

mobiel-report **1/63**



Was möchten Sie lesen?

	Seite
MZ-Zweitakter von Weltruf	4
TROLL 1 der Motorroller	6
Tausende Hände schaffen für Ihre Sicherheit	7
Gebrauchstüchtige Kleinfahrzeuge	8
Bewährungsprobe bestanden	10
Ein Brief erreichte die Werkleitung	12
BARKAS-Schnelltransporter B 1000 in der Praxis	14
TRABANT 600	16
Moderne Technik im VEB Automobilwerk Eisenach	18
Muß es ein Kraftfahrzeug sein?	21

Herausgeber: Vereinigung Volkseigener Betriebe Automobilbau, Karl-Marx-Stadt · Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers erlaubt
Druck: Druckhaus Einheit Leipzig
III/18/211 – K 23/63/DDR

IFA ist das Verbandszeichen für Betriebe des volkseigenen Fahrzeugbaues der Deutschen Demokratischen Republik, ein Zeichen, das, in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg entstanden, über die Gegenwart in die Zukunft weist.

Im mitteldeutschen Raum bestand vor dem zweiten Weltkrieg eine bedeutende Fahrzeugindustrie, die sich mit der Herstellung von Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen, Motorrädern und Fahrrädern befaßte.

Das katastrophale Ende des Krieges brachte auch diesen Industriezweig zum Erliegen. Aber es fanden sich beherzte Männer, die zugriffen, um das Zerstörte wieder aufzubauen. Sie gingen an die schwere Aufgabe, getragen von dem Bewußtsein, für eine gesicherte Zukunft zu schaffen, in der es keinen Krieg geben wird, keine Wirtschaftskrisen, keine Ausbeutung durch die ehemaligen Besitzer der Betriebe.

Der volkseigene Fahrzeugbau zeichnete sich in seinen Konturen immer deutlicher ab. Während zunächst im Eisenacher Werk Motorräder und Personenkraftwagen, im Suhler Werk Motorräder, bei Mifa- und Elite-Diamant Fahrräder unter sowjetischer Leitung produziert wurden, Betriebe, die später dem Volkseigentum übergeben wurden, war in anderen volkseigenen Werken die Produktion von Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen und Motorrädern aufgenommen worden. erinnert sei hier zum Beispiel an die PKW Typ F 8 und F 9, die LKW H 3 A und Phänomen „Granit“, weil sie mit zu jenen Erzeugnissen gehören, die am Anfang das Warenzeichen IFA bekannt gemacht haben. Zugleich war eine übergeordnete Verwaltung entstanden, die eine Zeitlang den Namen



„Industrieverwaltung Fahrzeugbau“ trug. Aus ihr leitet sich die Kurzbezeichnung IFA ab, die dann später in der Vereinigung volkseigener Betriebe IFA besonders herausgestellt wurde.

IFA ist als Verbandszeichen national beim Amt für Erfindungs- und Patentwesen der DDR und in über 20 weiteren Ländern eingetragen, außerdem international beim Bureau international pour la protection de la Propriété industrielle, Bern.

IFA ist nicht nur ein geschütztes Wort- und Bildzeichen, es ist zum Begriff für den volkseigenen Fahrzeugbau der Deutschen Demokratischen Republik geworden.

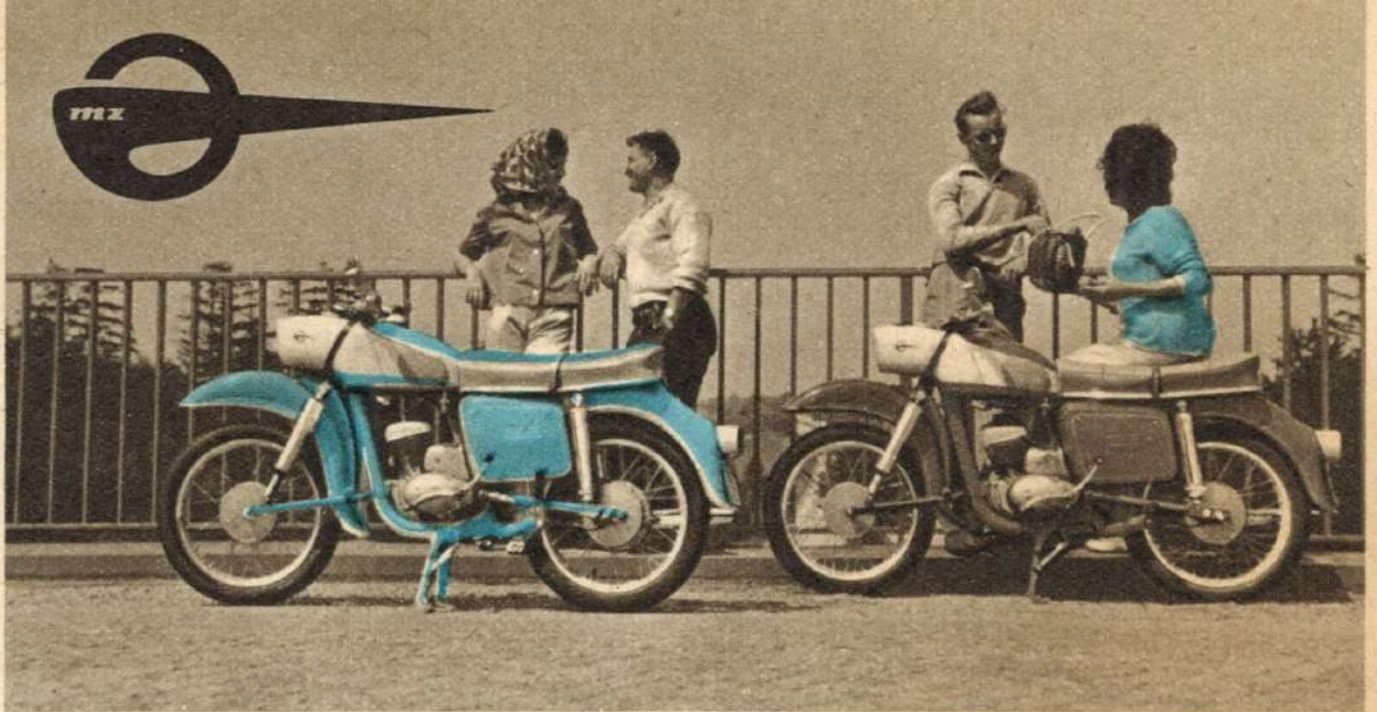
Symbolisch prangt es am IFA-Pavillon, dem besonders interessierenden Anziehungspunkt auf dem Technischen Gelände der Leipziger Messe. Der IFA-Pavillon wurde 1953 erbaut und seit diesem Jahr werden dort Erzeugnisse der Betriebe des volkseigenen Fahrzeugbaues in einer in sich geschlossenen Ausstellung vorgestellt. Immer deutlicher hat sich das Ringen der Werktätigen des volkseigenen Fahrzeugbaues um die Erzielung eines hohen Niveaus ihrer Erzeugnisse abgezeichnet, während andererseits das Interesse der Bevölkerung, der Industrie, Land- und Forstwirtschaft, der Verkehrsbetriebe und des Auslandes an diesen Erzeugnissen in der laufenden Steigerung der Produktion zum Ausdruck kommt.

Der Industriezweig Automobilbau in der Deutschen Demokratischen Republik, dem

fünftgrößten Industriestaat Europas, hat eine große Zukunft, denn wie könnte sich eine Wirtschaft, entsprechend den ihr beim Aufbau des Sozialismus zukommenden Aufgaben, schnell entfalten, wenn ihr nicht die Voraussetzungen durch Bereitstellung der notwendigen Verkehrs- und Transportmittel in hohem Maße auch in Gestalt von Kraftfahrzeugen gegeben wären.

Aus der freundschaftlichen und engen Zusammenarbeit mit anderen Ländern des sozialistischen Weltwirtschaftssystems im Rahmen des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe werden sich außerdem für das Produktionsprofil des Industriezweiges Automobilbau Perspektiven von zur Zeit noch nicht zu übersehender Tragweite ergeben.

Die Leipziger Frühjahrsmesse und andere Ausstellungen sowie Messen im Ausland sind jeweils Höhepunkte, auf denen der volkseigene Fahrzeugbau Gelegenheit nimmt, seine Erzeugnisse von hoher Qualität der Weltöffentlichkeit zu präsentieren. Durch die Pflege und Erweiterung bestehender, durch die Anbahnung neuer Handelsbeziehungen trägt er dazu bei, das wirtschaftliche Fundament der Deutschen Demokratischen Republik, einen wichtigen Faktor beim Aufbau des Sozialismus, weiterhin zu festigen.



MZ-Zweitakter von Weltruf

Beim Weltmeisterschaftslauf für Motorräder um den „Großen Preis der Deutschen Demokratischen Republik“ auf dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal am 19. 8. 1962 wurde der eindeutige Beweis dafür erbracht, daß die MZ-Rennzweitakter aus Zschopau in den Hubraumklassen bis 125 cm³ und 250 cm³ nach wie vor jedem Vergleich mit jeder anderen Rennmaschine der Welt gewachsen sind. Sowohl im Lauf der Achtellitermaschinen als auch im Lauf der Vierteliterklasse gingen die MZ-Fahrer gemeinsam mit den Spitzenfahrern des japanischen Honda-Werkes im nahezu toten Rennen über den Zielstrich, und der Engländer Mike Hailwood stellte mit der neuen wassergekühlten MZ RE 250 einen fast unwahrscheinlichen Klassenrekord auf: In 3,19,8 min jagte er um den Sachsenring; das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 162,186 km/h. Er erreichte mit seiner 250-cm³-MZ-Maschine während dieser Rekordrunde eine Zeit, die noch vor wenigen Jahren für die 500er Maschinen als unerreichbar galt.

Bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt vom 1.-3. 6. 1962 sorgte der junge MZ-Werkfahrer Werner Salevsky für eine Sensation: Zum zweiten Male nacheinander wurde er Gesamtsieger dieser zu den schwersten europäischen Geländeprüfungen zählenden Veranstaltung und holte damit wiederum den heißbegehrten Alpenpokal in die Deutsche Demokratische Republik.

Salevsky gewann alle Sonderprüfungen dieser Fahrt und war bei allen Geschwindigkeitsprüfungen mit seiner 250-cm³-MZ-Geländesportmaschine schneller als seine Konkurrenten auf den 500er und 650er Maschinen!

Allein diese beiden Beispiele zeigen bereits, welche führende Position heute MZ im internationalen Motorradsport einnimmt. Sie sind aber auch ein hervorragender Nachweis für das hohe Können der Zschopauer Ingenieure und Facharbeiter.

Selbstverständlich widmet man sich in Zschopau nicht nur der Pflege des Motorsports und der Entwicklung jener in aller Welt berühmten MZ-Renn- und Geländemaschinen. Die Sportabteilung ist nur ein kleiner aber wichtiger Teil des MZ-Werkes, denn die im Sport gesammelten Erfahrungen kommen vor allem dem Bau der MZ-Serienmotorräder zugute. In einem Zeitraum von nur wenigen Monaten haben die Zschopauer Motorradbauer in der jüngsten Vergangenheit durch den Anlauf der Serienproduktion der weiterentwickelten Typen der großen ES-Typenreihe und – wenig später – der neuentwickelten kleinen ES-Typenreihe den Freunden des modernen Zweirades ein neues Bauprogramm vorgestellt, das allerhöchsten Ansprüchen gerecht wird.

MZ konzentriert sich jetzt auf die Großserienfertigung dieser insgesamt 4 Maschinen umfassenden ES-Baureihen. Die Vorteile einer

weitreichenden Standardisierung wirken sich dabei äußerst günstig auf Produktion, Sortimentshaltung und Ersatzteilbereitstellung aus.

Äußerlich einander völlig gleich sind die beiden Maschinen der kleinen ES-Reihe, die unter den Typenbezeichnungen MZ ES 125 und MZ ES 150 bei ihrem Debüt vor der Öffentlichkeit im Oktober 1962 größten Beifall gefunden haben. Der Einzylinder-Zweitaktmotor des 125-cm³-Modells leistet 8,5 PS bei 5500 U/min, und in der 150-cm³-Ausführung bringt es dieser Motor sogar auf 10,0 PS bei 5500 U/min. Welche hervorragende Entwicklungsarbeit an diesem Zweitaktmotor geleistet wurde, geht allein schon aus der Tatsache hervor, daß sein „Ahnherr“ in der 125-cm³-Grundkonzeption vor reichlich 10 Jahren 4,5 PS erreichte, was damals als eine recht respektable Leistung galt.

Die elegante äußere Formgebung der ES 125/150, die in Zschopau als die „neue ES-Linie“ bezeichnet wird, hat allgemein Anerkennung gefunden. Den MZ-Konstrukteuren ging es bei der Entwicklung dieser kleinen Maschinen gewiß nicht um Effekthascherei. Jedes Detail ist klug durchdacht, und vom vieltausendfach erprobten ES-Vollschwingenfahrwerk über den verwindungssteifen Rahmen aus gefalzten Blechteilen bis zum erstmalig bei einem Motorrad verwendeten asymmetrischen Abblendlicht, der Lichthupe und den neuen Blinkleuchten entspricht jedes Teil dem neuesten Stand der Technik.

Die Typenreihe der großen ES-Maschinen



Der Engländer Mike Hailwood jagte auf der neuen, wassergekühlten MZ RE 250 mit einem Schnitt von 162,186 km/h um den Sachsenring



Der junge MZ-Werksfahrer Werner Salevsky bei schwieriger Geländefahrt „Rund um Zschopau“

umfaßt ab Frühjahr 1963 nur noch die Modelle ES 250/1 und ES 300.

Die ES 250/1 und ES 300 sind mit einem einheitlichen Vollschwingenfahrwerk ausgestattet. Der Motor ist ein Einheitsmotor, bei dem es zwischen den beiden Typenvarianten nur Unterschiede in den Teilen Kurbelwelle, Zylinder, Kolben, Vergaser und Zylinderkopf gibt. Außerdem ist die ES 300 – im Gegensatz zur ES 250/1 – mit einer größeren Verkleidung und mit Packtaschen versehen. Beide Maschinen sind absolut seitenwagenfest und können im Gespannbetrieb mit dem neuen „Superelastik“-Seitenwagen gefahren werden.

Die ES 250/1 leistet 16 PS bei 5200 U/min und erreicht solo eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 115 km/h. Mit einer Leistung von 18,5 PS bei 5200 U/min und einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (solo) zählt die ES 300 zu den schnellsten in Großserie gefertigten Zweitakt-Tourenmaschinen der Welt in dieser Klasse.

Schon seit Jahren gehören die MZ-Maschinen des VEB Motorradwerk Zschopau zu den begehrtesten Erzeugnissen auf dem internationalen Motorradmarkt. Bisher wurden MZ-Motorräder in 57 Länder aller 5 Erdteile ausgeführt und 1963 wird der Export der zu den Weltspitzenerzeugnissen der Motorradproduktion zählenden ES-Modelle einen neuen Höhepunkt erreichen.



TROLL 1

DER MOTORROLLER

Hunderttausendfach haben sich die Modelle „Pitty“, „Wiesel“ und „Berlin“ aus dem VEB Industriewerke Ludwigsfelde, ausgerüstet mit den zuverlässigen MZ-Motoren, auf allen Straßen im In- und Ausland bewährt.

Wie groß die Beliebtheit des Motorrollers ist, beweist die Tatsache, daß sich der offensichtlichen Vorzüge wegen, vor Schmutz- und Wittereinfluß möglichst geschützt zu sein, zahlreiche Interessenten, unter ihnen viele Frauen, für ein derartiges Fahrzeug entschließen. Es ist daher verständlich, daß der Motorroller „Troll 1“, eine Neuentwicklung des VEB Industriewerke Ludwigsfelde, besondere Beachtung findet.

In Auswertung der bei den vorangegangenen Motorroller-Modellen gesammelten Erfahrungen ist beim „Troll 1“ von den IWL-Konstrukteuren noch mehr Wert auf Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit gelegt worden. Um die Kosten an Steuern, Versicherung und Verbrauch im gleichen Rahmen wie beim Motorroller „Berlin“ zu halten, ist der Hubraum von 150 cm³ des im VEB Motorradwerk Zschopau hergestellten Zweitaktmotors beibehalten worden. Die Leistung jedoch konnte durch grundlegende Weiterentwicklung gesteigert werden, so daß der Motor jetzt bei 5500 U/min eine Höchstleistung von 9,5 PS abgibt.

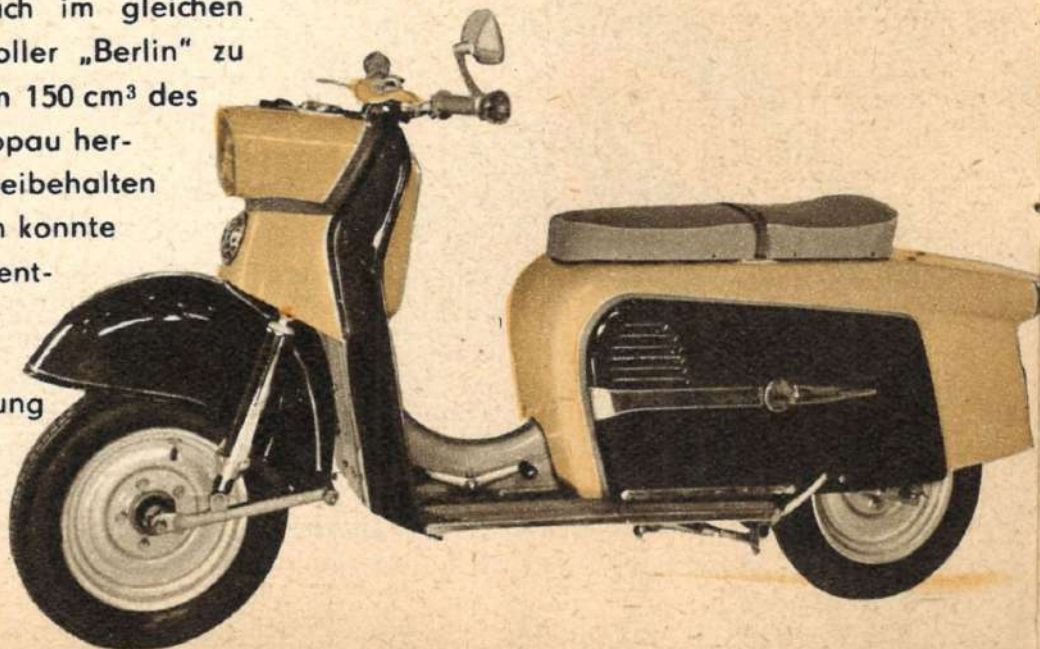
Das maximale Drehmoment liegt mit 1,25 mkp bei 4000 U/min. Nadelgelagertes Pleuel und durch das Getriebeöl geschmierte Hauptlager gestatten die Verwendung eines Kraftstoff-Öl-Gemisches von 33:1.

Mit dem „Troll 1“ wird eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erreicht.

Der aus Blechprofilen zusammengeschweißte Rahmen gibt mit einer hydraulisch gedämpften Vorderrad- und Hinterradschwinge auch unter schlechten Fahrbahnverhältnissen diesem Fahrzeug hervorragende Fahreigenschaften.

100 mm Federweg für das Hinterrad und 130 mm für das Vorderrad geben die Garantie, daß auch größte Schlaglöcher „geschluckt“ und für den Fahrer kaum bemerkbar aufgenommen werden.

„Troll 1“ weist eine moderne Linienführung auf. Die durch einen Schnellverschluß mühelos abnehmbaren Seitenschalen gestatten einen einwandfreien Zugang zu den Antriebsaggregaten. Hochgezogene Beinschutzbleche bieten optimalen Schmutz- und Witterschutz.



Eine beim Anfahren selbsttätig einklappende Seitenstütze sowie eine völlig unter dem Trittbrett angebrachte Auspuffanlage sind weitere Details, welche die Fahrsicherheit und Unfallgefahr im positiven Sinne wesentlich beeinflussen.

Der Motorroller „Troll 1“ ist der erste Roller, welcher serienmäßig asymmetrisches Abblendlicht besitzt. Mit einer Leistungsaufnahme von 45/40 Watt und einem Lichtaustritt von 136 mm \varnothing ergeben sich günstigste Ausleuchtungsverhältnisse der Fahrbahn, gleich denen der MZ-Motorräder ES 125 und ES 150. Zur elektrischen Ausrüstung gehören ferner Lichthupe, leistungsstarke Lenkerblinkleuchten (18 Watt) und Bremschlußkennzeichenleuchte mit 95 mm \varnothing Lichtaustritt.

Vielseitiges, käuflich zu erwerbendes Zubehör wie Gepäckträger, Reserverad, Reserveradhalter und Einradanhänger vervollständigen den „Troll 1“.

Der hinter den Beinschutzblechen angebrachte verschließbare Kasten ist für die Unterbringung von Werkzeug, Reserve Schlauch usw. vorgesehen. Im Aufnahmebehälter befindet sich die Diebstahlsicherung für den Roller.

Besonders zu erwähnen ist die weitgehende Verwendung von Standardteilen, nämlich Teilen der Motorradmodelle aus den ES-Bau-reihen des VEB Motorradwerk Zschopau. Daraus ergibt sich für den „Troll-1“-Besitzer der Vorteil einer vereinfachten Lagerhaltung von Ersatzteilen in den Reparaturwerkstätten, für das Herstellerwerk eine rationellere Fertigung des „Troll 1“ in Großserie.

„Troll 1“ ist der richtige Roller für Stadt und Land, für jede Fahrt zum Einkauf, zur Erledigung von tausend Kleinigkeiten. Für den Beruf und für eine Wochenend- und Camping-reise bietet sich „Troll 1“ dem, der gern rollert, als ein Fahrzeug zum vielseitigen Einsatz an.

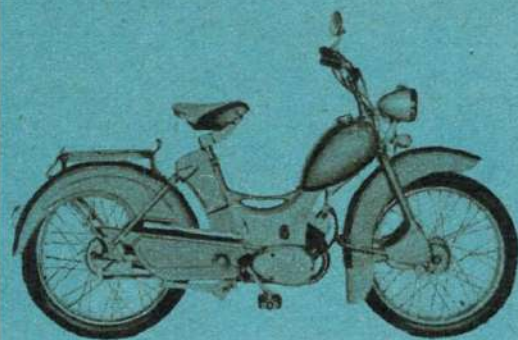
„Troll 1“ ist der richtige Roller für jede Fahrt.

Tausende Hände schaffen für Ihre Sicherheit

Auf sein Fahrzeug muß man sich verlassen können. Das fordert der Mann am Steuer eines Pkw genauso wie der Radler, der Lkw- und Motorradfahrer und nicht zuletzt die Verkehrspolizei. Sicherheit ist das oberste Gebot im Straßenverkehr. Wenn man bedenkt, von wie vielen Faktoren die technische Sicherheit und Zuverlässigkeit eines Fahrzeuges abhängt, so muß man dabei auch jene Betriebe erwähnen, die im Warenzeichen auf der Motorhaube, am Tank oder am Fahrradrahmen nicht in Erscheinung treten, deren Arbeit jedoch für Qualität und Funktion des Enderzeugnisses mit entscheidend ist. Ein modernes Fahrzeug besteht aus einer Vielzahl von Einzel- und Zubehörteilen, Baugruppen und Aggregaten, die von den verschiedensten, hier als Beispiele aufgeführten Spezialbetrieben gefertigt werden. Jedes einzelne Teil ist wichtig auch für Ihre Sicherheit.

Es ist eine alte Weisheit, daß ein Fahrzeug so sicher ist wie seine Bremsen. Ihre einwandfreie Funktion, die von qualitätsgerechter Fertigung ebenso abhängt wie von guter Wartung und Pflege, hat lebenswichtige Bedeutung für Sie und Ihre Mitfahrer.

Gebrauchstüchtige Kleinfahrzeuge



Beliebtheit und Verkaufserfolg eines bestimmten Kraftfahrzeugtyps hängen von verschiedenen Faktoren ab. Bei Mopeds und Kleinrollern sind die Käuferwünsche klar: Wenn auch an Kleinfahrzeugen Komfort und moderne Linienführung nicht fehlen sollten, so haben sie doch als Massenmotorisierungsmittel vor allem den Hauptzweck zu erfüllen, gebrauchstüchtig zu sein. Dieses Gebot gab der Arbeit im VEB Fahrzeug- und Geräte-
werk Simson Suhl seit acht Jahren Richtung und Ziel.

Als im Frühjahr 1955 das Simson-Moped SR 1 auf dem Markt erschien und sofort großen Anklang fand, war es klar, daß dieses Modell lange Zeit über die Fließbänder des Suhler Werkes gehen würde.

Damit ergab sich für die Simson-Konstrukteure die Notwendigkeit, durch laufende Verbesserungen das Moped der DDR-Produktion immer auf technischem Höchststand zu halten. Es war ein weiter Weg vom ersten Simson-Moped SR 1 über die SR 2-Ausführung bis zum jüngsten Suhler Modell SR 2 E und dem Kleinroller KR 50. Durch die Bereitstellung dieser robusten, einfach zu bedienenden und preiswerten Motor-Kleinfahrzeuge wurde die Heranführung breiter Bevölkerungskreise an die Motorisierung ermöglicht.

Hunderttausenden Männern und Frauen in Stadt und Land wurden die Simson-Mopeds und -Kleinroller treue und anspruchslose Begleiter für Beruf und Freizeit. Aus dem Verkehrsbild unserer Tage sind die Suhler Zweiräder als die modernen Heinzelmännchen gar nicht mehr wegzudenken. Aber auch auf vielen Straßen des Auslandes legen sie Zeugnis ab von der in der Deutschen Demokratischen Republik geleisteten Wertarbeit. Durch 40 Detailverbesserungen am Trieb- und Fahrwerk konnten die Simson-Mopeds und -Kleinroller auf ein immer höheres technisches Ni-

veau gebracht werden. Während mehrfach die Leistung erhöht wurde, konnten zugleich die Unterhaltungskosten gesenkt werden. Durch gute Formgebung und geschmackvolle Farbeffekte erhielten die Mopeds und Kleinroller ihre Zweckeleganz. Bereits im September 1962 konnte das Simsonwerk die Fertigstellung des millionsten Kleinfahrzeugs melden. Diese stolze Produktionszahl beweist, daß es den Suhler Ingenieuren und Facharbeitern gelungen ist, Alltagsfahrzeuge von höchstem Gebrauchswert herzustellen. Im Laufe der Jahre wurden an den Simson-Fahrzeugen eine Reihe von Verbesserungen vorgenommen.

Auch die Suhler Kleinfahrzeuge des Baujahres 1963 warten mit einer Reihe von technischen Neuerungen auf. So erhielt der leistungsgesteigerte 1,8 PS-Motor des SR 2 E einen neuen Schalldämpfer mit längerem Einlauftrichter, wodurch ein günstigerer Drehmomentverlauf erzielt wird. Durch die neuen Kupplungsscheiben mit nunmehr zwölf Mitnehmern ergibt sich eine Erhöhung der Lebensdauer. Eine bessere Filterwirkung wird durch Verwendung von Stahlgestrick im Luftfilter erzielt.

Am Fahrwerk wurden die Hinterradfederung, die Schwingenlagerung, der Kippständer, die Bremshalter, die Naben und die Achsen verbessert. Der Hinterrad-Zahnkranz ist abschraubbar und kann nun schnell ausgewechselt werden. Neues Rücklicht und neuer Ab-



blendschalter sind jetzt ebenso obligatorisch wie der neue Tankverschluß und der neue Tachometerantrieb. Nicht weniger Verbesserungen hat der Kleinroller KR 50 aufzuweisen. Herausragend sind hierbei die Leistungserhöhung des Motors von 2,1 auf 2,3 PS, der neue größere Kraftstoffbehälter mit 100 mm Gefälle und verbessertem Kraftstoffhahn, die reibungsgedämpften Federbeine der Hinterradschwinge, der neue Fußbremsbowdenzug mit Handeinstellnippel und der neue Prägelelenker.

Die Hauptvorteile der Suhler Mopeds und Kleinroller sind zweifellos

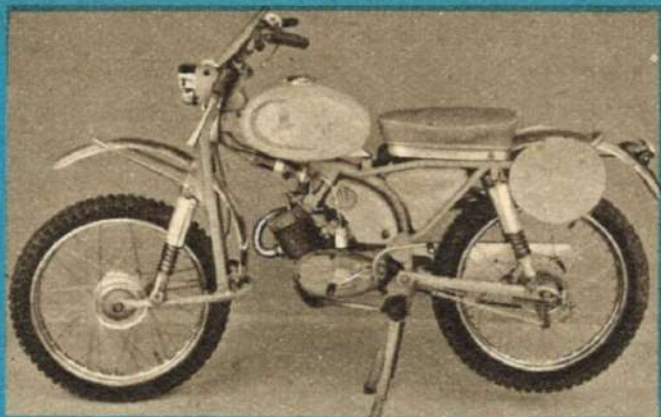
leichte Handhabung und Unterbringung,
wenig Wartung,
niedrigste Betriebskosten.

Mopedfahren ist einfach wie Radfahren, deshalb braucht man zum Benutzen eines Mopeds nur einen Erlaubnisschein, der nach einer kurzen Prüfung über die Kenntnis der Verkehrsvorschriften erteilt wird.

Das Ingangsetzen und Fahren eines Simson-Mopeds ist denkbar einfach. Wer einmal auf einem Fahrrad gesessen hat, findet auch auf dem Moped sofort die Balance. Das Starten im Stand durch Niedertreten des Pedalkickstarters ist kinderleicht. Bei richtiger Vergasereinstellung und einwandfreier Zündkerze springt der Motor sofort an. Beim Kuppeln und Schalten braucht man die Hand nicht vom Lenker zu nehmen, denn Kupplungshebel und Schaltdrehgriff sind in einem Stück vereinigt. Eine kleine Bewegung mit der linken Hand, und schon ist der entsprechende Gang eingeschaltet. Signalknopf und Lichtschalter liegen ebenfalls griffgerecht. Mit dem leichtgängigen Gasdrehgriff am rechten Lenkerende kann das Moped gefühlvoll dirigiert werden. In allen Geschwindigkeitsbereichen benehmen sich die Simson-Kleinfahrzeuge lammfromm. Und weil das Moped SR 2 E so wendig und leicht ist, kommt man auch im dichtesten Verkehr flüssig voran. Ferner gibt es keine Parkschwierigkeiten und Unterstellungsorgen.

Durch das Kraftstoff-Öl-Gemisch im neuen Mischungsverhältnis von 33:1 wird das gesamte Triebwerk geschmiert. Nur nach 5000 bis 8000 km muß jeweils das Öl im Getriebe abgelassen und nach einer Spülung die Neuauffüllung von 350 cm³ Motorenöl vorgenommen werden. Am ganzen Fahrwerk des Simson-Mopeds befindet sich ein einziger Schmiernippel und zwar am Tachometerantrieb in der Vorderradnabe.

FORTSETZUNG SEITE 18



50-cm³-Simson-Gelände-Maschine



Die Erfahrungen, die im Motorsport gesammelt werden, kommen den Benutzern der Serienfahrzeuge zugute. H. Amthor im sportlichen Einsatz

So sehen die Simson-Gelände-Maschinen nach einem schonungslosen Einsatz aus



ROBUR



BEWÄHRUNGSPROBE BESTANDEN

Lastkraftwagen vom Typ LO 2500 des VEB Robur-Werke Zittau sind bekanntlich durch ihre „robuste“ Bauart schnell, wirtschaftlich und immer einsatzbereit. ROBUR ist ursprünglich der Ausdruck für die Härte und Festigkeit des Eichenholzes und wurde im erweiterten und übertragenen Sinne zum Begriff der gesunden physischen Kraft, die einem Organismus innewohnt. Es ist daher verständlich, daß der Name ROBUR als Werkbezeichnung zu einer Verpflichtung wurde, Lastkraftwagen und Motoren zu bauen, die hinsichtlich ihrer Härte und Widerstandskraft (robur) in weitestem Maße die Anforderungen der Wirtschaft in aller Welt berücksichtigen.

Es sei aber keine leichte Aufgabe, alle spezifischen Eigenschaften der ROBUR-Lastkraftwagen überzeugend und umfassend zu demonstrieren, äußern häufig Besucher des Werkes in Zittau. Es ist ihnen nicht bekannt, daß das Zittauer Gebirge ein riesiges Außenlaboratorium darstellt, das, von der Natur geschaffen, von unschätzbarem Wert ist.

Dort offenbaren sich dem Ingenieur und dem Techniker Tatsachen von großer Wichtigkeit. Hier haben Meinungen und Ansichten keine Gültigkeit mehr. Rücksichtslose Einsätze der

Materialien auf den Versuchsstrecken im Sommer und im Winter beweisen die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge. Dabei wird nach dem Fahrzeugtyp nicht gefragt, alle Strapazen müssen überstanden werden.

Eine Teilnahme an einer solchen Erprobungsfahrt ist die überzeugendste Art der Werbung für ROBUR-Lastkraftwagen. Die Erprobung erstreckt sich nicht nur auf Neukonstruktionen, sondern es werden auch in bestimmten Abständen wahlweise Fahrzeuge aus der laufenden Serie herausgegriffen und auf das härteste beansprucht. Zuvor erfolgt eine eingehende Vermessung der Hauptverschleißteile von Fahrgestell und Motor zur Kontrolle der zeichnungsgerechten Fertigung.



Die hier geforderte Genauigkeit geht in die hundertstel bis tausendstel Millimeter. Daß auch der Materialprüfung größte Beachtung geschenkt wird, ist selbstverständlich.

Wir haben die Zeit des ausgehenden Frühjahrs gewählt, um uns an einer solchen Versuchsfahrt zu beteiligen. In zügiger Fahrt geht es in einem mit Allradantrieb ausgerüsteten ROBUR-Frontlenker-Pritschenwagen dem Kurort Oybin entgegen. Auf den Steigungsstrecken werden die großen Vorteile der Luftkühlung überzeugend sichtbar, da die kühlende Wirkung des Luftstromes bei wachsender Drehzahl des Motors automatisch verstärkt wird. So ist stets eine gesunde Betriebstemperatur vorhanden.

Wir biegen in einen Waldweg ein, der sich bald in einen Hohlweg verwandelt. Der Wegweiser kennzeichnet die Richtung zum Scharfenstein. Die Schneeschmelze hat den Weg tief gefurcht und er strotzt von Unebenheiten. Hindernisse in Gestalt von Felsbrocken stellen sich entgegen und rufen bei dem Fahrzeug heftige Schlingerbewegungen hervor. Wir müssen uns an den Haltegriffen im Fahrerhaus festhalten, um nicht von den Sitzen geschleudert zu werden. Das ganze Unternehmen erscheint sehr waghalsig. Aber wieder umkehren? Nein! „Das werden wir schaffen“, meint der Fahrer voll Optimismus. Wir halten auf einer Steigung von etwa 20%. Der Wagen wird in dieser Stellung fotografiert.

Urlauber haben das beobachtet und meinen argwöhnisch: „Wenn der anfährt, rutscht er'n Ende zurück“. Sie hatten mit der Fahrkunst des Fahrers und mit den guten Eigenschaften

des Wagens nicht gerechnet. „Wieviel Zentimeter bin ich gerutscht?“ ruft er den erstaunten Urlaubern zu, als die Profile in den Boden greifen und das Fahrzeug Meter um Meter vorwärts an den Fuß des Scharfensteins bringen.

Diese Probe ist bestanden. Nach einer kurzen Talfahrt bewegt sich das Fahrzeug wieder auf normalen Waldstraßen.

Bald biegen wir erneut von der Straße ab und schaukeln einen mit tiefen Fahrinnen versehenen Waldweg hinab zu dem Versuchsgelände, das in Form von Wasser- und Schlammdurchfahrten sowie einer natürlichen Verwindungsbahn eine Reihe von Überraschungen für uns birgt. Wir haben schon wieder die Vorstellung, im Fahrerhaus hin- und hergeworfen zu werden und ziehen es vor, dem Wagen einige Schritte vorauszuweichen, um so möglichst viele spannende Momente im Bild festzuhalten.

Langsam fährt der Fahrer an. Plötzlich sinkt das Fahrzeug bis zur Stoßstange in ein Wasserloch. In gleichmäßigem Takt zieht der Motor das Fahrzeug durch das gurgelnde Wasser und den zähflüssigen Schlamm. Zudem müssen noch die im Wasser liegenden Felsbrocken überwunden werden.

Es ist erstaunlich, welch hohen Grad der Verwindung der Rahmen des Fahrgestells verträgt, wenn das Vorderteil des Fahrzeugs z. B. nach rechts gedrückt wird, während sich die belastete Pritsche infolge des abschüssigen Weges und der ungleichmäßigen Fahrinne nach links neigt. Erstaunlich ist dabei auch die ausgezeichnete Arbeit der beweglichen Teile des Fahrgestells.

Zwei- bis dreimal geht es auf die Strecke, und wir erkennen, daß es für dieses Fahrzeug kaum Hindernisse gibt.

Wohlbehalten kommen wir nach dreistündigem Anschauungsunterricht – der mit Aufregung und Spannung geladen war – mit der Überzeugung zurück, daß ROBUR-Kraftfahrzeuge das halten, was ihr Name verspricht. Sie haben die

Bewährungsprobe bestanden!



In gleichmäßigem Takt zieht der Motor das Fahrzeug durch gurgelndes Wasser und zähflüssigen Schlamm

KIPPANHÄNGER FÜR LANDWIRTSCHAFT UND BAUINDUSTRIE

HK 3

Dreiseiten-LKW-Kippanhänger



HK 5 PK 5

Zweiseiten-LKW-Kippanhänger



HK 8

Zweiseiten-LKW-Kippanhänger



TK 5

Zweiseiten-Traktor-Kippanhänger



Unsere Anhänger sind ideale Transportfahrzeuge, die sich mit ihrer Ganzstahl-Kipp-Pritsche für Schüttgüter aller Art eignen. Die Betätigung der Kippanlage kann hand- oder auch motorhydraulisch vorgenommen werden.

MULTICAR

der ideale Kleintransporter mit einer Nutzlast bis zu 2 t mit verschiedenen Aufbauten. Antrieb Einzylinder-Viertakt-Dieselmotor 6,5 PS bei 1500 U/min.



VEB FAHRZEUGWERK
WALTERSHAUSEN

Ein Brief erreichte die Werkleitung

Camagüey (Cuba), Sept. 10. 1962

Mit diesem an Sie gerichteten Brief möchte ich Sie für Ihre technische Arbeit beglückwünschen und Sie gleichzeitig über die einmalig wunderbare Arbeitsweise der Lastkraftwagen S 4000-1 des VEB „Ernst Grube“, Werdau, informieren.

Ich bin der verantwortliche Leiter des Transportwesens der Provinz für die nationalen Betriebe der Lagerung und Verteilung aller Früchte und meine Tätigkeit ist die Betreuung der Mechanisierung. Deshalb erlaube ich mir, Sie über die Beschaffenheit, Leistungsfähigkeit und Ausrüstung des Wagenparkes zu informieren. Ich habe 9 Ihrer LKW mit einer gefahrenen Kilometerzahl von je 40 000 bis 50 000 km zu betreiben. Während all dieser Betriebszeit ist die einwandfreie Arbeitsweise der LKW in keiner Weise gestört gewesen.

Die Motoren haben auf Grund ihrer Vollkommenheit einmalig gearbeitet, sie haben in keinem Falle Leistungsrückgänge aufzuweisen und es wurde kein einziger Lagerschaden festgestellt.

Das Kühlsystem hat korrektest funktioniert, in den heißesten Arbeitsstunden blieb die Temperatur absolut normal, keine einzige der Pumpen und kein Kühler erlitten irgendeinen Defekt.

Die elektrische Anlage ist wahrhaft leistungsfähig, soviel wie niemals wurden die Lichtmaschinen und Anlasser angerührt, die Regelung und Aufladung der Batterien erfolgt außergewöhnlich einwandfrei, dadurch ist die Erhaltung und Pflege sehr leicht und gut sowie der Verbrauch an Säure ganz gering. Bei der Aufhängung gab es bis jetzt keinen Fall von Brüchen, weder bei den Federblättern noch am Chassis. Kein Motorbock ge-

brochen. Die Federung ist gut und gleicht jedes Schlagloch weich aus. Beim Fahren des Fahrzeuges kann man sich überhaupt nichts Besseres wünschen, einzig einmal zerbrach ein Rollenlager des rechten Vorderrades außen auf Grund der Überladung, der LKW läuft sehr leicht, gleich ob beladen oder unbeladen. Die Bremsen haben bis jetzt ohne jede Unterbrechung gearbeitet und hatten auch noch keinen einzigen Fall von Reparaturen am Bremszylinder aufzuweisen. Der Oldruck ist gleich wie am ersten Tag, hat überhaupt nicht nachgelassen. Die Lagerachsen der Hauptlager und Pleuellager wurden überprüft und befinden sich in perfektem Zustand, es läßt sich gar keine Verbraucherscheinung oder Beschädigung feststellen. Das Armaturenbrett ist wahrhaftig ein Wegweiser für den Fahrer, alles arbeitet gut und zuverlässig, alle Armaturen haben sich in ihrer Arbeitsweise nicht geändert. Die Lenkung läßt sich weiter leicht bewegen und nichts mußte bis jetzt gewechselt werden. Meine bescheidene Meinung ist, wenn diese Fahrzeuge laufend überprüft und regelmäßig korrekt gewartet werden, wie es für jedes andere Gefährt ebenfalls notwendig ist, ergeben sich überhaupt keine Ausgaben für Brüche außer den normalen Verschleiß wie es jedes Fahrzeug hat. Die Schlußfolgerung, der S 4000-1 ist ein einmaliger LKW mit einfacher Handhabung für den Fahrer, ja er ist direkt gemütlich. Er ist ebenfalls durch den Mechaniker leicht zu bedienen wie zu bedienen.

gez. Orlando Santana
Res. de Transporte Camagüey

Werdau weiter voran — und dabei sind die mit dem S 4000-1 gesammelten Erfahrungen von hohem Wert für die zukünftige Produktion dieses Werkes.



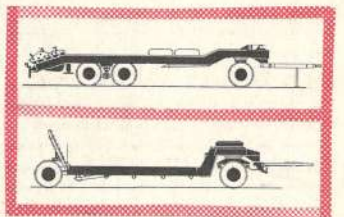
FÜR SCHWERLAST- TRANSPORTE

Schwerlastanhänger SL60/III

bis 60 t Nutzlast

Tiefladanhänger TL 20/II

für 20 t Nutzlast



Plattformanhänger PL 12/I

für 12 t Nutzlast

Unser Fertigungsprogramm enthält weiterhin hydraulische Aggregate und Kippaufbauten für Lastkraftwagen S 4000-1, Kippanhänger, Kleintransporter Multicar und Radschlepper RS 09, sowie hydraulische Planiergeräte, Überkopf- und Frontlader an Kettenschlepper KT 50.

VEB FAHRZEUGHYDRAULIK
FRANKENBERG



BARKAS-SCHNELLTRANSPORTER B1000 IN DER PRAXIS



Ein reichliches Jahr ist vergangen, seitdem der erste „B 1000“-Kastenwagen vom Band der Endmontage im VEB Barkas-Werke rollte. In kurzer Zeit fügte sich der B 1000 in unser Straßenbild ein und ist heute in allen Bezirken unserer Republik anzutreffen. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß der B 1000 in der Industrie, im Handel und in den Produktionsgenossenschaften des Handwerks auf Grund seiner Leistungsfähigkeit und seines hohen Ladevolumens bereits sehr begehrt ist, denn seine konstruktive Auslegung entspricht voll und ganz den vielfältigen Anforderungen der Praxis. Daher wird er auch in allen Branchen von den Fahrern und Transportleitern sehr geschätzt.

Die Antworten auf eine Umfrage an Nutzer der B 1000-Schnelltransporter haben eindeutig dessen Vorzüge und besonderen Eigenschaften, wie sie vom Herstellerwerk angegeben werden, bestätigt.

Die durchschnittliche jährliche Laufzeit von 50 000 km läßt erkennen, welche wirtschaftliche Bedeutung dem B 1000 zukommt.

Die besondere Anordnung der Drehstabfederung und die Radaufhängung bewirken, daß das Ladegut im B 1000 nicht „springt“. Der Gebrauchswert des B 1000 wird dadurch für den Transport einer Vielzahl empfind-

licher Güter beträchtlich erhöht. Großbäckereien zum Beispiel haben bei der Auslieferung von Torten, Kuchen und anderen Backwaren so gut wie keine Bruchware. Der Transport von hochempfindlichen Geräten, wie Rundfunk- und Fernsehgeräten, Filmapparaturen, von Glaserzeugnissen usw. kann im B 1000 auch über schlechte Straßen führen, ohne die Ladung zu gefährden.

Das einmalig große Ladevolumen mit einem Raumausmaß von über 6 m³ ermöglicht Beladungen in einem Umfang, die ein anderes Fahrzeug dieser Größenklasse nicht aufweisen kann.

Durch die breiten Türen und die außerordentlich tiefliegende Bodenfläche werden die Ladearbeiten wesentlich erleichtert, was zu beachtlichen Zeitersparnissen führt.

Ein weiteres wichtiges Moment, das vor allem dem Fahrer Erleichterung bietet, ist der für einen Transporter hohe Fahrkomfort. Die weitgehend entspannte Körperhaltung beim Fahren beansprucht die physischen Kräfte auch auf großen Strecken nur zu einem Minimum.

Ungestörte, bei jeder Witterung freie Sicht vermindert Ermüdungserscheinungen ganz wesentlich.

Durch die erstaunliche Wendigkeit des Bar-

kas-Schnelltransporters ist dem Zubringerdienst des Einzelhandels ein direktes Heranfahren an die Verkaufsstellen möglich. Der Warenumsatz wird somit verkürzt und erleichtert. Durch die Zeitersparnis kann jetzt die Ware früher in die Verkaufsstellen gelangen. Dies wirkt sich bei verderblichen Waren zu Schwerpunktzeiten als großer Vorteil aus.

Alle aufgezählten Vorzüge sind Erfahrungen, die sich in der Praxis ergeben haben. Es gibt kaum einen Fahrer, der seinen B 1000 gegen ein anderes Fahrzeug eintauschen möchte. Der B 1000 hat seine Bewährungsprobe als Kastenwagen in allen Wirtschaftszweigen bestanden und steht nunmehr in einer weiteren Ausführung als Krankenwagen zur Verfügung. Mit seiner in dieser Größenklasse vorbildlichen Einrichtung, zwei übereinanderliegende Tragen, einem Krankensessel und zwei Notsitzen ist er für diesen so wichtigen Verwendungszweck ein zuverlässiges Fahrzeug. Besonders hervorzuheben ist seine Wendigkeit und Schnelligkeit, von der das Leben eines Verunglückten oder Kranken abhängen kann.

Besonders weiches und stoßfreies Fahren, im Notfall alle Instrumente und Medikamente

für die erste Hilfe zur Hand zu haben, sind Voraussetzungen für einen modernen Krankentransport.



Selbst bei einer scharfen Kurvenfahrt ist kaum eine Seitenneigung des B 1000 spürbar

Nun noch eine Mitteilung des VEB Barkas-Werke an alle B 1000-Fahrer:

Auf Grund seiner Fahreigenschaften gelten im Gebiet der DDR für den B 1000 nachstehende Paragraphen der StVO für Personenkraftwagen:

1. § 7 StVO Fahrgeschwindigkeiten
2. § 14 StVO Ein- und Ausfahrt aus Grundstücken
3. § 46, Abs. 12 StVO – Bremsen (Vorlegeklötze)
4. § 71 StVO Polizeiliche Kennzeichen an Kraftfahrzeugen

Durch diese Genehmigung wird die Einstufung des Kraftfahrzeuges als LKW gemäß § 10 und § 11 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nicht berührt.

In der Betriebserlaubnis und dem Kraftfahrzeugbrief ist der Vermerk eintragen zu lassen:

„Ausnahmegenehmigung Nr. 15/62 vom Ministerium des Innern“ erteilt.

Erschütterungsfrei, schnell und sicher bringt der B 1000 Krankenwagen den Schwerverletzten zur Unfallstation



Trabant 600

TRABANT ist heute nicht nur ein Begriff für PKW-Kenner, sondern zugleich eine Empfehlung für den VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau.

Im Jahre 1957 wurde das Fahrzeug erstmalig vereinzelt im Straßenverkehr gesehen.

Als 1958 eine Vorserie und 1959 die ersten 20 000 TRABANT mit 18 PS das Werk verließen, knobelten die Ingenieure und Techniker bereits an neuen Problemen.

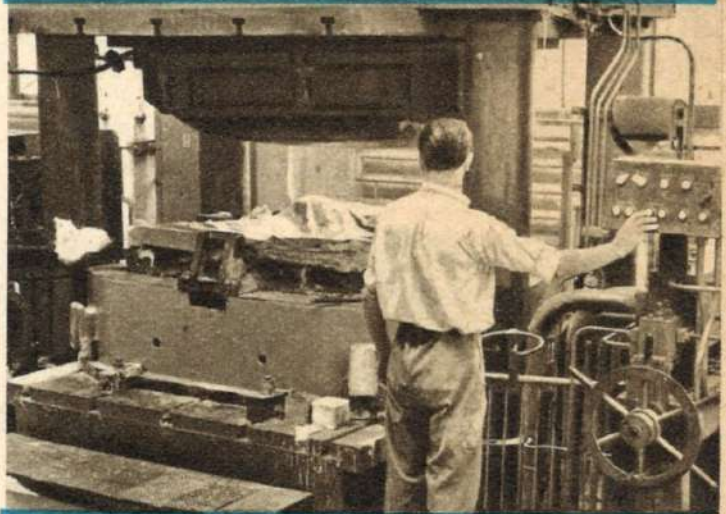
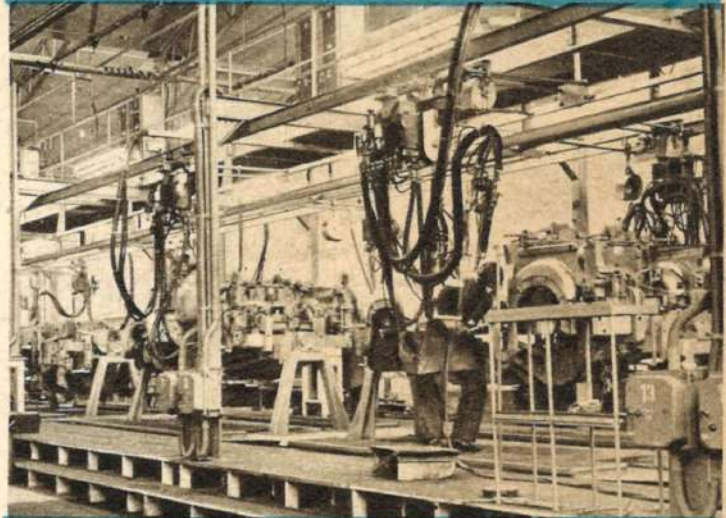
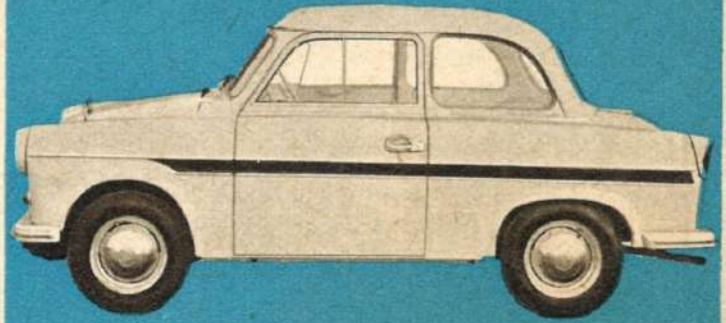
Zur Frühjahrsmesse 1960 in Leipzig stand mit dem leistungsgesteigerten 20 PS-Motor ein TRABANT auf der Ausstellung, der die erste Entwicklungsphase bereits hinter sich hatte. Auch äußerlich entsprach er dem internationalen Stand.

Zarte Pastelltöne hatten die kräftigen Farben der früheren Außenlackierung abgelöst. Erstmals wurde der TRABANT-Kombi der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Sortiment hatte sich gerundet: Die Limousine, einfarbig – als Standardausführung, für gehobene Ansprüche die zweifarbige Sonderausführung mit Zierleisten und schließlich der Kombi-Wagen, mit dem der TRABANT als vielseitig verwendbares Transportmittel für kleinere Lasten und für Camping eingesetzt werden kann.

Zielgerichtet, wie die konstruktive Weiterentwicklung des TRABANT lief das Programm technologischer Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung in den Zwickauer Automobilwerken.

Ende 1958 wurde die automatisch arbeitende Phosphatieranlage in Betrieb genommen. In dieser Anlage erfolgt die Untergrundvorbehandlung für das Auftragen der Grundierungsfarbe. Im Frühjahr 1960 folgte die automatische Lackiertaktstraße. Zur gleichen Zeit wurde ein neuer genauso automatisch arbeitender Fertigungsabschnitt der Duroplasterherstellung dem Betrieb übergeben.

Automatik und Mechanisierung steht im Vordergrund. Da die im Siebenjahrplan vorgegebenen Produktionsaufgaben nur durch umfassende Erhöhung der Arbeitsproduktivität zu erreichen sind, unterlagen sämtliche



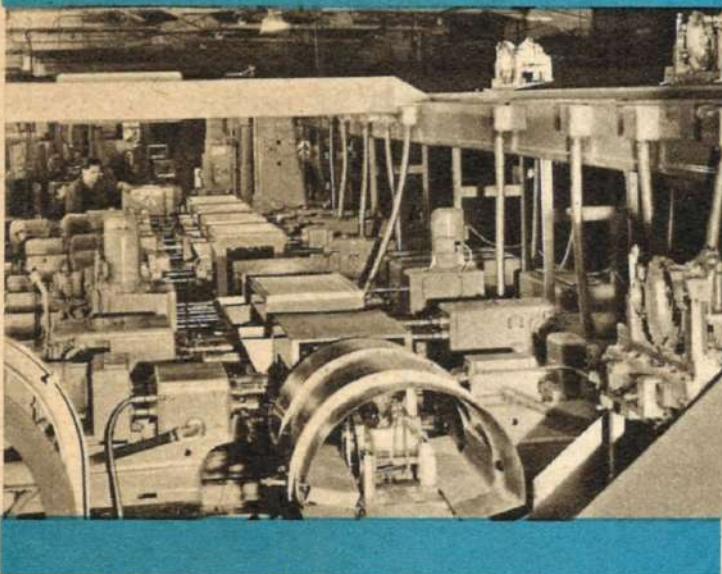
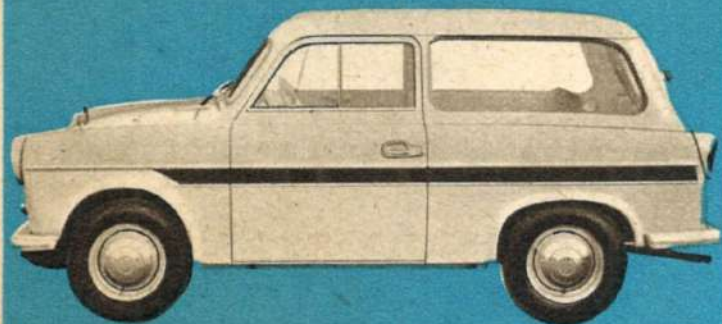
VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau:

Ovalband zur Gerippekomplettierung (oben)

Automatische Pressensteuerung (unten)

technologischen Maßnahmen der Zielstellung „Einführung neuer Technik“.

Beispielhaft wurde gearbeitet. Heute finden wir überall im Betrieb automatische Fertigungsstraßen. In der Zahnradsfertigung für das synchronisierte Getriebe arbeitet eine Zwillingsfräsmaschine, die mit einer Schabe- und mit einer Waschmaschine verkettet ist



Automatische Gerippetauchanlage (oben)

Taktstraße für Getriebegehäuse (unten)

und der durch Magazinbeschickung mit photoelektrischer Steuerung die Rohteile zugeführt werden.

100 m davon entfernt ist die vollautomatische Taktstraße zur Getriebegehäusebearbeitung in Tätigkeit. 1962, man könnte es das „Jahr der Automatisierung und Mechanisierung“ nennen, entstand das vollmechanisierte Oval-

band zum Verschweißen des Karosseriegerippes. Fast zur gleichen Zeit nahm die automatische Tauchanlage zur Farbbehandlung der Gerippe die Arbeit auf.

Auf einem mechanisierten U-Band werden im Taktverfahren die Duroplastformteile, die die Außenhaut des TRABANT bilden, auf das Karosseriegerippe aufgebracht.

So blieb es nicht aus, daß sich die statistische Kurve des Ausstoßes steil nach oben bewegte.

Bei nahezu unveränderter Beschäftigtenzahl stieg die Arbeitsproduktivität seit 1959 auf 139,5%, der Ausstoß an TRABANT jedoch auf mehr als das Doppelte.

Die konstruktive Weiterentwicklung des TRABANT wurde parallel der durchgreifenden technologischen Entwicklung fortgesetzt. Verbesserte Innenraumausnutzung mit geänderten Sitzen, neue Zierleistenführung und neues Farbprogramm, Verbesserungen der Heizung, der Scheibenwischeranlage und der Federung – mit diesem Sortiment an Neuerungen stand der TRABANT 1961 auf dem Ausstellungsstand während der Leipziger Frühjahrsmesse.

Und trotzdem sprach es sich herum, daß die Zwickauer Automobilbauer noch einiges an Verbesserungen auf Lager hatten.

Ein Jahr später an der gleichen Stelle stand der TRABANT mit dem Synchrongetriebe. Mit der gleichzeitig einsetzenden weicheren Triebwerkklagerung war eine weitere Senkung der Innengeräusche erreicht.

Verstärkte Scharniergelenkwellen, ein leichter Hilfsrahmen, die Lichthupe, ein verbesserter Blinkgeber und ein neues Farbprogramm waren weitere Kennzeichen des verbesserten TRABANT. Er brauchte keinen Vergleich mehr mit ausländischen Erzeugnissen der gleichen Klasse zu scheuen.

Schon längst hatten zahlreiche Rallye-Erfolge, die in verschiedenen Ländern Europas erzielt wurden, dem Ausland die Beweisführung für die gelungene Konstruktion des TRABANT erbracht.

Von Jahr zu Jahr stiegen die Exportzahlen – heute rollen TRABANT in Ungarn, Polen, Belgien, Holland, Dänemark, Norwegen und Finnland –, und es entspricht der auf das Wohl unserer Werktätigen bedachten Politik unserer Regierung, wenn der Export des TRABANT in Grenzen gehalten wird um in erster Linie den dringenden Bedarf an Kraftfahrzeugen in unserer Republik zu decken.



MODERNE TECHNIK IM VEB AUTOMOBILWERK EISENACH

Als Ergebnis der Einschätzung internationaler Entwicklung ist der TRABANT 600 nunmehr mit dem 600-cm³-Motor ausgerüstet. Er wurde dadurch noch anzugsfreudiger, spurt-schneller und erhielt ein höheres Beschleunigungsvermögen. Schnelles Anfahren aus dem Stand, Verkürzung der Überholzeiten, mehr Kraftreserven durch 23 PS Leistung und erhöhtes Drehmoment – diese Merkmale des TRABANT 600 entsprechen der ständig zunehmenden Verkehrsdichte und bringen eine abermalige Erhöhung des Gebrauchswertes mit sich. Mit der neuen Streifenlackierung, umgeben von zwei Zierleisten, werden die Proportionen der Karosserieform vorteilhaft unterstrichen. Der Zierstreifen ist das äußere Kennzeichen des TRABANT 600, dessen Produktion mit uhrwerksgleicher Regelmäßigkeit läuft und auch in Zukunft planmäßig erhöht wird.

FORTSETZUNG VON SEITE 9

Die Lenkungs- und Radlager sind mit nachstellbaren Kugellagern ausgestattet. Sie sind sorgfältig abgedichtet, so daß weder Schmiermittel verlorengehen kann noch Schmutz oder Nässe von außen eindringen können. Eine lange Lebensdauer ist dadurch gewährleistet. Völlig wartungsfrei ist die Schwingenlagerung durch Silentbuchsen.

Die Hauptpflegearbeit des Mopedbesitzers beschränkt sich darauf, etwa alle 1000 km die Kette zu reinigen und zu ölen, was auch einem Radfahrer nicht erspart bleibt.

Die Vorzüge der Simson-Kleinfahrzeuge sind vielfältig. Der Kraftstoffverbrauch ist minimal, so daß die Fahrkosten niedriger sind als die öffentlicher Verkehrsmittel.

Mopeds und Kleinroller sind in der DDR kraftfahrzeugsteuer- und zulassungsfrei. Die Kosten für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sind niedrig, desgleichen die Ausgaben für Unterstellung und Wartung.

Daß die Simson-Kleinfahrzeuge ihren hohen Gebrauchswert nicht nur im täglichen Leben ständig unter Beweis stellen, sondern auch im sportlichen Einsatz Hervorragendes zu leisten vermögen, offenbarte die vergangene Sportsaison. 50-cm³-Simson-Gelände-Maschinen waren auf den Geländepisten anzutreffen und bereits im ersten Jahr ihres Versuchseinsatzes konnten die GS-50-Modelle und ihre Fahrer 23 Goldmedaillen, 9 Klassensiege und 2 Mannschaftspreise erringen.

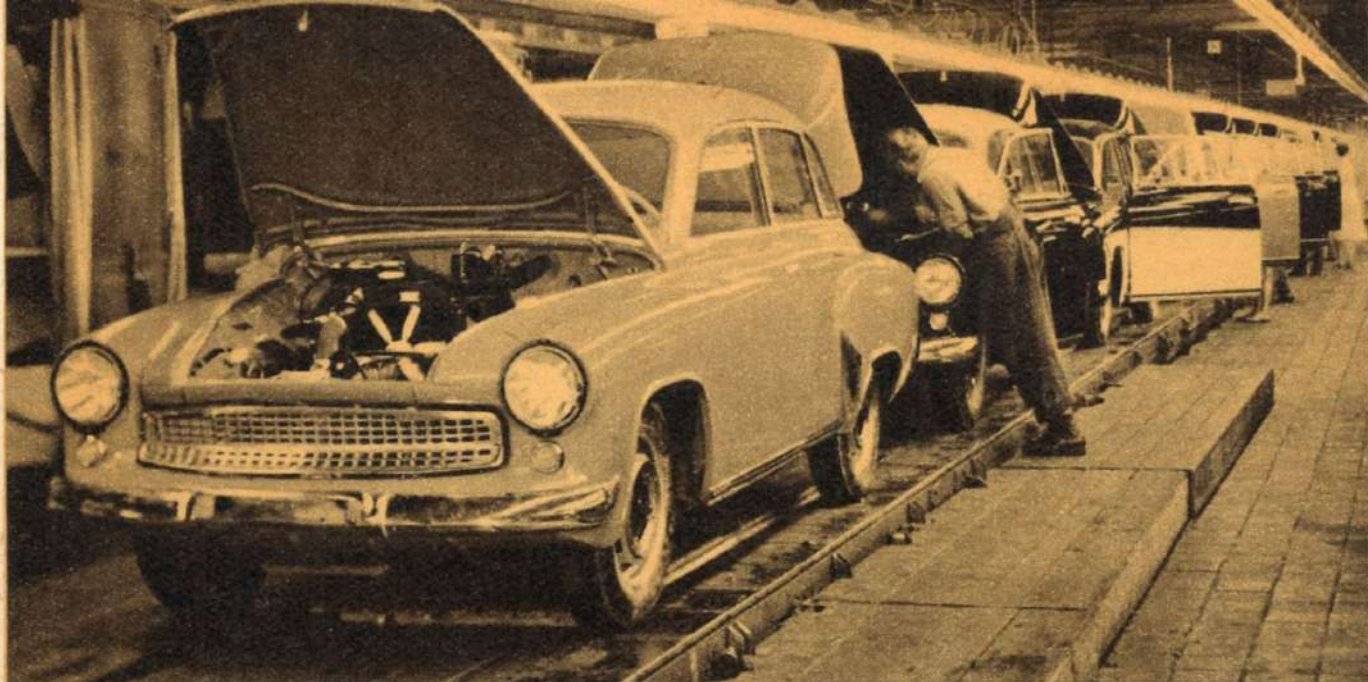
Der „Wartburg“ – schon im Oktober 1955 in aller Stille im VEB Automobilwerk Eisenach in Serie gegangen – gab auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1956 sein erstes internationales Debüt.

Bewährte und erprobte Bauelemente – vom IFA F 9 übernommen – bildeten das solide Fundament dieses Modells. Aber die Karosserie war gänzlich neu gestaltet worden. Geräumigkeit und Formschönheit vereinigten sich zu einem harmonischen Ganzen, das schon damals den ausgeprägten Sinn der Eisenacher Konstrukteure für die eigene schöpferische Anwendung moderner Stilelemente des internationalen Kraftfahrzeugbaues verriet.

Auf Anhieb eroberte damals der „Wartburg“ die Sympathien der Automobilisten. Nicht unbeteiligt an der folgenden weltweiten Anerkennung dieses Fahrzeuges war neben den erzielten Konstruktions- und Produktionsleistungen seiner Erbauer die Reichhaltigkeit des „Wartburg“-Typenprogramms. Mit einer ganzen Skala von „Wartburg“-Ausführungen – angefangen beim Standard-Fahrzeug, über die elegante Limousine de Luxe, das ansprechende Coupé bis zur Camping- und Kombi-Ausführung – ist dem Eisenacher Werk die Möglichkeit gegeben, auch die differenziertesten Ansprüche zufriedenzustellen.

Aber nicht nur die zeitlose äußere Form und die Beschickung von internationalen Messen und Ausstellungen machten den „Wartburg“ bekannt, sondern vor allem seine sportlichen Erfolge. So siegte auf Anhieb der „Wartburg“ bei seinem ersten Einsatz – der Internationalen Rallye Wartburg 1956 – ganz souverän im Gesamtklassement.

Das Eisenacher Werk demonstrierte in den folgenden Jahren mit diesem Fahrzeug überzeugend bei zahlreichen internationalen Rallye-Veranstaltungen durch Siege und gute Placierungen dessen Qualitäten hinsichtlich Zuverlässigkeit, Leistung, Straßenlage und



Kurvenverhalten. So konnten auf den Rallyepisten Europas vom Polarkreis bis zur Akropolis und von Moskau bis zur Riviera bisher 122 Goldmedaillen, 66 Silberne und 74 in Bronze errungen werden.

Zugleich brachte der unerbittliche Rallye-Einsatz laufend Hinweise und Erkenntnisse für die weitere technische Vervollkommnung der „Wartburg“-Automobile, die sich in der täglichen Serienfertigung niederschlugen.

Das beste Beispiel hierfür ist die Getriebe- und Bremsenentwicklung, die von der Sportgruppe wesentlich beeinflusst wurde. Beim Vierganggetriebe erfuhren die Gänge II bis IV durch Kugelsperren und Konusreibkuppelungen eine Sperrsynchonisierung, die der Sportler und Rallye-Experte ebenso zu schätzen weiß wie der Berufskraftfahrer. Einen weiteren Fortschritt bedeutete die maßgebliche Verbesserung der gesamten Bremsanlage – erreicht durch Vergrößerung der wirksamen Bremsfläche auf 920 cm² und Anwendung des Duplex-Bremssystems vorn.

Die in vielen schweren Rallyes unerbittlich erprobten Bremsen halten jedem Vergleich – auch mit hubraum- und leistungsmäßig größeren Fahrzeugen des Auslandes – stand.

Außerdem flossen laufend kleinere Verbesserungen in die Serie, wie Einführung des asymmetrischen Abblendlichtes, Tankdeckel- und Kofferdeckelschloß oder neue Scheibenwischanlage mit Parallelschlag, um von dem Vielen nur einiges zu nennen.

Außer der planmäßigen laufenden Weiterentwicklung des „Wartburg“ und dem unermüdlichen Kampf seiner Erbauer um die Erringung des höchsten Gütezeichens der DDR, des „Q“, das für den Motor und eine Reihe von Fahrwerksteilen bereits erreicht wurde,

lief die Konstruktion und Entwicklung eines neuen Baumusters, des „Wartburg“-Schnelltransporters. Dieses Fahrzeug wird in unserer sozialistischen Landwirtschaft und unserem staatlichen und genossenschaftlichen Handel als wendiger Kleinlastler mit 600 kp Tragkraft dringend benötigt.

Besondere Aufmerksamkeit erweckte das Modell 1962, der „Wartburg 1000“, mit seinem 1000-cm³-Motor mit 45 DIN PS. Dadurch ergab sich eine wesentliche Verbesserung des Leistungsgewichtes, das nunmehr bei 20,4 kg/PS liegt. Durch Einschaltung einer Wasserpumpe in den Kühlkreislauf in Verbindung mit einem Kühlwassertemperaturregler (Thermostat) kam gleichzeitig eine neue, sehr wirkungsvolle Frischluftheizung zum Einsatz. Als weitere Detailverbesserungen 1962: Lichthupe, Erweiterung des Wartungszyklus und Übergang von der bisherigen Öl- zur wirkungsvolleren Fettschmierung.

Nicht unerwähnt soll die besonders in den letzten beiden Jahren offenbar gewordene Wiederbelebung des Motorrennsports bleiben. Die in der DDR aus „Wartburg“-Teilen und -Aggregaten gebauten Formel-Junior-Rennwagen gaben neue Impulse und leiteten eine neue Rennwagen-Ära ein. In der letzten Rennsaison haben fast zwei Dutzend dieser schnittigen Silberpfeile – von sozialistischen Entwicklungsgemeinschaften und Privatfahrern ausschließlich auf „Wartburg“-Basis entwickelt – auf den Rennpisten des In- und Auslandes für packende Auseinandersetzungen gesorgt.



In Eisenach arbeitete man aber in den vergangenen Jahren nicht nur zielstrebig an der Weiterentwicklung des Fahrzeuges, sondern ganz zwangsläufig forderten die steigenden Produktionsstückzahlen auch die Anwendung modernster technologischer Verfahren und den weitgehenden Übergang zur Fließfertigung und Mechanisierung.

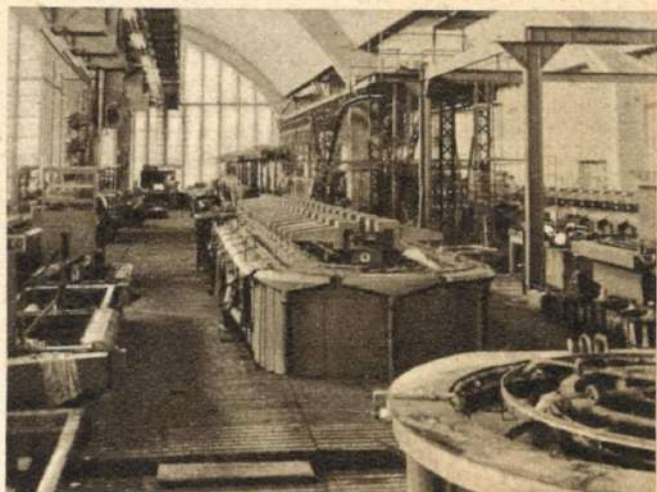
Aus der Erkenntnis heraus, daß die Einführung dieser Maßnahmen nicht nur in der spanabhebenden Bearbeitung, sondern auch vor allem in der spanlosen Verformung, Oberflächenbehandlung und Montage – wo der Mechanisierung Grenzen gesetzt sind – zur Lösung der gestellten Aufgaben von großer Bedeutung ist, leitete man im Automobilwerk Eisenach besonders im Fertigungsbereich „Oberflächenbehandlung“ und „Endmontage“ Entsprechendes ein.

So wurde schon in den Jahren 1958 und 1959 mit dem Aufbau und der Inbetriebnahme einer Lacktaktstraße die Voraussetzung zum Übergang von der Nitro- zur Kunstharzlackierung geschaffen. Hier durchläuft die Karosserie auf einem fahrbaren Transportgestell – von einem Kettenzug befördert – eine ganze Reihe von verschiedenartigen Kabinen und Taktplätzen, wo sämtliche Arbeitsgänge vom Grundieren, Antidröhspritzen, Spachtelziehen und Trocknen über das Abdichten der Punktschweißnähte, Spachtelschleifen und Vorlackgespritzen durchgeführt werden.

Da aber eine gute Lackierung vor allem eine sorgfältige Vorbereitung und Behandlung des Lackgrundes fordert – die durch die bisherige manuelle Arbeit nicht voll gegeben war – begann man vor der Lacktaktstraße mit der Projektierung und dem Bau einer vollautomatischen Wasch- und Phosphatieranlage, die in ihrer Fünfkammer-Ausführung mit den einzelnen Arbeitstakten Entfetten, Heißspülen, Phosphatieren, Nachspülen und Trocknen eine einwandfreie Vorbereitung des Haftgrundes vor dem Lackieren garantiert. Innerhalb der Reorganisation des gesamten Fertigungsablaufes in den Fertigungsbereichen „Oberflächenbehandlung“ und „Montage“ erfolgte abschließend die Auftaktung der gesamten Fahrgestell- und Wagenmontage und die Inbetriebnahme entsprechender Fließbänder, so daß in der Organisation des gesamten Arbeitsablaufes und der Fertigung von der Rohkarosserie bis zum fertigen „Wartburg“ optimale Produktionsverhältnisse geschaffen werden konnten.

Aber auch außerhalb dieses kurz skizzierten Fertigungszyklus wurde die Automatisierung und Vervollkommnung der Produktionsanlagen weiter vorangetrieben.

So konnten vor nicht allzulanger Zeit in der galvanischen Abteilung ein Kupfer- und ein Nickel-Chrom-Automat aufgebaut und in Betrieb genommen werden.



Diese umfangreiche Automatisierungsmaßnahme brachte dem Werk außer einer Senkung der Fertigungszeit auch eine bedeutende Qualitätssteigerung der Chromteile am „Wartburg“, indem diese Anlagen die Einhaltung der vorgeschriebenen Schichtstärken für die Kupfer-, Nickel- und Chromauflage garantieren.

Gleichzeitig projektierte und baute die Abteilung für Spezialmaschinen des VEB Automobilwerk Eisenach innerhalb von nur zwei Jahren eine vollautomatische Transferstraße mit insgesamt 12 Stationen für die Bearbeitung des „Wartburg“-Zylinderblockes.

Nicht unerwähnt sollen die innerhalb der Modernisierungsmaßnahmen im Getriebe- und Motorenbau geschaffenen Montagegebäude bleiben, wo durch eine Kombination von Plattenband mit synchronlaufendem Kreisförderer bei der Endmontage von Motor und Getriebe optimale Verhältnisse geschaffen werden konnten. Während auf dem Plattenband die Montage der jeweiligen Aggregate erfolgt, befinden sich in entsprechenden Kästen, die am Kreisförderer hängen, sämtliche Teile die zur Komplettierung notwendig sind.



Die Bemühungen der Eisenacher Automobilbauer zur Durchsetzung der modernsten Technik und komplexen Automatisierung und Mechanisierung fanden ihre Krönung durch die Verleihung hoher Staatsauszeichnungen an hervorragende Persönlichkeiten des Werkes. So wurde zum 13. Jahrestag der Deutschen Demokratischen Republik ein aus vier Ingenieuren bestehendes Kollektiv, darunter der Werkdirektor mit dem Nationalpreis ausgezeichnet und damit gleichzeitig das von den Werktätigen des Betriebes in den letzten Jahren Geschaffene durch unsere Regierung gewürdigt.

Muß es ein Kraftfahrzeug sein?

Viele Leser wird diese Frage überraschen, ob sie nun Besitzer eines Kraftfahrzeuges sind oder nicht, denn es spricht natürlich viel, sehr viel sogar für ein Moped, ein Motorrad oder für einen Personenkraftwagen. Aber da gibt es ein Fahrzeug, das seit etwa 100 Jahren als Verkehrsmittel Verwendung findet und sich noch heute trotz der stürmischen Entwicklung der Motorisierung größter Beliebtheit erfreut – das Fahrrad! Es ist unumstritten das am häufigsten gebrauchte Fortbewegungsmittel für Kinder, für Jugendliche und für Erwachsene. Vom Standpunkt der Sparsamkeit betrachtet, bietet das Fahrrad unschätzbare Vorteile. Neben den erschwinglichen Anschaffungskosten hat es den Vorzug, keinen Betriebsstoff zu beanspruchen, außerdem können seine Wartung und Pflege ohne besonderes fachliches Wissen nahezu kostenlos vom Besitzer selbst durchgeführt werden.

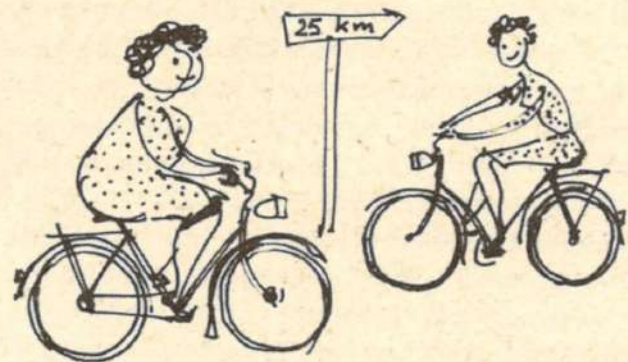
Die Unterbringung des Fahrrades wird kaum zum Problem. Ausgaben für den Bau einer Garage oder für Garagenmiete entfallen. Platz für ein Fahrrad wird sich überall finden lassen.

Es ist schnell zur Hand für die alltägliche Fahrt zum Arbeitsplatz oder für sonstige Besorgungen. Die sofortige Einsatzbereitschaft

des Fahrrades ist also von unschätzbarem Wert! Es gibt keine Startschwierigkeiten, keine Frostschäden und beim Abstellen gibt es kein langes Suchen und Fragen nach Parkplätzen.

Auf den gesundheitlichen Wert des Radfahrens sei besonders hingewiesen, wobei folgende Vergleiche, die von medizinischer Seite vorgenommen sind, besonders interessieren werden:

Das Körperfett vermindert sich beim Turnen nach 3 Klimmzügen am Reck	um 1 g,
beim Holzsägen nach einer Stunde	um 50 g,
beim Wandern nach 8 km	um 70 g,
beim Radfahren nach 25 km	um 750 g.



Demnach brauchen sich Menschen, die sich auf dem Fahrrad körperliche Bewegung verschaffen, keine Sorge um ihre „schlanke Linie“ zu machen.

Schon bei Kindern wirkt sich der Besitz eines Fahrrades vorteilhaft aus. Einmal ist das Pedaltreten gesund, da es bestimmte Muskelpartien kräftigt und zum anderen ist es ein gutes Erziehungsmittel zur Ordnung und Sorgfalt. Der Besitz eines Fahrrades verpflichtet! Es muß gepflegt werden, um immer ansehnlich und verkehrssicher zu sein!



EXPORTEUR:
TRANSPORTMASCHINEN EXPORT-IMPORT
DEUTSCHER INNEN- UND AUSSENHANDEL
BERLIN W 8 · TAUBENSTRASSE 11-13
TELEGRAMMANSCHRIFT: DIATRANS

Wieviel Freude vermag doch das Fahrrad der ganzen Familie zum Wochenende nach anstrengenden Arbeitstagen zu bereiten. Beschwingt radelt sie, fernab von Motorenlärm und Straßenstaub, hinaus in die belebende Natur. Durch Wald und Feld, über Wege und Pfade führt das zum Freund gewordene Fahrrad. Völlig entspannt und fast unbewußt werden dabei die rhythmischen Radfahrbewegungen ausgeführt, die der Gesundheit so überaus dienlich sind. Und verspürt man auf erholsamen Wald- und Wiesenpfaden Lust zur Rast, dann stellt man seinen treuen Begleiter einfach zur Seite.

Natürlich kommen Auto- und Motorradfahrer weit schneller und bequemer ans Ziel. Aber tun sie dabei etwas für ihre Gesundheit?

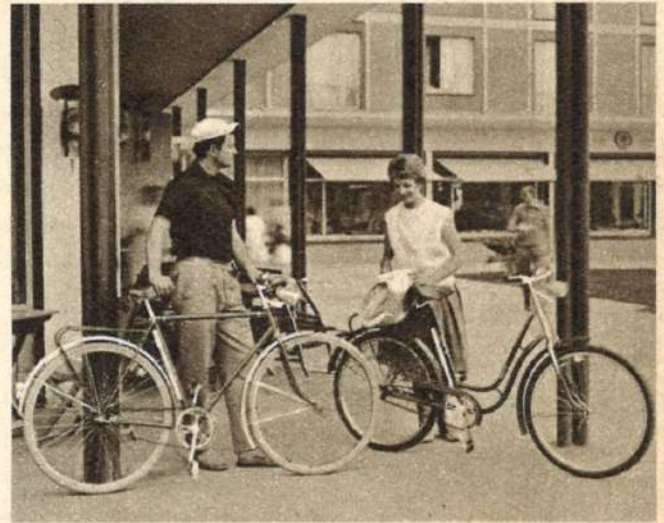
Ärzte empfehlen immer wieder, Rad zu fahren! Es beugt Kreislaufstörungen vor, regt den Stoffwechsel an, stärkt Herz und Lunge, massiert Bein- und Bauchmuskulatur und bringt gesunden Schlaf!

Neben dem gesundheitlichen Wert hat das Fahrrad auch seine praktische Bedeutung. In vielen Ländern zählt es nach wie vor zu den unentbehrlichen Verkehrsmitteln und bei uns in der Deutschen Demokratischen Republik sind allein etwa 8 Millionen Fahrräder in Gebrauch.

Auch in den westeuropäischen Ländern, in denen sich die Motorisierung stark entwickelt hat, ist das Fahrrad ein beliebtes Verkehrsmittel geblieben.

Selbst in Amerika, das nun einmal das Land der Automobile ist, sind nach statistischen Meldungen etwa 25 Millionen Fahrräder im

Umlauf. Man sieht, das Fahrrad behauptet sich nach wie vor in technisch hochentwickelten Ländern und bleibt Freund und ständiger Begleiter von Millionen Menschen.



In welchem Land es auch sein mag, für ein Kind gibt es kaum ein schöneres Geschenk als ein Fahrrad. Die Jugend erfüllt es mit Stolz, ein eigenes Fahrrad zu besitzen und mit ihm herrliche Wochenend- und Ferienfahrten zu unternehmen oder die Kräfte im friedlichen Wettstreit beim Straßen- und Bahnrennen zu messen. Und selbst der ältere Mensch empfindet beim Radeln die Genugtuung, nicht zu rasten und seiner Gesundheit einen unendlich wertvollen Dienst zu erweisen.

All diese Aspekte, unter denen das Fahrrad heute immer wieder betrachtet werden muß, berechtigen also zu der Feststellung: Es muß nicht immer ein Kraftfahrzeug sein!

TAUSENDE HÄNDE SCHAFFEN FÜR IHRE SICHERHEIT

FORTSETZUNG VON SEITE 7

Als Spezialbetrieb für Bremsanlagen empfiehlt sich der

VEB Bremsenwerk Limbach-Oberfrohna

Aber auch beim Fahrrad ist eine sichere und zuverlässige Bremse unerlässlich. Tourenräder der Marken „Mifa“ und „Elite“ sind ausschließlich mit Renak-Freilauf-Rücktrittnaben ausgerüstet, die drei Aufgaben zugleich erfüllen:

Antrieb des Hinterrades, Freilauf und wirkungsvolles Bremsen.

Diese ausgereifte und seit langem bewährte Fahrradnabe des

VEB Reichenbacher Naben- und Kupplungswerke Reichenbach (Vogtland)

wird in alle Welt exportiert und zeugt vom hohen technischen Stand der Zubehörindustrie unseres Fahrzeugbaues. Fahrradnaben der verschiedensten Ausführungen und für alle Zwecke aus dem Reichenbacher Werk sind durch ihre große Belastbarkeit und geringen Reibwerte für leichten und sicheren



Lauf des Fahrrades von größter Bedeutung. Ein- und Mehrscheiben-Trockenkupplungen, die ebenfalls zum Fertigungsprogramm von „Renak“ gehören, ermöglichen dem Kraftfahrer sicheres und schnelles Schalten in allen Verkehrssituationen.

Zur Ausrüstung eines Fahrrades gehören Pedale mit Rückstrahlern ebenso wie Bremse und Beleuchtung. Aus großen Entfernungen reflektieren die gelben Glasprismen den Strahl der Fahrzeugscheinwerfer, so daß der Kraftfahrer rechtzeitig ausweichen und genügend Abstand halten kann. Rückstrahlerpedale aus dem

VEB Kraftfahrzeug-Zubehörwerke Dresden

gehören deshalb zu Ihrer Sicherheit auch an jedes Fahrrad.

Für angenehme und sichere Fahrt über gute wie schlechte Wegstrecken sorgen Hebelarm- und Teleskopstoßdämpfer, die ein Aufschaukeln des Kraftfahrzeuges vermeiden und unliebsame Schwingungen dämpfen. Die Fertigung dieser wichtigen Einzelteile erfolgt im **VEB Stoßdämpferwerk Hartha.**



Eine einwandfreie und leichte Lenkung gibt ein Gefühl der Sicherheit. Für Pkw und Lkw wie auch für den Traktorenbau werden im

VEB Lenkgetriebewerk Triptis

Schnecken- und Zahnstangenlenkungen gefertigt.

Die Werke mit spezialisierter Fertigung sind fast ausschließlich Zulieferbetriebe der volkseigenen Fahrzeugindustrie, unterhalten aber ebenso Kooperationsbeziehungen mit den Ländern des Rates der Gegenseitigen Wirtschaftshilfe und Fahrzeugherstellern westlicher Länder.

VEB Gelenkwellenwerk Stadtilm,

stellt Gelenkwellen für Kraftfahrzeuge, Landmaschinen und Schienenfahrzeuge, für Förder-, Hebe- und Transportanlagen her. Niedriges Gewicht, hohe Verdrehfestigkeit, sichere und schwingungsfreie Kraftübertragung zeichnen diese Gelenkwellen besonders aus.

Neben Rollenketten, die auch im Kraftfahrzeugbau Verwendung finden, hat sich der

VEB Kettenfabrik Barchfeld

auf die Produktion von Speichen für Fahrräder und Motorräder spezialisiert. Enorme Zug- und Druckkräfte werden beim Fahrtrieb von den Speichen der Räder aufgenommen.

Für sicheren Start und einwandfreien Leerlauf, für sparsamen Kraftstoffverbrauch und hohe Leistung aller Ottomotoren ist der richtige Vergaser unerlässlich.

Im

VEB Berliner Vergaser-Fabrik

werden Vergaser für jeden Verwendungszweck gefertigt. Ob im Pkw und Lkw, beim Motorrad oder an Bootsmotoren, überall werden Sie BVF-Vergaser finden, die sich durch Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit gleichermaßen auszeichnen.

Ebenso wie die Endhersteller unseres Industriezweiges arbeiten auch die Zubehörwerke ständig an der technischen Weiterentwicklung und qualitativen Verbesserung ihrer Erzeugnisse. Der hohe Anteil des Exportes bei solchen Betrieben wie beispielsweise dem

VEB Reichenbacher Naben- und Kupplungswerke, dem

VEB Einspritzpumpenteilewerk Wolfspfütz, dem VEB Kfz.-Zubehörwerke Dresden oder dem VEB Berliner Vergaser-Fabrik zeugt von der hohen Leistungsfähigkeit unserer volkseigenen Zubehörindustrie.

Es empfehlen sich folgende Werke für stationäre und Einbau-Motoren:

VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck

VEB Robur-Werke Zittau

VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau

VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt

für IFA-Diesel-Einspritzpumpen:

VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt

