebsangehörigen des volkseigenen Fahrzeugwerkes eine Selbstverständlichkeit, daß sie ihr Mittagessen in sauberen, freundlichen Speisesälen einnehmen; die Mahlzeiten sind gut und von erfahrenen Köchen zubereitet. Die Kantinen bieten auch während der Arbeitszeit ständig



*Simson-Urlauber
vor dem Start mit der IL 14
ins Urlauberdorf
an die Ostsee*

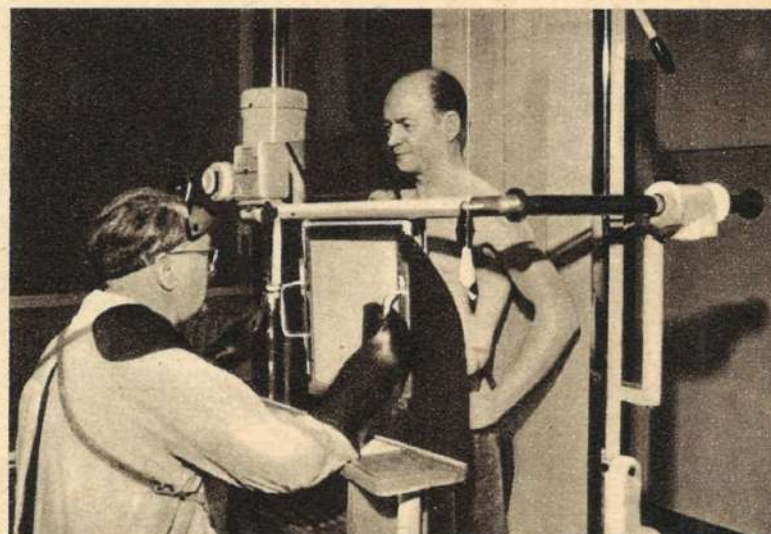
Erfrischungen an. Ein großer Kindergarten nimmt die Kleinen und Kleinsten der berufstätigen Frauen auf. Während die gesunden und fröhlichen Kinder von pädagogisch und medizinisch geschulten Fachkräften betreut werden, können die Mütter unbesorgt ihrer Arbeit nachgehen. Für die Erholungssuchenden werden zu allen Jahreszeiten FDGB-Ferienplätze in den verschiedensten Gegenden der Deutschen Demokratischen Republik vermittelt. Außerdem hat das Werk für die Urlaubs-Hauptsaison auf der bekannten Insel Hiddensee ein Urlauberdorf errichtet, in dem die Feriengäste mit ihren Familien



in herrlichen kleinen Bungalows – umgeben von Sand und Wellen – ungetrübte Sonnentage verbringen können. Den Simsonwerkern bietet sich dabei ein Flug mit der IL 14 von Thüringen zur Ostsee.

Ein großes Klubhaus im Werk ist das Domizil vieler Arbeitsgemeinschaften, Zirkel und Laienspielgruppen. Ein Fernsehraum fehlt hier ebenso wenig wie ein Filmsaal. Natürlich ist auch eine umfangreiche Bibliothek vorhanden, so daß sich jeder Bücherwurm den neuesten Publikationen seines Fach- und Interessengebietes widmen kann. Gemütliche Polsterecken laden zum Lesen ein. Zur Entspannung nach des Tages Arbeit trägt auch ein Schach- oder Kartenspiel bei.

Neben Filmvorführungen finden im Klubhaus aber auch ständig andere kulturelle Veranstaltungen statt. Seine Bühne steht für Varieté-Aufführungen, für bunte Abende, für Lesestunden bekannter Schriftsteller, für Reisevorträge u. a. m. immer zur Verfügung. Sportinteressenten sind in der Betriebssportgemeinschaft vereint, die weitgehende Förderung durch die Werkleitung genießt. Alle Sportarten können von den Werksangehörigen auf eigenem Sportplatz ausgeübt werden. Besonders sind die Trainer um den Nachwuchs bemüht. Leichtathletik und Fußball werden bevorzugt, besonders erfolgreich sind aber die Kegler- und Ringermannschaften aus Suhl. Es liegt auf der Hand, daß in einem Motorradwerk der Motorsport große Bedeutung hat. Es würde zu weit führen, wollte man hier all die Siege und Goldmedaillen aufzählen, die von den Simsonfahrern in den letzten Jahren bei internationalen Kämpfen auf der Geländepiste, auf der Moto-Cross-Bahn und auf der Straßenrennstrecke errungen wurden. Weit über die Grenzen unserer Heimat hinaus sind die Namen eines Lothar Bock, Karl Nier, Gottfried Pohlan, Günter Clarinc, Helmut Weber, Rudi Gilbert, Walter Heubach, Helmut Amthor, Horst Schmerze, Walter Knoch, Erwin Reps und Hans Weinert bekannt. Wie alle Werksangehörigen tragen auch diese Fahrer als Mitglieder der Simson-Sportabteilungen und des Suhler ADMV-Motorsportclubs dazu bei, daß der Name Simson als Qualitätsbegriff in die Welt getragen wird.



Erfolge wollen hart erkämpft sein. Diese alte Wahrheit spiegelt sich wider in der Arbeit der Werktätigen des VEB Motorradwerk Zschopau, im fahrerischen Können der Sportler und nicht zuletzt auch in der starken Nachfrage nach MZ-Motorrädern.

In den letzten Jahren schoben sich auf den Rennstrecken Europas die kleinen Zweitakter aus Zschopau immer mehr in den Vordergrund. In schwerer Arbeit eines kleinen Kollektivs, der Rennsportabteilung des MZ-Werkes, unter dem inzwischen von der Regierung unserer Republik zum „Verdienten Techniker des Volkes“ ausgezeichneten Ingenieur Walter Kaaden, wurden im MZ-Werk Rennmaschinen geschaffen, die nach dem Monza-Sieg von Ernst Degner zu den schnellsten der Welt zählen.

Erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit wurden die MZ-Rennzweitakter auch auf ausländischen Rennpisten an den Start geschoben, von den „Großen“ der Motorradwelt fast mitleidig betrachtet. Doch recht bald zeigte sich, daß die Fahrzeuge und Rennfahrer aus der Deutschen Demokratischen Republik eine sehr starke Rivalität darstellen. Sie wurden beachtet, sehr schnell waren sie gefürchtet und heute sind die Maschinen aus dem VEB Motorradwerk Zschopau im Konzert des internationalen Motorrennsportes diejenigen, die den Ton mit bestimmen. Leute mit Rang und Namen, wie der Schweizer Taveri, der Rhodesier Hocking oder Minter aus England, baten darum, eine MZ-Rennmaschine fahren zu dürfen. Mit MZ-Rennmaschinen wurden erste und vordere Plätze belegt. Gehören die MZ-Rennmaschinen der Achtel- und Viertelliterklasse zu den schnellsten der Welt, so zählen die Geländemaschinen aus Zschopau mit zu den zuverlässigsten im internationalen Leistungssport. Zielstrebig eroberten sich die Geländefahrer des MZ-Werkes Achtung und Anerkennung unter den Leistungssportlern.

Die Maschinen aus dem Erzgebirgsstädtchen finden immer stärkeren Beifall. Viele Gold-



Sozialistische Gemeinschaftsarbeit in der Praxis

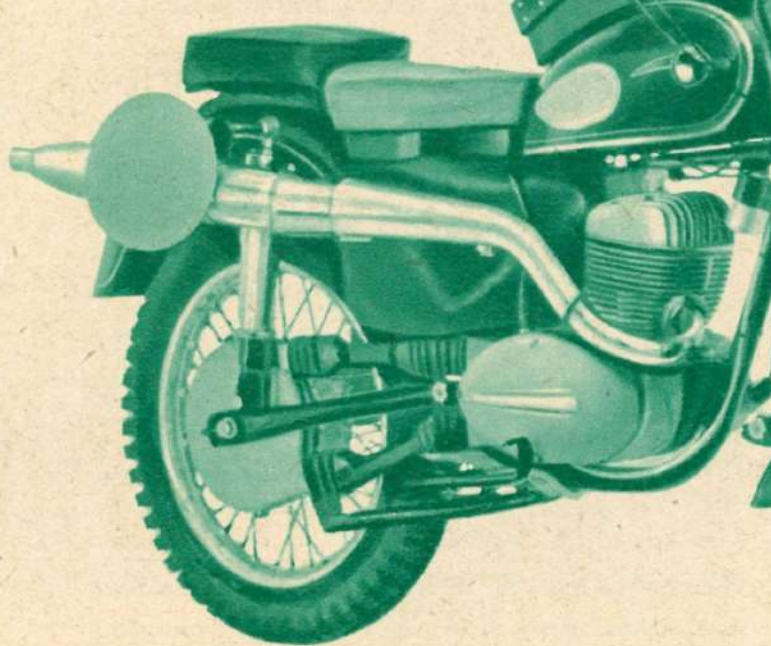
medaillen und Klassensiege in den letzten Jahren sprechen eine sehr deutliche Sprache über Qualität von Maschine und Fahrer. Es nimmt deshalb nicht wunder, wenn diese in Kleinserien gefertigten Geländefahrzeuge in Westdeutschland und auch im Ausland gern gekauft werden. Wenn diese Maschine nun kürzlich vom „Deutschen Amt für Material- und Warenprüfung“ in Dresden mit dem Prädikat „Q“, der höchsten Qualitätsbezeichnung in unserer Republik, ausgezeichnet wurde, dann sind nicht allein die hervorragenden Leistungen der Geländesportler und ihre exakt laufenden Maschinen geehrt worden, sondern in erster Linie die Arbeiter und Ingenieure des gesamten Werkes in Zschopau.

In vielen Berichten und Artikeln der Presse wurden die Erfolge der Rennfahrer und Leistungssportler gewürdigt; selten jedoch konnte man von jenen Tausenden lesen, die Tag für Tag an den Maschinen, am Montageband, auf den Versuchsstrecken, an den Reißbrettern oder sonstwo in dem großen Zschopauer Motorradwerk ihre Pflicht tun und erst die Voraussetzungen zu all diesen schönen und hervorragenden Erfolgen schaffen. Trotz des bisher Erreichten gibt

man sich jedoch bei MZ noch nicht zufrieden. Das würde ja auch schließlich Stillstand bedeuten.

Der Name „MZ“ ist einer der Repräsentanten unserer sozialistischen Industrie in aller Welt. Von den Motorrädern aus Zschopau spricht man in Finnland, Schweden, Bulgarien, Burma, in den USA, in rund 50 Ländern unseres Erdballes.

Kurz einen Blick in die Werkhallen des großen volkseigenen Zschopauer Motorradwerkes. Maschinen beherrschen den Saal und nur wenige Arbeiter – zum Teil Frauen – bedienen die Automaten. Wir befinden uns in der Taktstraße, auf der die Gehäusehäl-



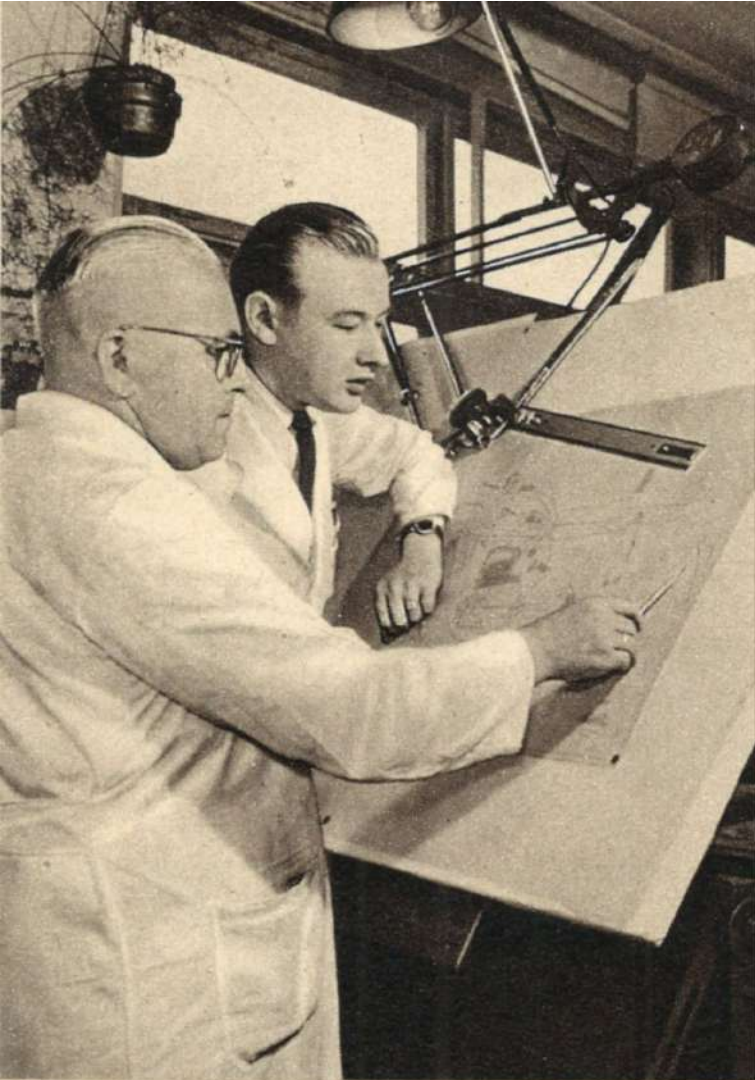
ten gebohrt und gefräst werden. Auf einer großen Tafel an der Stirnseite wird die Tagesproduktion angezeigt, die immer über dem Plan liegt. In der Montage gleiten wie von Geisterhand gezogen Materialkörbe von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz. Der Facharbeiter findet darin mit traumwandlerischer Sicherheit das Teil, das zur Motormontage von ihm benötigt wird. In der Fertigmontage ist es ähnlich. Alle drei Minuten verläßt ein MZ-Motorrad das Band. Bevor die Maschine jedoch die Montagehalle verläßt, wird sie einer eingehenden Prüfung unterzogen. Der Motor läßt zum erstenmal sein Lied erklingen.

Ist aber nun der Alltag des Motorradbauers eintönig? Man könnte den Eindruck bekommen, wenn man nur sieht, daß einer seinen Automaten bedient, dieser Räder montiert, jener die Motoren zusammenbaut – dabei wiederholt sich am Tag viele hundertmal dieser und jener Handgriff. Monoton? Keinesfalls! Zschopaus Arbeiter sind keine Maschinen, die wie Roboter ihr Tagewerk vollbringen. Sie sind die Herren in ihrem Betrieb, er gehört ihnen. Viele Brigaden stehen im Wettbewerb, wollen den Titel „Sozialistische Brigade“ erringen.

Ein Beispiel für das hohe Verantwortungsbewußtsein der Werktätigen im volkseigenen Motorradwerk Zschopau ist der Ruf der Kleinserienbauer an alle, die Qualität der Teile noch mehr zu verbessern. So forderten die Geländemaschinenbauer – wie oben erwähnt, erhielt die MZ 250 G das Qualitätszeichen „Q“ – alle Kollegen auf, kein Teil an die nächstfolgende Abteilung weiterzugeben, das nicht hundertprozentig einwandfrei bearbeitet ist. Helmut Werner, der Leiter der Abteilung Kleinserie, wurde zum Leiter einer Brigade gewählt, die ihre Erfahrungen in alle Abteilungen des Werkes weiterträgt.

Der Motor ist ein ausgereiftes Aggregat. Getriebe und elektrische Anlage sind allen Ansprüchen gewachsen und das Fahrgestell wurde präzise durchkonstruiert, dennoch werden laufend Verbesserungen durchgeführt, die sich bei Fahrten auf der Versuchsstrecke und bei Leistungsprüfungsfahrten bewährten. Große Beachtung wird vor allem der Oberflächenbearbeitung geschenkt. Die Qualität der Chromteile konnte durch die Mitarbeit der Kollegen des Betriebes erhöht werden. Aber auch die „Veredlung“, die verschiedenfarbigen Ausführungen der MZ-Motorräder, entsprechen dem Leistungsstand des Weltmarktes.

Von den Erfolgen und Rekorden der Renn- und Sportmaschinen des Zschopauer Motorradwerkes spricht man in der Welt. Ja man kann ohne zu übertreiben von Rekorden

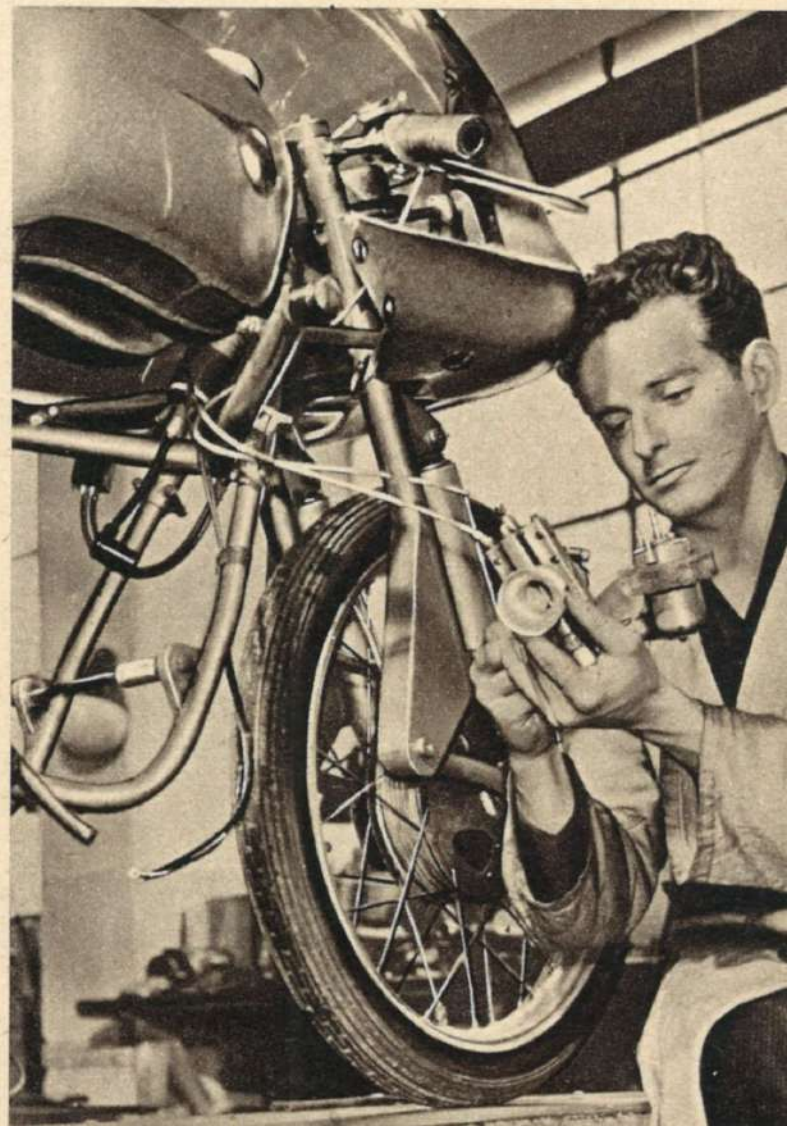


Stolz sind sie als die Besitzer eines so bedeutenden sozialistischen Betriebes, der ihnen nicht nur Arbeit, sondern viele soziale Errungenschaften gewährt. In den 50 Jahren seit Bestehen der Motorradfabrik im Tal der Dichau, wurde erst seit Gründung der Deutschen Demokratischen Republik ein Verhältnis zur Arbeit geschaffen, das der Leistung der Werktätigen voll gerecht wird. Freie Menschen gehen aus und ein und jeder weiß, daß er in den großen Gebäudekomplexen mitten zwischen den hohen Fichten der Erzgebirgshänge zu Hause, in seinem Betrieb ist.

Der schönste Lohn jedoch für alle Kollegen des MZ-Werkes ist es, wenn der Postbote Briefe aus vielen Ländern nach Zschopau bringt, in denen in den Sprachen der Welt Dank gesagt wird für die hervorragenden Fahrzeuge aus der Deutschen Demokratischen Republik.

sprechen, wenn MZ innerhalb weniger Jahre eine der angesehensten Motorradfabriken der Welt geworden ist. Waren es bei den Rennfahrzeugen die Mitglieder der kleinen Sportabteilung und die beherzten Männer im braunen Lederanzug, bei den Geländemaschinen die „Steuerkünstler“, die das MZ-Fabrikzeichen in die weite Welt hinausgetragen haben, so sind doch am Gesamterfolg alle Angehörigen unseres Betriebes beteiligt.

Wenn die Siegerlisten auch Namen wie Fügner, Degner, Liebe oder Stiegler verkünden, so ist dennoch untrennbar der Name der Erzeugnisse mit dem persönlichen Einsatz des Sportlers verbunden – die gleichsam Erfolgreichen sind die vielen Werktätigen des großen MZ-Werkes. Diese Menschen schaffen, genannt oder ungenannt, die großen Voraussetzungen, die dem Motorradkäufer von heute und morgen nutzen! Stolz sind die Zschopauer Arbeiter auf ihre Erzeugnisse.



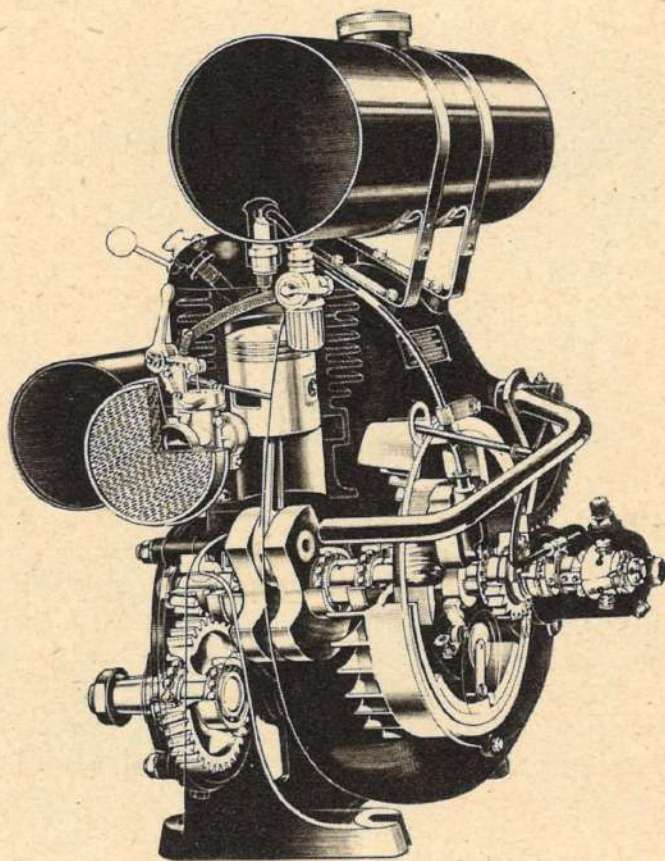
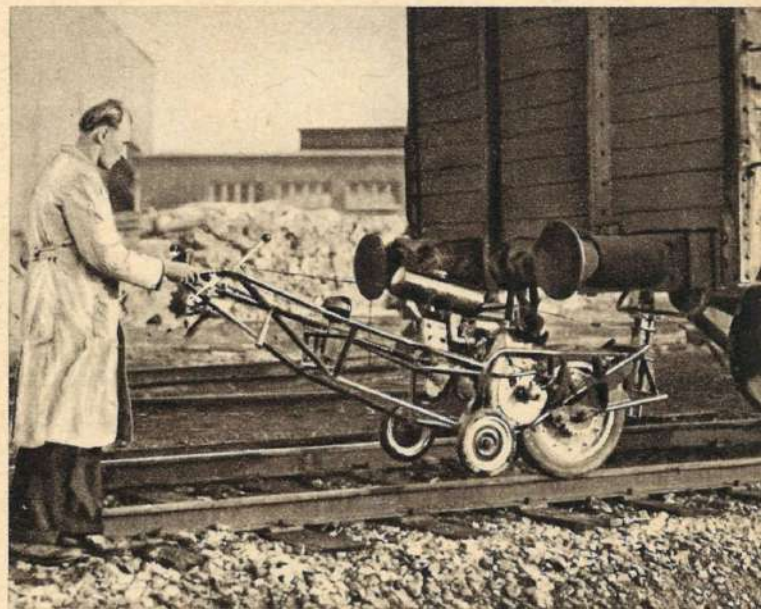


HIER und DORT und ÜBERALL

Oftmals sind Sie schon stehen geblieben und haben Ihre Aufmerksamkeit Geräten gewidmet, die verblüffend leicht Arbeiten ausführen, zu denen bisher schwere körperliche Anstrengungen notwendig waren. Man ist erstaunt darüber, welche Mittel der Mensch erdenkt, um sich seine Arbeit zu erleichtern.

In allen Industriezweigen, in der Landwirtschaft, Wasser- und Forstwirtschaft sieht man kleine Vergaser-Motoren als Kraftquelle für Maschinen und Geräte. Es sind die tausendfach bewährten Zweitakt-Motoren aus der Barkas-Produktion.

Sie können z. B. beobachten, daß ein Mann einige schwere beladene Waggons wegschiebt, dabei hilft ihm ein 6-PS-Barkas-Motor! (Abb. 1) Bedeutet das nicht eine wesentliche Erleichterung für die menschliche Arbeitskraft?



Überall kann man leistungsfähige Barkas-Motoren entdecken, ob beim Antrieb von Vibrierplatten und Kipptrommelmischern auf Baustellen, ob für Wasser- und Schlamm-pumpen oder für den Antrieb von Tragkraft-spritzen der Feuerwehr, im Hackfruchtver-ladegerät, zum Antrieb von Förderbändern; Schädlingsbekämpfungsgeräten, in Motorhacken oder als Baumsägemotor für Einmann-Bedienung. Eine Vielzahl von Verwendungs-möglichkeiten ließen sich noch an-führen.



Die begehrten Barkas-Motoren von 2,5 bis 28 PS bilden nur einen Teil der gesamten Produktion des VEB Barkas-Werke.

Den zweiten Hauptzweig der Fertigung bilden die bekannten Barkas-Kleintransporter vom Typ V 901/2. Täglich begegnet man diesen schnellen und robusten Dreiviertel-Tonnern

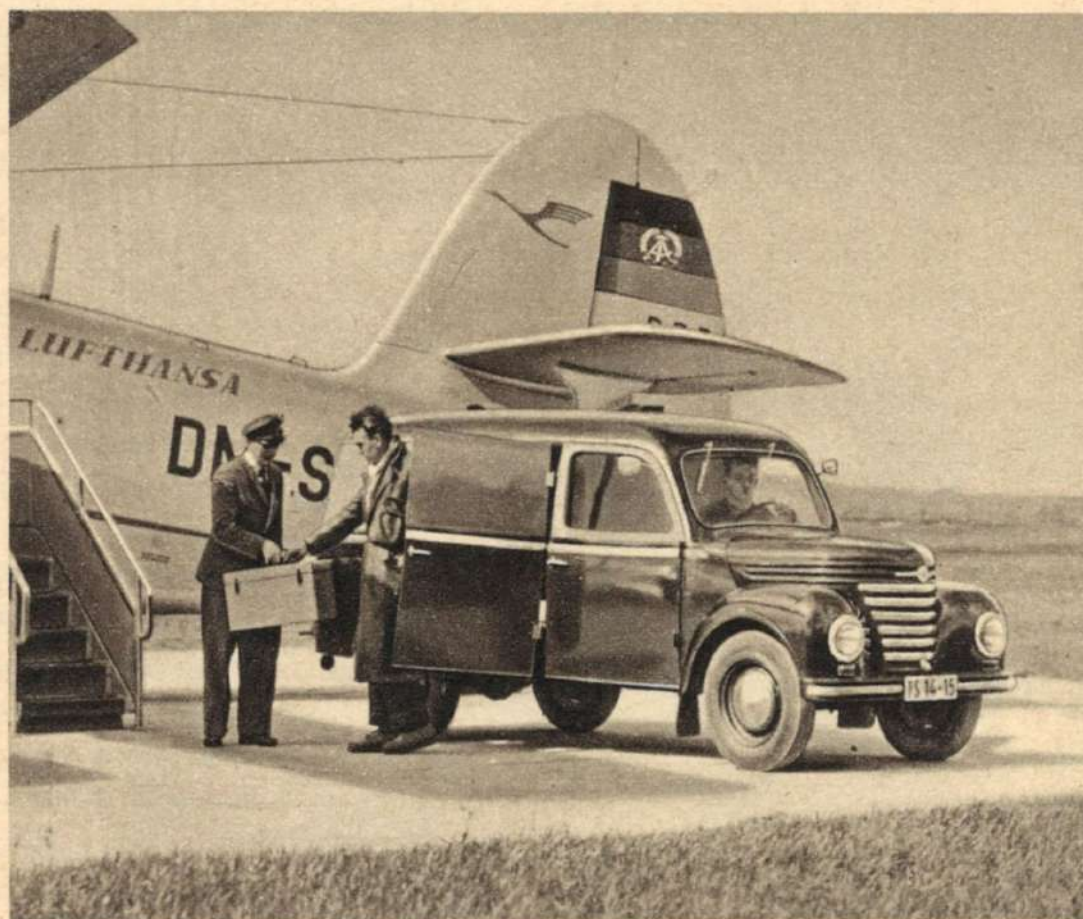
überall auf unseren Straßen, ob im Rettungseinsatz als Krankenwagen, als Lieferwagen in der Lebensmittelversorgung, als achtsitzigen Kleinbus im Reiseverkehr oder in den Ausführungen als Kombi-, Kasten- und Pritschenwagen. Mit dem bewährten 28-PS-Dreizylinder-Zweitakt-Motor besitzen diese rentablen Fahrzeuge ein robustes Antriebsaggregat von starkem Anzugsvermögen.

Barkas-Wagen fahren zuverlässig und wirt-

schaftlich in über 20 Ländern und beweisen täglich ihre Leistungen unter extremen Temperaturen.

Den dritten Produktionszweig der VEB Barkas-Werke bilden die für Dieselmotoren unerlässlichen Diesel-Einspritzpumpen. Diese beeinflussen entscheidend die Leistung und den Kraftstoffverbrauch des Motors. Eine genaue Abstimmung der Einspritzanlage zum Motor ist deshalb besonders notwendig. Die neuesten Erkenntnisse auf diesem Gebiet werden bei den IFA-Einspritzpumpen berücksichtigt.

Im Bedarfsfall läßt sich u. a. der normale Stufenregler entsprechend einstellen, so daß die Förderleistung der Pumpe an die absolute Bedarfskennlinie des Motors reicht. Dadurch kann ein maximal wirtschaftlicher Betrieb erreicht werden.

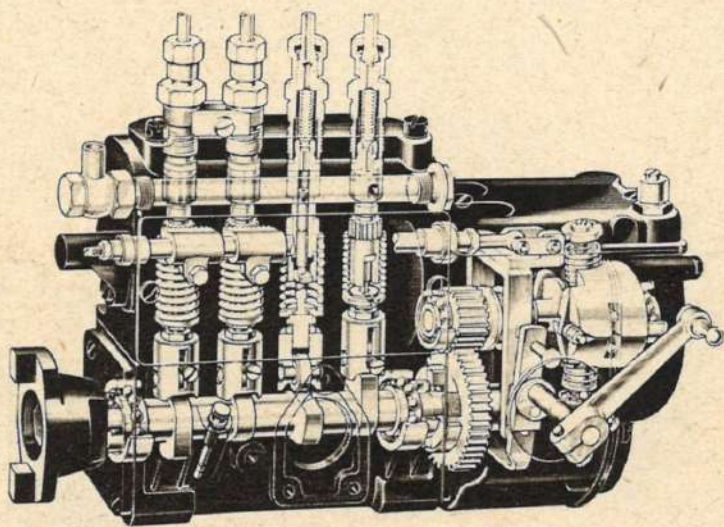


Leistungsstarke

Die IFA-Diesel-Einspritzpumpen werden noch mit Drehzahlwählreglern für Dieselmotoren angeboten, bei denen auftretende Drehzahl-schwankungen, z. B. bei Stromerzeugungs-aggregaten, schnellstens auszugleichen sind. Die IFA-Diesel-Einspritzpumpe ist als fein-mechanisches Spitzenerzeugnis höchster Präzision das Herz des Dieselmotors.

Wir finden die IFA-Einspritzpumpen an Tau-senden Diesel-Motoren in der Wirtschaft und in allen Industriezweigen – überall be-gegenen wir den Barkas-Erzeugnissen, direkt oder indirekt!

Täglich verlassen einige hundert Motoren, IFA-Diesel-Einspritzpumpen und Kleintrans-porter die Montagehallen des VEB Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt und Hainichen. Von da aus führt ihr Weg in die Bezirke zum Aufbau unserer Republik und als Ex-portgut in über 20 Länder.



IFA - DIESEL - EINSPRITZPUMPE

Baugröße A · Vierzylinder

Im Verlauf der Entwicklung der modernen Technik hat sich der Diesel-Motor den Ruf eines treuen, zuverlässigen Helfers erworben. Es gibt wohl kaum einen Wirtschaftszweig, der sich nicht der **Diesel-Motoren als Hilfs- bzw. Arbeitsmittel** bedient.

Außerst umfangreich ist ihr Anwendungsgebiet. Die Bauwirtschaft, Landwirtschaft, die Wasserwirtschaft mit der Flußschifffahrt und selbstverständlich die Industrie können auf den Einsatz leistungsstarker Diesel-Motoren nicht verzichten.

Die großen Aufgaben, die der Siebenjahr-plan stellt, werden zweifellos in noch größerem Umfange als bisher zum Einsatz von Diesel-Motoren führen.

Im VEB Robur-Werke Zittau, im VEB Diesel-Motorenwerk Schönebeck und im VEB Sachsenring Zwickau läuft die Motorenproduktion auf vollen Touren, und es ist gewiß interessant zu verfolgen, in welcher verschiedenen Geräte, Aggregate und auch Fahrzeuge die Motoren eingebaut werden, nachdem sie ihren Probelauf im Herstellerwerk erfolgreich bestanden haben. Es gibt ein bekanntes Sprichwort: „Wer die Wahl hat, hat die Qual“. Das trifft jedoch nicht auf die Auswahl der richtigen Motoren zu, wo ein Leistungsbereich von 6,5 bis 150 PS zur Verfügung steht. In diesem Falle wird vom beabsichtigten Verwendungszweck ausgegangen und dann die folgerichtige Wahl getroffen. Sollen mehrere Dieselmotoren mit unterschiedlicher Leistung eingesetzt wer-

DIESELMOTOREN

den, empfiehlt es sich, auf Motoren zurückzugreifen, die auf dem Prinzip einer Baukastenreihe aufgebaut sind. Leicht erkennt man den Vorteil, der in einer beliebigen Austauschbarkeit der Hauptverschleißteile und vor allem einer erleichterten Ersatzteilhaltung besteht. Die Motoren des VEB Robur-Werke Zittau und des VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck entsprechen diesem Prinzip.

Bitte unternehmen Sie nun mit uns einen Streifzug durch das Wirtschaftsleben. Überall werden wir den Dieselmotoren in mannigfaltigsten Verwendungsgebieten begegnen, am häufigsten in den weitverzweigten Teilen der Industrie.



Abb. 1

Der diesel-elektrische Raupendrehkran (Abb. 1), der durch den wassergekühlten Sachsenring-Motor EM 4 angetrieben wird und andere industrielle Hebezeuge, stationäre Stromerzeugungsanlagen (Abb. 2) sowie Diesel-Lokomotiven – sie alle besitzen in den robusten Dieselmotoren einen ausgezeichneten Kraftquell. In Maschinen und Geräten, die entweder tropischer Hitze oder aber Eis und Kälte ausgesetzt sind, bewäh-

ren sich besonders die luftgekühlten Dieselmotoren.

Mit den luftgekühlten Robur-Motoren 4 und 2 NVD sind z. B. Schweißaggregate (Abb. 3)

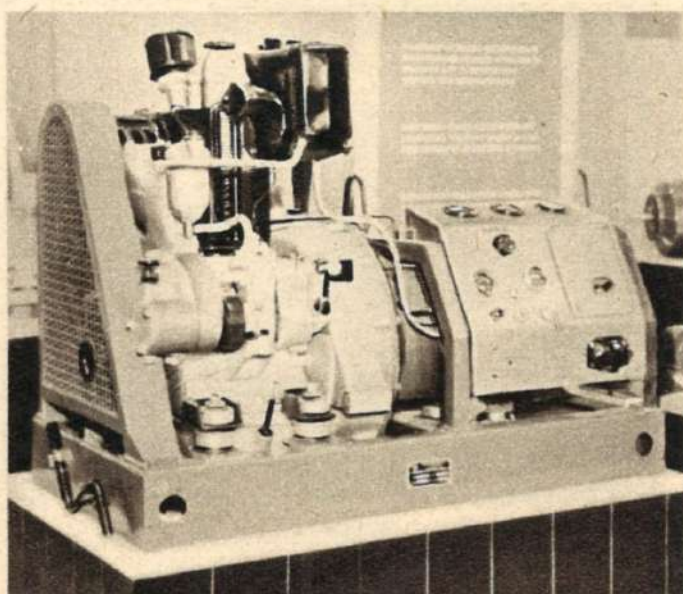
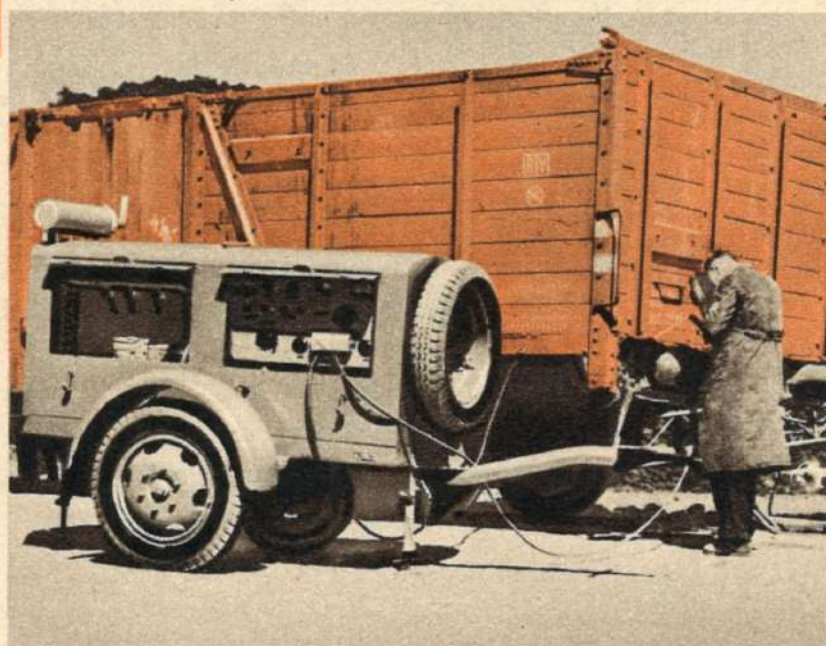


Abb. 2

und Kompressoren ausgerüstet, die viel im Freien eingesetzt werden und im Winter den Vorteil besitzen, daß kein Kühlwasser einfrieren oder das Kühlsystem Schaden nehmen kann. Selbstverständlich wird dadurch die Wartung dieser Motoren wesentlich vereinfacht.



Es ist besonders auch die Bauwirtschaft, die sich der Dieselmotoren bedient. Der Anwendungsradius erstreckt sich vom großen Kipper über die Multicar-Dieseltransporter bis zu den kleinen, wendigen Baustellen-Dumpfern (Abb. 4). Nicht zu vergessen die Dieselmotoren in den Baumaschinen wie Straßenwalze, Betonmischer, Kugelschaufler

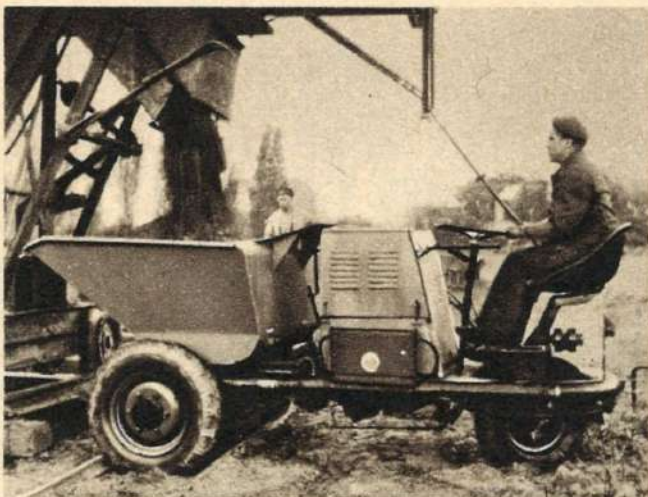


Abb. 4

(Abb. 6), Abraumgeräte und Lastenaufzüge. In der Landwirtschaft findet der Dieselmotor ebenfalls vielseitige Verwendung. Er kann in Mährescher eingebaut und zum Antrieb

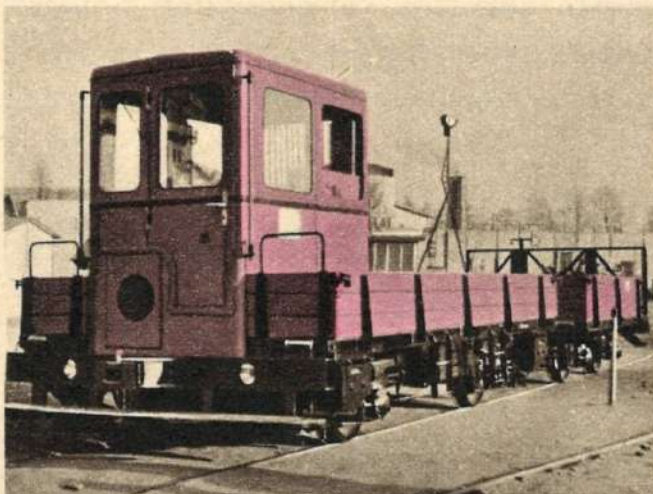


Abb. 5

anderer landwirtschaftlicher Geräte (Abb. 8) wie Exhaustoren usw. benutzt werden. Mit unseren Dieselmotoren betriebene Pumpen-

aggregate leisten in der Vereinigten Arabischen Republik bei der Bewässerung von Wüstengebieten große Dienste.

Weil wir nun schon beim nassen Element angekommen sind, wollen wir nicht versäumen, auf die Verwendung der Motoren in der Wasserwirtschaft hinzuweisen. Sie laufen in Fluß- und Schwimmbaggern, an Pumpen und auch als Antriebselement von Rettungsbooten.

Verschiedene Dieselmotoren werden bei entsprechender Erhöhung der Drehzahl in Zweckfahrzeuge eingebaut. Als Beispiel sei der Krafttrottenwagen der DR (Abb. 5), das Verschiebegerät auf Güterbahnhöfen und der Kleinschlepper genannt.

Selbstverständlich werden auch die Last-




Abb. 6

kraftwagen S 4000-1 und zum Teil auch die Robur-LKW mit zuverlässig arbeitenden Dieselmotoren ausgerüstet.

Die Aufzählung der Beispiele, wo Dieselmotoren als Kraftquell für bewegliche und stationäre Aggregate vom Stromnetz unabhängig zum Einsatz gelangen, ließe sich beliebig erweitern.

Der Dieselmotor ist heute nicht mehr aus dem pulsierenden Leben der Wirtschaft und Technik wegzudenken – zu fest sind seine wirksamen Kräfte mit dem Aufbau einer modernen Industrie verbunden.



MIT
ROBUR
DURCH DEN
Dschungel
VON
VIETNAM

Die Quecksilbersäule des Thermometers ist auf 42 Grad Celsius im Schatten emporgeklettert. Brütende Hitze lastet schwer auf uns, die wir eine Strecke von 350 km von Hanoi nach Hai-Gang zurücklegen müssen. 350 km – so wird wohl der oder jener spöttisch lächeln – ein Kinderspiel für den normalen Kraftfahrer. Wir werden zwei Tage unterwegs sein, um diese Strecke zurückzulegen, die uns allein 200 km durch den Dschungel führen wird. Nicht nur an das Fahrzeug, auch an den Fahrer werden hier die härtesten Anforderungen gestellt. Er ist auf sich selbst angewiesen und hat keine Möglichkeit, im Falle einer Panne in den Bergen das Fahrzeug reparieren zu lassen. Wir fahren in Kolonnen, schlängeln uns auf unbefestigten Straßen und Wegen durch den Busch. Jedes Fahrzeug ist mit 2 t Zement beladen, der für Baustellen dringend benötigt wird. Während wir von einer Wegvertiefung in die andere rollen und uns ganz auf den treuen Motor Garant 32 und das hervorragende Spiel der Achsen, der Federung und des Rahmens verlassen, denken wir noch einmal an die Auswertung der Einsatzfähigkeit unserer Garant-Fahrzeuge bei der

Transportgesellschaft Hanoi zurück. In ihrem Dienst stehen 71 Fahrzeuge Typ Garant 32. Nur 6 Wagen befinden sich in Reparatur. Eine andere Transportgesellschaft verfügt über 23 Wagen von Robur, die sich aber alle im Einsatz befinden. Wir können mit Recht stolz auf unsere Erzeugnisse sein, wenn man dazu noch bedenkt, daß diese Fahrzeuge durchweg Serienfahrzeuge des Baujahres 1953/54 und noch nicht mit dem heute bewährten Allradantrieb ausgerüstet sind.

Nach einer rasanten Talfahrt taucht vor uns ein Fluß auf. Der Weg scheint abgeschnitten zu sein und weit und breit ist keine Fähr zu sehen. Inzwischen ist aber das vordere Fahrzeug in das Wasser hineingefahren. Vorsichtig folgt ein Wagen der Kolonne dem anderen, durchschneidet die Strömung, die oft Auspuffleitung, Kotflügel und Scheinwerfer überflutet. Kaum ist das Ufer glücklich erreicht, geht es sofort wieder bergauf. Vor uns liegt eine anhaltende Steigung von ungefähr 15 Prozent. Je höher wir kommen, desto dichter rückt der Urwald an unsere Fahrzeuge heran. Man braucht nur den Arm auszustrecken, um herrliche fächerartige Blätter und andere Pflanzen, deren Wurzeln frei in die Luft ragen, zu erfassen.

Die feuchte Schwüle – für uns ungewohnt – verursacht einen Schweißausbruch nach dem anderen. Neben dem auf- und abschwelldenen Brummen der Motoren hören wir das Gekreisch einer flüchtenden Affenherde, das sich aber bald in der Tiefe des Waldes verliert.

Den nächsten Fluß überqueren wir auf einer Fähr. Tief wird sie in das Wasser gedrückt, als das Fahrzeug daraufrollt. Hier liegt auch des Rätsels Lösung, warum 2 t Nutzlast je Fahrzeug nicht überschritten werden. Eine höhere Belastung trägt die Fähr nicht und so ist der üblichen Überbelastung der Fahrzeuge Einhalt geboten.

Schnell bricht die Dunkelheit herein, und wir beschließen, in dem kleinen Dörfchen zu



übernachten, das unmittelbar am Fluß liegt. Diese Insel menschlicher Behausungen am Rande des Flusses, umgeben vom Dschungel, bietet einen malerischen Anblick. Wir sitzen in einer Bambushütte und studieren im Licht einer Petroleumlampe die vor uns liegende Strecke an Hand einer Landkarte und erkennen, daß es morgen wieder allerdhand Hindernisse zu überwinden gilt. Trotzdem nehmen wir eine Einladung unserer vietnamesischen Freunde, noch in dieser Nacht auf die Jagd zu gehen, erfreut an. Bald umfängt uns der nächtliche Urwald mit all seinen geheimnisvollen Lauten. Der Schein unserer Karbidlampen, die mittels eines Ledergurtes ähnlich einer Haube am Kopf befestigt sind, durchdringt die Dunkelheit. Das Licht soll das Wild anlocken, aber als es heftig zu regnen beginnt, geben wir die Hoffnung auf, ein Wildschwein, Reh, einen Hirsch oder gar einen Tiger, dessen Gebrüll wir einmal von ferne vernahmen, zu erlegen. Als wir wieder im Dorf eintreffen, sind wir bis auf die Haut durchnäßt. Insofern ist es ein Glück, daß die Temperatur kaum zurückgegangen und es fast noch so schwül wie tagsüber ist. Gegen 1 Uhr morgens legen wir uns zur Ruhe.

Nach einer etwas kurz geratenen Nachtruhe sieht uns das Licht des Morgens schon wieder auf der Strecke. Es bietet sich dasselbe Bild wie gestern: Dschungel, Flüsse und dazu eine regelrechte Treibhausatmosphäre.

Erst nach sechsstündiger Fahrt treffen wir wieder auf Menschen, die ihrer Arbeit auf den Feldern, die sie dem Urwald abgerungen haben, nachgehen. An ausgedehnten Reisfeldern vorbei, kommen wir am Spätnachmittag in Hai-Gang an, einem Ort, der nahe der chinesischen Grenze liegt. Von allen Seiten eilen die Menschen herbei, um uns willkommen zu heißen. Später erzählt man uns, daß wir die ersten Europäer seien, die nach der Zeit des vietnamesischen Befreiungskampfes im Jahr 1954 ihren Ort besuchen. Wir sind als Freunde gekommen und als Freunde werden wir auch geachtet und geehrt. Dies bestätigt sich auch am Abend, als wir zu einem Empfang im Beratungshaus des Ortes weilen. Am anderen Morgen werden die Fahrzeuge abgeladen. Aus einem Zementtransport wird nun eine Teekarawane, und gar bald schaukeln wir hochbeladen nach Hanoi zurück. Der Abschied war sehr herzlich, und viele Dorfbewohner stehen noch und winken, bis wir ihren Blicken entschwunden sind.

Vor uns liegt wieder der Dschungel, liegen Straßen und Wege, die durch den Regen aufgeweicht und zu trügerischen Fallen für die Fahrzeuge geworden sind, aber wir sind gewiß, es wird geschafft. Tag für Tag legen Robur-Fahrzeuge, von tüchtigen Fahrern gelenkt und betreut, in fernen Ländern Zeugnis ab von der Wertarbeit, die im VEB Robur-Werke Zittau geleistet wird.



EIN TRIP MIT DEM **Barkas** KLEINBUS



Fortsetzung

Erinnern Sie sich noch an unsere gemeinsame Reise durch Holland, Belgien und Frankreich in der letzten Ausgabe des „mobil-report“?

Wir hatten damals diese Fahrt kurz vor Paris unterbrochen und wollen sie heute fortsetzen.

Unser Ziel ist, wie schon angedeutet, zunächst Paris. Wir werden uns als erstes in dieser Stadt nach dem Campingplatz umsehen. Wie wir erfahren, liegt er am anderen Ende der Stadt, und es bleibt uns nichts anderes übrig, als hinein ins Verkehrsgewimmel und „mitschwimmen“. Da sich der Fahrer des uns begleitenden Volkswagens in Paris gut auskennt, hielt ich mich hinter ihm, mußte dabei aber höllisch aufpassen, damit der Abstand zwischen uns nicht größer als 1,5 bis 2 m wurde. Sofort hätte sich sonst die Schnauze eines anderen Fahrzeuges dazwischengeschoben. Wenn ein Fahrer merkt, daß man zögernd auf die Bremse tritt, hat man verloren. Dazu kommt vielleicht noch das Warten an einer Ampel und – schon steht man im „Finstern“. Sie können mir glauben, daß ich der Not gehorchend sehr bald begreifen mußte, wie man sich in einem solchen Verkehr zu verhalten hat. Selbst das schönste Gesicht der schönsten Dame am Steuer des schönsten Wagens konnte mich nicht dazu bewegen, Kavalier zu sein.

Wir sind glücklich ohne Schramme auf dem Campingplatz angekommen. Rasch werden die Zelte aufgebaut; einer erledigt die Anmeldung, und bald sind wir stadtfrein.

Obwohl uns nur wenig Zeit zur Verfügung steht, ziehen wir es doch vor, die Sehenswürdigkeiten von Paris per pedes anzulaufen.

Paris, die Seele Frankreichs, wie es oft genannt wird, ist der Treffpunkt unzähliger Besucher aus aller Welt. Wer nach Paris kommt, besucht den 300 m hohen Eiffelturm, das höchste Bauwerk Europas. 1889 wurde er für die damalige Weltausstellung von dem Ing. Eiffel errichtet und ist bis auf den heutigen Tag als Wahrzeichen des modernen

Paris untrennbar mit dem Namen der Stadt verbunden. Besichtigt werden u. a. auch der Invalidendom, das Pantheon, das Palais du Trocadero, der Place de l'Etoile, Place de la Concorde, Place Vendome, der Triumphbogen, der Justizpalast und Notre Dame.

Vergessen wird dabei nicht, sich in einem der vielen Cafés niederzulassen, sowie Zeit und Geld für den Montmartre, das größte nächtliche Vergnügungszentrum, zu reservieren.

So schön wie es ist, dieses Paris, nur zu bald heißt es Abschied nehmen. Wir fahren nach Versailles. Ich möchte die Fahrt gleich benutzen, um Ihnen etwas vom Camping in Paris zu erzählen. Unsere Bedenken in Deutschland bei Antritt der Reise, jede Nacht auf unbequemen Campingplätzen zubringen zu müssen, wurden in Frankreich zerstreut. In jedem Ort, den wir ansteuerten, überraschte uns die gute Organisation des Campingwesens. Der Campingplatz in Paris war vorzüglich ausgestattet. So standen einige Duschanlagen, eine Reihe weißer Becken mit Spiegel und Steckdose für den Trockenrasierer und einige Becken zum Füßewaschen zur Verfügung. Selbstverständlich fehlte nicht das für Frankreich typische IWC.

Oft sorgt eine einzige Person für Anmeldung, Ordnung und Sauberkeit und kassierte ein kleines Entgelt dafür.

Sämtliche Waren für den täglichen Bedarf, wie frische Brötchen und Milch, brauchte man nicht zu missen. Eine solche Anlage erhält nur noch durch die Zelte den Charakter eines Campingplatzes. Die Wege auf dem Platz waren zu Asphaltstraßen ausgebaut und mit erleuchteten Verkehrsschildern versehen.

Wir sind in Versailles angekommen. Schnell einen Blick in das berühmte Königsschloß geworfen und in die schönen Parkanlagen.

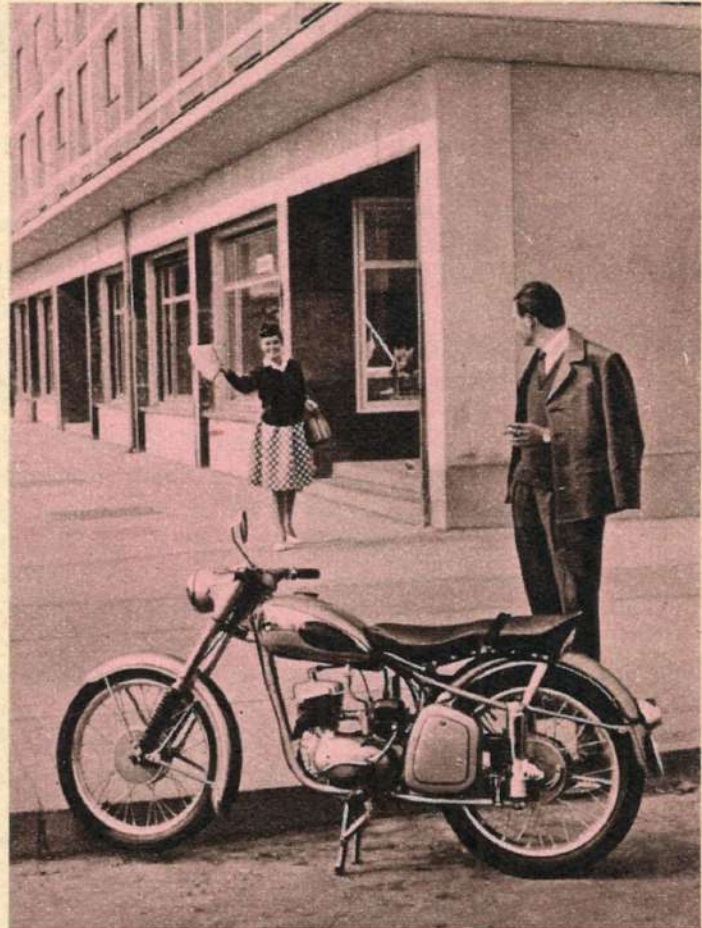
Weiter geht die Fahrt, und bald erkennen wir in der Ferne die Kathedrale von Chartres. Es ist wohl die berühmteste der französischen Kathedralen. Bemerkenswert dadurch, daß zwei der geplanten acht Türme ausgeführt sind, davon der rechte romanisch und der linke spätgotisch.

Fortsetzung Seite 38

das neueste bild . . . , das neueste bild . . . , das



Mit dem WARTBURG an der Riviera di Levante.



Dreimal darf er raten, was in dem Päckchen ist. Die Vorzüge seiner MZ 125/3 sind ihm kein Geheimnis mehr.



„Auf Wiedersehen“ . . . und ab geht's mit dem schnellen Kleinroller SIMSON KR 50.

neueste bild . . . , das neueste bild . . . , das neueste



Kurz vor dem Start zur Rallye „Wartburg“
wo der TRABANT seine hervorragenden
Fahrtigenschaften unter Beweis stellte.



Meister des Sports, Lothar Bock,
ein erfolgreicher Fahrer des
SIMSON Gelände-Teams.



WARTBURG Cabriolet und Limousine,
zwei Varianten des reichhaltigen
Eisenacher Fahrzeugprogramms.



Fortsetzung von Seite 35

Über Vendôme – Tours – Saumur – Cholet – La Roche – Sur yon führt uns der Weg nach Les-Sables-d'Olonne direkt an den Atlantik. Hier fanden wir die Unterstände vom „Atlantikwall“ noch nahezu unverändert vor. Einzelne Bunker waren sogar bewohnt. Sie können sich kaum vorstellen, wie die bedauernswerten Bewohner dieser Unterstände leben müssen.

Meterhohe Wellen des nahen Ozeans brechen sich an der steilen Felsenküste. Man könnte ihnen stundenlang zusehen.

Die Luft des Atlantik schien unserem „Barkas“ sehr gut zu bekommen. Lediglich den französischen Kraftstoff „Caltex“ mochte er gar nicht. Wie ich herausfand, war er sehr stark gebleit. Es bildete sich an den Zündkerzen eine Bleioxyd-Bleibromidschicht, die bekanntlich unter Wärmeeinfluß leitend wird und dem Zündfunken einen kürzeren Weg erlaubt. Also mußten wir den Betriebsstoff wechseln.

Weiter ging die Fahrt über La Rochelle – Saintes – Cognac – nach Bordeaux. In Cognac mußten wir erst einmal den edelsten Brantwein in seiner Heimat probieren.

Bordeaux ist der wichtigste Hafen Südfrankreichs. Außerdem Mittelpunkt des Anbaugebietes vorzüglicher Weine. Wir konnten uns nach der Besichtigung der Weinkelterei Woltner davon überzeugen. Übrigens, in Frankreich scheinen die „weißen Mäuse“ viel Sinn für edle Getränke zu haben; denn



niemals wurde ich als Kraftfahrer auf Alkoholgehalt kontrolliert.

Bekannt durch Austernzucht ist Archachon. Der Versand von Austern ist so organisiert, daß Austernzüge täglich nach bestimmtem Fahrplan nach allen Teilen des Landes verkehren. Eigens für die Erforschung der Lebensbedingungen der Austern wurde in Archachon ein Institut gegründet, dem ein Museum angeschlossen ist. Freundlicherweise wurde uns Gelegenheit gegeben, einen Blick in die Forschungsräume zu werfen.

Da es der Wettergott gar nicht gut mit uns meinte, verließen wir diese „feuchte“ Gegend sehr bald und fuhren weiter südlich. Bagnères de Bigorre, am Fuße der Pyrenäen, hieß unser letzter Aufenthalt, bevor wir mit unserem Barkas die kahlen Höhen der Zentralpyrenäen erklimmen.

Diese Kraxelei stellte neben den kniffligen Großstadtfahrten besonders hohe Anforderungen an das Fahrzeug. Wir fuhren bis 1563 m hinauf und das stundenlang in den niedrigen Gängen. Wenn auch das Kühlwasser-Fernthermometer 90–95° C anzeigte, so war das kein Grund zum Anhalten. Anstandslos nahm das unser Dreizylinder hin und dabei nur mit einem Kraftstoffverbrauch von 11,2 l/100 km.

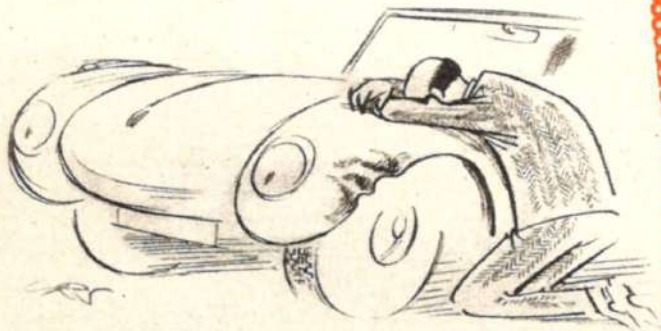
Weit schwieriger war die Talfahrt. Die Bremswirkung eines Zweitaktmotors ist ja bekanntlich gering. Also hieß es, dauernd auf dem Bremspedal stehen. Daß sich dabei die Bremsanlage erwärmt hatte, war nicht zu vermeiden. Aber das Abnehmen der Radzierkappen brachte schon einen



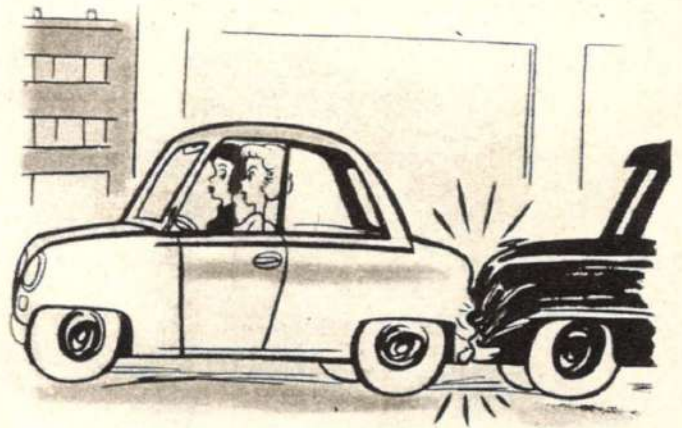
kleinen Erfolg. Als ich in einer etwa 200 m tiefen Talschlucht einen Straßenkreuzer liegen sah, wurde ich etwas nachdenklich gestimmt, zumal meine Insassen den Wunsch äußerten, wieder lebendig nach Deutschland zurückzukehren.

Abschiednehmend von den Pyrenäen, mit einem letzten Blick auf den Höhenzug mit der Maledetta, ging es auf kürzestem Weg der Heimat entgegen. 7500 km waren mit dem „Barkas“-Kleinbus spielend und ohne Zwangspause zurückgelegt.

...haben wir gelacht:



„Die erste Beule“



„Guck dich nicht um,
das ist bloß einer, der Anschluß sucht!“



„Hier ist endlich das erste vollautomatische Auto
der Welt – Sie können gemütlich zu Hause bleiben,
während es spazierenfährt!“



„Wieso kein Benzin mehr? Jetzt, wo wir
verheiratet sind?“

