

*mobil-report* 1/61

## Was möchten Sie lesen?

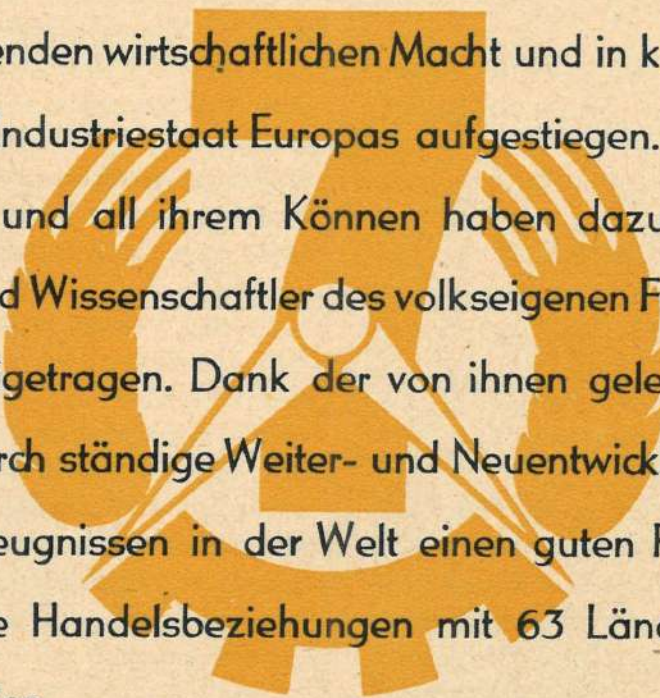
	Seite
Robur – Frontlenker .....	4
„Wartburg“-Qualitäten durch Rallye-Erfolge bewiesen .....	6
S 4000-1 im Großeinsatz .....	8
Motor und Pedale Simson-Moped SR 2 E .....	11
Mit dem Simson-Moped SR 2 E durch die Türkei .....	14
TRABANT – der „große“ Kleinwagen .....	18
Skandinavienreise im TRABANT .....	22
Radfahrer-PS .....	24
Simson-Sport jetzt mit 15,5 PS .....	28
Fertigung und Qualität der Kolbenringe .....	30
Buntes MZ-Mosaik .....	35
Ach, du „lieber Schreck“! .....	39

Herausgeber:

Vereinigung Volkseigener Betriebe  
Automobilbau, Karl-Marx-Stadt

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers erlaubt

Druck: Druckhaus Einheit Leipzig III/18/211 – K 67/61


 Die Deutsche Demokratische Republik ist zu einer bedeutenden wirtschaftlichen Macht und in kurzer Zeit zum fünftgrößten Industriestaat Europas aufgestiegen. Mit unermüdlichem Fleiß und all ihrem Können haben dazu die Arbeiter, Ingenieure und Wissenschaftler des volkseigenen Fahrzeugbaues ihren Teil beigetragen. Dank der von ihnen geleisteten Qualitätsarbeit, durch ständige Weiter- und Neuentwicklungen, haben sie ihren Erzeugnissen in der Welt einen guten Ruf verschafft, so daß heute Handelsbeziehungen mit 63 Ländern der Erde gepflegt werden.

Der Siebenjahrplan stellt dem volkseigenen Fahrzeugbau neue große Aufgaben. Sie werden erfolgreich gelöst und die Erzeugnisse in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit zum wissenschaftlich-technischen Höchststand entwickelt. So dient der Industriezweig mit seiner ganzen Schaffenskraft der Stärkung unserer sozialistischen Wirtschaft und durch Vertiefung sowie Erweiterung der Handelsbeziehungen der Erhaltung des Friedens.



# ROBUR FRONTLENKER

SOZIALISTISCHE GEMEINSCHAFTSARBEIT  
FÜHRTE ZUM ERFOLG

**LO 2500**

Nachdem sämtliche Erprobungsfahrzeuge ihre Feuertaufe bestanden haben, ist nun der Startschuß gefallen, der im VEB Robur-Werke Zittau die Produktion der neuen Fahrzeuge, die wir Ihnen heute vorstellen wollen, freigibt.

Man bezeichnet diese formschönen Nutzfahrzeuge als Frontlenker, da die seither gewohnte Motorhaube wegfällt und die Vorderpartie den Anblick einer einheitlichen Front bietet.

Eine einheitliche Front bildete auch das Kollektiv, das die Fahrzeuge des neuen Typs konstruierte, die nötigen Werkzeuge und Vorrichtungen schuf und mit aller Sorgfalt die Voraussetzungen dafür schaffte, daß Fahrzeug um Fahrzeug nunmehr das Montageband verlassen kann.

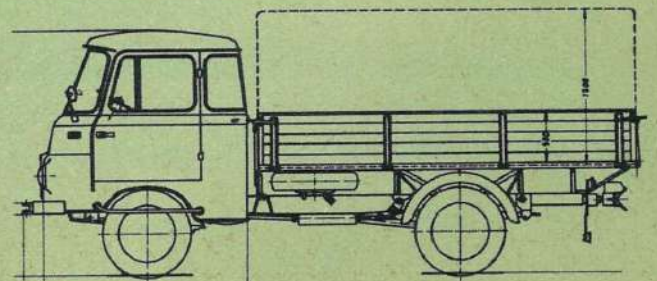
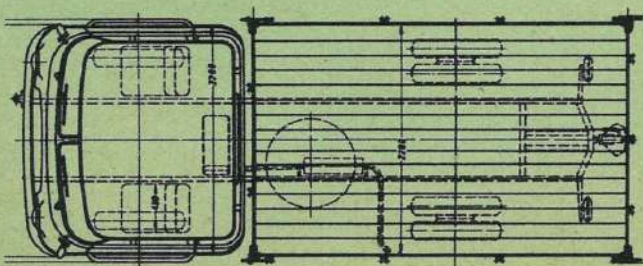
Die große Linie im internationalen Nutzfahrzeugbau deutet auf Frontlenker hin. Deshalb wird diese Neuentwicklung den Robur-Lastkraftwagen innerhalb der Nutzfahrzeuge einen beachtlichen Platz sichern. Gegenüber

den Fahrzeugen der bisherigen Bauart weisen die Robur-Frontlenkertypen wesentliche Verbesserungen auf. So wurde z. B. die Tragfähigkeit des Fahrgestells durchweg auf 2500 kg erhöht, so daß sich ein noch rentablerer Einsatz der Fahrzeuge erzielen läßt. Der luftgekühlte Otto-Motor leistet 70 PS. Dies stellt eine folgerichtige Weiterentwicklung für die Robur-Fahrzeuge dar.

Mit dem vorstehend Gesagten ist aber die Aufzählung von Verbesserungen bei weitem noch nicht erschöpft. So ließe sich z. B. noch anführen, daß bei allen Robur-Frontlenker-Fahrzeugen eine räumliche Erweiterung des in Leichtstahl ausgeführten Fahrerhauses erreicht worden ist. Eine Rundumverglasung schafft dem Fahrer beste Sichtverhältnisse. Wir wollen hier jedoch nicht allein eine Aufzählung von Verbesserungen oder Veränderungen vornehmen, sondern den Neuling auf dem Fahrzeugmarkt vorstellen, der unter der Typenbezeichnung LO 2500 bald das Straßenbild des In- und Auslandes beleben wird.

Diese neue Typenbezeichnung sagt aus, daß es sich um ein Fahrzeug mit „L“-uftgekühltem „O“-tto-Motor handelt, dessen Fahrgestell für eine Nutzlast von „2500“ kg berechnet ist. Bei schwereren Aufbauten verringert sich allerdings die Nutzlast entsprechend.

Robustheit und Zuverlässigkeit sind die hervorstechenden Eigen-



schaften der Robur-Fahrzeuge und durch den „Garant“ hinlänglich unter Beweis gestellt. So verfügt auch der neue Pritschenwagen LO 2500 über alle die guten Eigenschaften, durch die sich die Robur-Fahrzeuge im Inland wie in zahlreichen Ländern der Erde ausgezeichnet bewährt haben.

Dieses Pritschenfahrzeug ist für den Anhängerbetrieb bestens geeignet.

Weitere technische Details zeigen Prospekte und technische Druckschriften.

Ein weiteres Beispiel für den Erfolg sozialistischer Gemeinschaftsarbeit ist der neue Frontlenker-Reiseomnibus Typ LO 2500. Der VEB Karosseriewerke Halle fertigt den formschönen Aufbau, dessen sicheres Fundament das Fahrgestell von Robur ist. Für die jetzt anlaufende Fertigung des Omnibusses sind selbstverständlich gute Kooperationsbeziehungen eine wesentliche Voraussetzung. Das Ergebnis solcher Beziehungen ist dieses Fahrzeug, das sich auf dem internationalen Fahrzeugmarkt sehr bald einen guten Ruf erwerben wird. Allen Anforderungen, die man heute an ein modernes Verkehrsmittel stellt, wurde weitgehend Rechnung getragen.

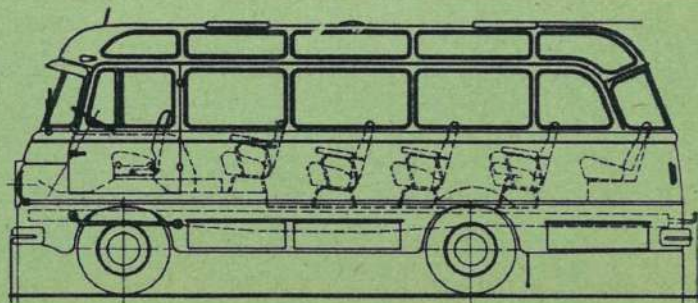
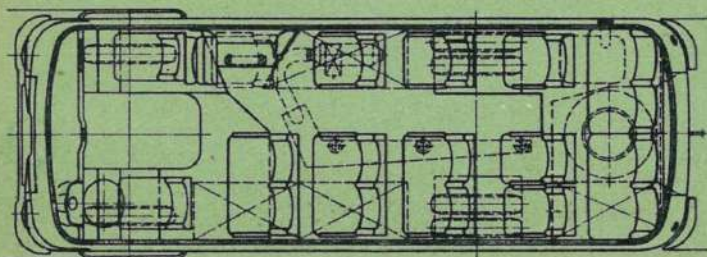
Eine Fahrt mit dem Robur-Reisebus bereitet Freude, denn man genießt einen ungehinderten Ausblick, kann die Eindrücke, die die vorbeiziehende Landschaft bietet, ganz in sich aufnehmen. Ein Radio mit zwei Lautsprechern sowie ein Mikrofon für den Reiseleiter oder Fahrer gehören zu den Selbstverständlichkeiten der großzügigen Innenausstattung. Für angenehme Temperatur sorgt eine Fremdheizung, deren Wirkungsgrad in kalten Jahreszeiten die Annehmlichkeit des Reisens beträchtlich erhöht.

Natürlich erstreckt sich das neue Fertigungsprogramm nicht allein auf Pritschenfahrzeuge und Reiseomnibusse.

Viele Fahrzeuge mit zweckdienlichen Sonderaufbauten werden künftig ebenfalls in der neuen Ausführung erscheinen.

Im nächsten „mobil-report“ werden wir weitere Ausführungen der Frontlenkerfahrzeuge vorstellen.

Den technisch interessierten Leser möchten wir nur noch in aller Kürze mit einigen technischen Angaben bekannt machen, ohne uns – wie bereits gesagt – in Details zu verlieren. Über den Motor hatten wir schon gesprochen. Vom Getriebe ist zu sagen, daß jetzt der 2. bis 5. Gang synchronisiert sind, wodurch der Schaltvorgang stark erleichtert wird. Ein Fahrzeug mit 70-PS-Ottomotor erklettert im 1. Gang eine Steigung von 37 Prozent, ist also für Transporte in gebirgigen Gegenden besonders geeignet. Der Kraftstoffverbrauch liegt bei 18 l/100 km. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 85 km/h. Wer einmal das Zittauer Gebirge besucht, darf sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, die neuen Fahrzeuge auf der Versuchsstrecke zu beobachten. Die Steigungen am „Scharfenstein“ oder die Fahrt bis fast zum Gipfel des etwa 750 m hohen „Hochwald“ mit ihren anhaltenden Geröllstrecken, Treppenabsätzen und Steilhängen verlangen den Fahrzeugen wirklich das Letzte ab. Bei einer solchen Fahrt erkennt man erst richtig, daß die Begriffe Qualität, Härte und Ausdauer im VEB Robur-Werke Zittau fest verankert sind als eindeutiger Beweis dafür, daß sich der volkseigene Fahrzeugbau auf dem richtigen Wege zur Erreichung des Weltniveaus befindet.



## „WARTBURG“-QUALITÄTEN DURCH RALLYE-ERFOLGE BEWIESEN!

Automobilrennen mit Formelrennwagen oder Rennsportwagen wirken selbstverständlich optisch und akustisch sehr attraktiv und eindrucksvoll, aber sie zeigen lediglich technische Leistungen von speziell entwickelten Konstruktionen. Solche Rennen geben also – auch wenn sich Werke der Automobilindustrie daran beteiligen – keine Aufschlüsse über maßgebliche Eigenschaften der für den Alltagsverkehr bestimmten Serienwagen. Diese Erkenntnis führte zu dem Entschluß, einen Weg zu beschreiten, der in wirksamer Art die Weiterentwicklung und Verbesserung der Serienwagen entsprechend den optimalen Anforderungen an ein Gebrauchsfahrzeug demonstriert. Die Darlegung des Konstruktionsniveaus seitens des Werkes, der Materialgüte, der Verarbeitungs- und Produktionsqualitäten sollte beweiskräftig in sportlichen Wettbewerben unmittelbar mit dem gefertigten Serientyp selbst erfolgen. Rallies ermöglichen weitgehende Beurteilungen der Eigenschaften von Serienwagen, auf die der Benutzer eines solchen Wagens im täglichen Gebrauch besonderen Wert legt. Zuverlässigkeit, auch bei stärksten Beanspruchungen von langer Dauer, ist bei Rallies auf der zeitlich mit genau einzuhaltenen Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahrenden Langstrecke die allererste Forderung an den Wagen. Bei den eingelegten Sonderprüfungen auf den Spezialstrecken, meistens



kurvenreiche Bergstraßen, entscheiden dann von den zu fahrenden Bestzeiten her die effektiven Fahrleistungen und Fahreigenschaften oftmals die Wertungspositionen. Ausgezeichnet hat sich der „Wartburg“, der im VEB Automobilwerk Eisenach hergestellte viertürige Serienwagen mit dem 900-ccm-38-PS-Zweitaktmotor und Frontantrieb, bei derartigen großen internationalen Rallies bewährt!

Ausgezeichnet – dieses Prädikat ist angesichts der neuerlichen Erfolge im Sportjahr 1960 vollauf berechtigt, und ein kurzer Rückblick auf die Rallyebeteiligungen der Sportgruppe des VEB Automobilwerk Eisenach mit Wagen des Serientyps „Wartburg“ erhärtet diese Beurteilung.

Gerade in Finnland begann 1960, wie bisher



fast jedes Jahr, für die „Wartburg“-Wettbewerbsgruppe aus Eisenach wieder die Rallye-Saison. Auf Antrieb mußten die hohen, besonderen Schwierigkeiten der 1800 km langen Hanki-Rallye bewältigt werden: Durchschnittsgeschwindigkeiten von 67 km/h, Dunkelheit, hoher Schnee und Temperaturen um minus 30°, dann die abschließende Geschwindigkeitsprüfung auf dem Eis bei Helsinki. Bekanntlich sind unter solchen Umständen für Festlands-Teilnehmer die Erfolgsaussichten bei der Hanki-Rallye sehr gering, so daß die diesjährigen Placierungen der „Wartburg“ an 6., 11. und 19. Stelle ein sehr respektables Ergebnis bedeuten, welches beweist, wie gut die „Wartburg“-Wagen die erschwerten Bedingungen des finnischen Winters bewältigen.

Zuverlässigkeit und Leistungsdichte kommen besonders im Mannschaftssieg zum Ausdruck. Die „Wartburg“-Equipe Otto Hanf, Rüdiger Wöllner, Rüttinger/Thiel und Jäger Möller demonstrierte diesen zunächst bei der Int. Rallye Hanseat, bei der schon 1959 der Mannschaftssieg auf „Wartburg“ errungen wurde. Charakteristisch für die Rallye Hanseat waren abermals nach der Lang-

Serienwagen! Die vier „Wartburg“ gelangten ohne Ausfälle auf Platz 2, 4, 6 und 7 und, wie schon erwähnt, zum wiederholten Mannschaftssieg!

Gleichfalls einen sehr überzeugenden Beweis ihrer außerordentlichen Stabilität und Leistungsfähigkeit lieferten die „Wartburg“ im Verlaufe der IV. Internationalen Rallye Bodensee-Neusiedler See, der Semperit-Rallye, die als 1600-km-Nonstopfahrt von Bregenz nach Wien führte. Das Ziel dieser strapaziösen Prüfung auf den Paßstraßen der Hochalpen erreichten nur 69 von 117 gestarteten Teilnehmern. Die vier eingesetzten „Wartburg“ des Eisenacher Werkes jedoch hielten vollkommen schadlos durch und erzielten mit 4 Goldmedaillen und dem Goldenen Mannschaftsschild ein hervorragendes Resultat.

Ganz besonders verlangt wurde Zuverlässigkeit während der 5000 km langen 1. Internationalen Rallye für Frieden und Freundschaft, die 1960 erstmalig auf der Strecke Moskau-Warschau-Berlin-Prag durchgeführt wurde. Im Verlaufe dieser Rallye in vier langen Etappen durch die Sowjetunion, durch Polen, die DDR und die ČSSR waren ferner



strecke auf der nächtlichen „Route der 15 Berge“ sowie der „Route der 1000 Kurven“ die Sonderprüfungen auf der Nürburgring-Rennstrecke. Infolge der temperamentvollen Beschleunigung, der sich aus Frontantrieb und Fahrwerkskonstruktion ergebenden Kurvenstabilität sowie überhaupt der hervorragenden Straßenlage des „Wartburg“ kam auf dem Nürburgring beispielsweise einer der vier „Wartburg“, der von Otto Hanf, zu einem Rundendurchschnitt von 96,8 km/h – und das mit dem 900-ccm-

13 Sonderprüfungen, u. a. die Geschwindigkeitsprüfung auf der Minsker Chaussee und auf der Bergrennstrecke am Kyffhäuser in der DDR, zu fahren. Auch bei dieser Rallye startete der „Wartburg“ mit seinem 900-ccm-Motor – im Hinblick auf das Abschneiden in der Gesamtwertung – gegen hubraummäßig teilweise viel größere Automobile. Um so eindrucksvoller ist dann jeweils das Ergebnis, das bei der 1. Int. Rallye für Frieden und Freundschaft für die werksseitige „Wartburg“-Beteiligung lautete: 2. Platz im Ge-

samtklassement von Otto/Hanf sowie Sieg in der Klassenwertung, weiter dort der 2., 6. und 8. Platz!

Ebenso erfolgreich ist das Abschneiden der vier vom VEB Automobilwerk Eisenach eingesetzten „Wartburg“ bei der zur Europa-Rallye-Meisterschaft gewerteten XX. Rallye Polen – über 2000 km Langstrecke zahlreiche Sonderprüfungen auf Bergstraßen und Bestzeitwertung auf dem Krakower Flugplatz. Die „Wartburg“-Fahrer Otto/Hanf und Rüttinger/Thiel erzielten in der Gesamtwertung die 3. und 4. Stelle (Gesamtsieger waren übrigens Schock/Moll auf Mercedes 220 SE), belegten weiter mit Rüdiger/Wöllner und Jäger Möller die ersten vier Plätze in der Klasse bis 1000 ccm und wurden siegreiche Nationalmannschaft!

Zu einem bezeichnenden Gesamtsieg kam der „Wartburg“ von Otto/Lange bei der V. Internationalen Rallye Wartburg, dem repräsentativsten Wettbewerb dieser Art in der DDR, die 1960 infolge Nebel und Nässe außerordentlich schwer war. Von 103 gestarteten Fahrzeugbesatzungen erreichten nur 63 das Ziel. Aber bezeichnend ist der „Wartburg“-Gesamtsieg deshalb, weil er gegen hubraumgrößere Konkurrenzmarken wie Porsche, Citroen ID, Volvo, Simca und, in der gleichen Klasse, gegen AU 1000 herausgefahren wurde. Der Gesamtsieg des „Wartburg“ von Otto Lange war selbstverständlich gleichzeitig Sieg in der 1000-ccm-Klasse und insgesamt wieder ein ganz ausgezeichnetes Ergebnis zum Abschluß des für den „Wartburg“ so erfolgreichen Rallye-Jahres 1960.

Was zeigen nun diese mit dem Serientyp „Wartburg“ erzielten Rallye-Siege, Medailengewinne und Mannschaftspreise?

Sie beweisen vollkommen eindeutig die vorzüglichen Qualitäten dieses Wagens: Zuverlässigkeit durch ausgesucht gutes Material, äußerste Präzision und Sorgfalt in der Herstellung, dazu die außerordentlichen Fahrleistungen mit dem unempfindlichen, leistungsstarken 900-ccm-Zweitaktmotor; ferner überlegene Fahreigenschaften, tadellose Straßenlage, große Sicherheit durch den Frontantrieb und ein exakt durchkonstruiertes Fahrwerk, hochwirksame Bremsen usw., entscheidende Eigenschaften jedenfalls, die als erforderliche Voraussetzungen zu den Rallyeerfolgen führten. Sie stehen ganz genauso für den täglichen Fahrbetrieb jedem zur Verfügung, der einen serienmäßigen „Wartburg“ fährt!

# S 4000-1

Ein Hochseehafen ist im Wachsen – Rostock wird zum Tor der Welt für unsere Deutsche Demokratische Republik.

Von hier werden die wertvollen Exportgüter unserer Wirtschaft nach Übersee verfrachtet. Schiffe, in den Größen von 10 000 Bruttoregistertonnen, können anlegen und ihre Frachten mit modernsten Umschlaggeräten löschen. Unsere junge Handelsflotte wird von hier in alle Richtungen auslaufen. Mit diesem Hafenbau gewinnt unsere Republik wertvolle Devisen, die bisher für den Transport durch andere Häfen ausgegeben wurden.

Auf dem Hafengelände fesselt das lebendige Bild der Arbeit. Unaufhörlich ziehen Fahrzeugkolonnen durch die ausgefahrenen Wege der Großbaustelle entgegen; denn unter anderem sind 120 000 Tonnen Steine aller Größen für den Bau der neuen und zur Verstärkung der alten Mole notwendig.

Die mächtige Baukulisse aus Kränen, Baggern und einer Vielzahl von Baugeräten, die in steter Abwechslung und Ergänzung anzutreffen sind, zeigen, mit welcher Kraft der Mensch auf dieser sozialistischen Großbaustelle schafft. Zwischendurch suchen sich Lastkraftwagen ihre Bahn – wir treffen die bewährten 4-Tonner des Typs S 4000-1 aus



# IM GROSSEINSATZ

dem Volkseigenen Betrieb Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau in den bekannten Ausführungen als Dreiseiten-Kipper und Pritschenwagen.

Kaum haben die Bagger das Geröll auf die Ladefläche gebracht, zieht schon der 90 PS starke Dieselmotor an. Übervoll beladen mit Gesteins- und Erdmassen, mit massiven Baumaterialien führt der Weg direkt zur Baustelle. Die stark belasteten Achsen drücken die Räder in die ausgefahrenen Rinnen, über Geröll, durch Bodensenken, daß aus den Wasserlöchern große Fontänen spritzen. Harte Dauerbeanspruchungen werden an Maschinen und Material gestellt. Ununterbrochen, im Tag- und Nachteinsatz beweisen diese Lastkraftwagen

aus dem Werdauer Kraftfahrzeugwerk ihre Zuverlässigkeit und universellen Einsatzmöglichkeiten. Nicht selten werden unter diesen Umständen Laufleistungen von 70 000 bis 100 000 km ohne Generalreparatur erreicht. Zu dieser robusten Bauweise der S-4000-1-Lastkraftwagen kommt noch der Vorzug des geräumigen Fahrerhauses hinzu, worin drei Personen bequem Platz haben. Der gute Ruf der Werdauer Kraftfahrzeugbauer kann schon auf eine lange Tradition zurückblicken. Durch die 60jährige Erfahrung im Fahrzeugbau gibt dieser Betrieb Gewähr für saubere Arbeit und hohe Qualität.

Täglich legen die neuen Lastkraftwagen, die am laufenden Band die großen Montagehallen verlassen, Zeugnis ab von ihren hohen





Leistungen und ihrer Wirtschaftlichkeit. Dafür spricht auch besonders, daß die S 4000-1-Lastkraftwagen in eine Reihe von Ländern exportiert werden wo die klimatischen Gegensätze sehr groß sind und die Beanspruchung der Fahrzeuge außerordentlich hart ist.

Auf Service-Inspektionsreisen durch Burma bestätigten die Burmesen mit „very good“ die Leistungen der S 4000-1-Lastkraftwagen. Die Waschbrettspisten, Serpentinafen, der gefährliche rote Staub bei den entsprechend

hohen Temperaturen sagen genug aus, was die Werdauer Lastkraftwagen dort zu leisten haben.

Bei Testfahrten, wie die nach Tibet auf das „Dach der Welt“ oder auf der längsten Lastkraftwagen-Testfahrt in der Geschichte Afrikas, die von der österreichischen Trans-Afrika-Expedition durchgeführt wurde, werden besonders extreme Forderungen an die Fahrzeuge gestellt.

Während dieser Trans-Afrika-Expedition ist die größte Zerreißprüfung, die jemals einem Diesel-Lastkraftwagen zugemutet wurde, von dem S 4000-1-Lastkraftwagen aus Werdau sehr gut bestanden worden.

Dieser 4-Tonner – ein Lastkraftwagen der Mittelklasse – wird in einer Vielzahl von Ausführungsarten gefertigt. Auf das aus elektrisch verschweißten Stahlblechträgern verwindungssteif hergestellte Fahrgestell mit den kräftigen Achsen und der starken Feder-

ung werden außer den Pritschen- und hydraulischen Kipperbauten noch Koffer- und Kastenaufbauten in einigen Varianten montiert. Feuerlösch-, Müll- und andere Sonderausführungen gehören noch zum Produktionsprogramm des VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“. Ein großer Kreis von Aufgaben bei unserer sozialistischen Wirtschaft und im Export unserer Republik wird mit diesen Lastkraftwagen Typ S 4000-1 aus Werdau erfüllt.



# Motor + Pedale

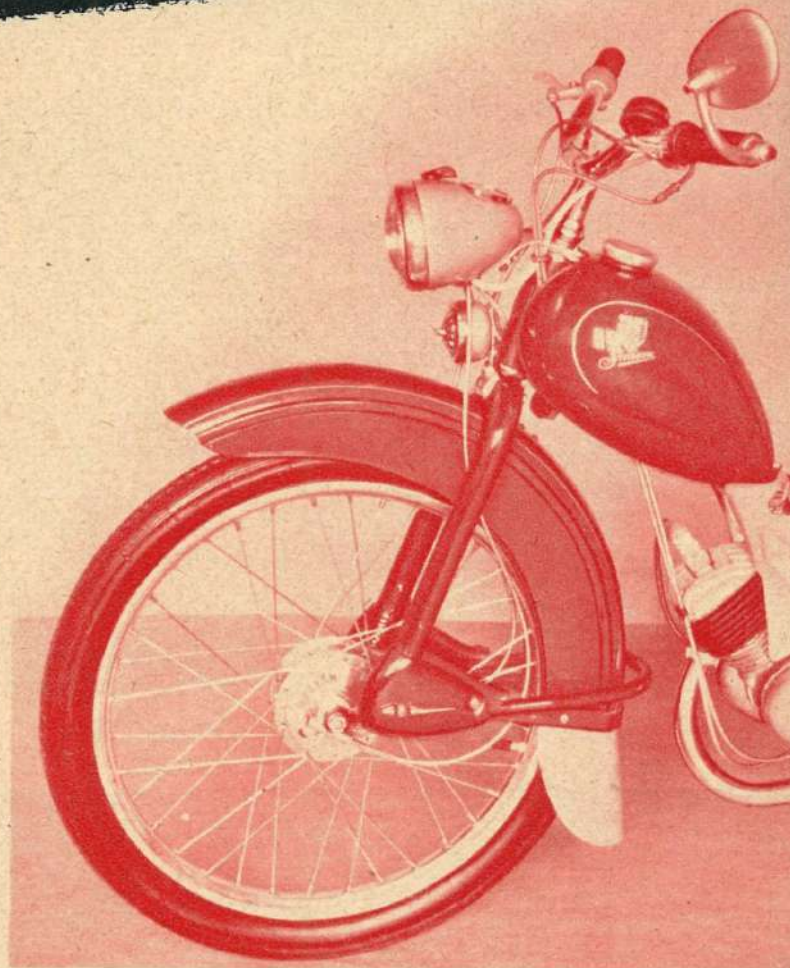


## Moped SR2E

Aus den Wörtern **Motor** und **Pedale** entstand vor einigen Jahren das neue Wort **Moped**. Aber nicht nur ein neues Wort wurde geboren, sondern die Bezeichnung für einen neuen Fahrzeugtyp gefunden, der berufen war und ist, den Wunsch breiter Bevölkerungskreise nach einem kleinen, wirtschaftlichen, motorisierten Zweirad zu erfüllen.

Die Neigung zum Kleinstfahrzeug war in den ersten Nachkriegsjahren sehr stark. Es entstanden zunächst eine Vielzahl von Fahrrad-Hilfsmotoren, die an verschiedenen Stellen des Fahrrads eingebaut werden konnten. Es gab Anbaumotoren im Rahmendreieck, unter dem Tretlager, über dem Vorderrad und neben dem Hinterrad. Auch Nabenmotoren waren vorhanden. Auf mannigfaltige Art und Weise wurde auch die Kraft dieser kleinen, meist bei 30 ccm Hubraum liegenden Motoren auf das Vorder- oder Hinterrad übertragen, zum Beispiel durch Kette, durch Keilriemen oder durch Reibrolle. Bald erkannte man jedoch, daß die Leistung der kleinen Motoren wohl für Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h ausreichend ist, daß aber die Rahmen der Fahrräder diesen höheren Beanspruchungen auf die Dauer nicht standhalten. Aus diesem Grund, und weil außerdem die Ansprüche in bezug auf Leistung, Zuverlässigkeit und Komfort gewachsen waren, wurde als neue Fahrzeuggattung, die die Mängel der durch Anbauaggregate nachträglich motorisierten Fahrräder beseitigen sollte, im VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl die Moped-Fertigung aufgenommen. Es ist in der Leistung ein echtes Motorfahrzeug, besitzt aber trotzdem die Vorteile des Fahrrads.

Insgesamt gesehen stellt das Simson-Moped eine abgerundete Konstruktion dar, denn Trieb- und Fahrwerk bilden eine organische Einheit.



Das Simson-Moped hat seitdem für die Motorisierung in der Deutschen Demokratischen Republik eine große Bedeutung gewonnen. Breite Bevölkerungskreise konnten sich durch dieses wirtschaftliche Gefährt die Vorteile der Motorisierung zunutze machen und täglich Entfernungen zurücklegen, deren Überwindung sonst mehr Zeit und Kraft gekostet hätte. Das Simson-Moped ist das Fahrzeug, das Radfahrer und Fußgänger für die Motorisierung gewann und viel zur Verbesserung der Freizeitgestaltung beiträgt. „Die Stunde hat jetzt 120 Minuten!“ sagen eingefleischte Mopedfahrer. Das ist natürlich eine liebevolle Übertreibung, aber sie zeigt, daß die unerwünschte Zeitverschwendung, die man betreibt, wenn man alle Arbeitswege, Besorgungen und Be-

suche sowie die Freizeitbetätigung zu Fuß abmacht, der Vergangenheit angehört. Auch wenn man sich den öffentlichen Verkehrsmitteln anvertraut, muß man gewisse Wartezeiten in Kauf nehmen. Mopedbesitzer beiderlei Geschlechts dagegen haben nach des Tages Müh und Last viel Zeit für persönliche Dinge. Man kann morgens länger schlafen, wenn ein Moped zur Verfügung steht. Der Feierabend wird schöner, denn der Mopedbesitzer kann schnell noch ins Schwimmbad oder in den Garten fahren, er kann Besuche erledigen und noch ins Kino gehen, denn sein treuer Schnurrer bringt ihn schnell wieder nach Hause. Es bleibt abends auch noch manche Stunde für Studium oder Hobby. Ein Mopedbesitzer hat mehr Zeit für Besorgungen, die sonst immer wieder verschoben wurden. Und wenn ein Moped eine Weltreise aushält (wie die „mobil-report“-Artikelserie „Von Land zu Land“ beweist), dann ist es erst recht für eine kleine oder große Campingtour geeignet. Das Simson-Moped ist fürwahr ein Fahrzeug für alle und alles.

Wie groß tatsächlich die Beteiligung des Simson-Mopeds an unserer Motorisierung ist, sollen einige statistische Zahlen veran-

schaulichen. 1955 wurde mit der Produktion des Simson-Moped begonnen, im Sommer 1959 verließ bereits das 500 000. Moped das Suhler Montageband; alle 90 Sekunden folgt seitdem ein weiteres. Diese vorbildliche Leistung der Simsonwerker war durch die Steigerung der Arbeitsproduktivität und die Anwendung rationellster Arbeitsmethoden möglich.

Seit 1958 läuft auch die Fabrikation des Simson-Kleinrollers KR 50, von dem seither etwa 50 000 hergestellt worden sind.

Die ständig steigenden Exportzahlen lassen erkennen, daß auch im Ausland die Simson-Zweiräder sich immer mehr auf dem Vormarsch befinden.

Drei Faktoren haben im wesentlichen diesen Siegeszug des Simson-Mopeds bestimmt: erstens seine Preiswürdigkeit, zweitens seine Leistung, drittens seine Unkompliziertheit. Die Preiswürdigkeit des Simson-Mopeds wird nicht allein durch den relativ geringen Anschaffungspreis bewiesen, sondern vor allem durch die bescheidenen Unterhaltungskosten und durch die hohe Lebensdauer. Für den Kilometer muß man etwa zwei Pfennig für Kraftstoff und einen Pfennig für Reifen und Reparaturen ausgeben.

Die Leistung des Simson-Mopeds wird nicht nur durch den zugstarken 1,6-PS-Motor und 45 km/h Höchstgeschwindigkeit repräsentiert, sondern ebenso auch durch die Stabilität des Fahrwerks und den allgemeinen Komfort. Durch Reifen, Vorder- und Hinterradfederung sowie Schwingsattel sitzt der Mopedfahrer vierfach gefedert auf seinem Fahrzeug. Zur Verkehrssicherheit tragen außerdem die guten Leichtmetall-Vollnabenbremsen bei. Die Unkompliziertheit des Simson-Mopeds zeigt sich schon bei der Übernahme: es gibt keine großen Formalitäten, denn das Simson-Moped ist steuer- und zulassungsfrei. Lediglich eine geringe Versicherungsgebühr muß entrichtet werden. Außerdem benötigt man keine Fahrerlaubnis, sondern nur einen Moped-Er-



laubnisschein, der nach einer theoretischen Prüfung ausgestellt wird. Die technische Handhabung des Simson-Mopeds ist denkbar einfach, denn alle Hebel sind norm- und paßgerecht angebracht. Mopedfahren lernt man so schnell wie Radfahren. Alle Wartungsarbeiten kann der Fahrer selbst ausführen, bei größeren Reparaturen sorgt ein weitverzweigtes Netz von Vertragswerkstätten für schnelle Instandsetzung des Fahrzeugs. Auch bezüglich der Unterstellung bereitet ein Simson-Moped keine Sorgen, denn überall findet sich für dieses schlanke Gefährt ein kleiner Platz. Schnell läßt sich das Simson-Moped auch einmal ein paar Stufen hinauf oder hinab tragen. Als treuer Diener im Alltag verursacht das Simson-Moped keinerlei Sorgen, sondern bringt nur Hilfe und Freude. Seine Unkompliziertheit ist auch der Grund dafür, warum sich so viele Mädchen und Frauen auf dem Simson-Moped wohl fühlen.


Auch in Zukunft wird das Moped als das wirtschaftlichste und das handlichste, als das leichteste und das einfachste Motorfahrzeug seine Bedeutung für die Motorisierung breiterer



Kreise behalten, da es mit seinen Vorzügen immer neue Möglichkeiten für den Berufsverkehr und die Freizeitgestaltung erschließt.



# Mit dem Simson-Moped DURCH DIE TÜRKEI



Nach elfwöchigem Aufenthalt in Bulgarien hieß es Abschied nehmen von diesem fruchtbaren Land und seinen gastfreundlichen Bewohnern.

Die Simson-Mopeds waren in der Werkstatt des IFA-Services in Sofia noch einmal durchgesehen und gereinigt worden. Pfingstsonntag überschritten wir in Kapitan Andreewo die bulgarisch-türkische Grenze.

Wieder wurde eine vollständige Umstellung für uns notwendig. Das Rätseln um den Sinn der Verkehrszeichen begann von neuem.

Die erste Überraschung erlebten wir an einer Tankstelle, als man uns, ehe wir es verhindern konnten, blanken Sprit in den Tank goß. Da in der Türkei fast keine Fahrzeuge mit Zweitaktmotoren laufen, war es erst nach harter, von uns mit Händen und Füßen geführter Diskussion möglich, den Tankwart davon zu überzeugen, daß wir Öl in das Benzin haben wollten.

Bei unserer weiteren Fahrt durch die Türkei griffen wir deshalb zur Selbsthilfe, suchten uns in Zukunft aus den Vorräten der Stationen ein geeignetes Öl aus und mischten in unseren Ersatzkanistern selbst. Da allerdings auch Präzisionsschätzungen der notwendigen Ölmengen fehlerhaft sein können, mußten unsere Motoren wieder einmal

mehr unter Beweis stellen, daß sie sehr unempfindlich gegenüber den zur Verwendung gelangenden Kraftstoff sind.

Nach zwei Tagen erreichten wir Istanbul und waren von der ersten Minute an von dem Bild dieser Stadt fasziniert.

Zuvor waren wir fast 300 km durch ebenes, uninteressantes Land gefahren. Jetzt auf einmal fast ohne Übergang eine Großstadt mit dichtem Verkehr und hastenden Menschen.

Liegt es an der Mischung von orientalischem Leben mit den mannigfaltigen Zeugen der Vergangenheit und der modernen Technik mit ihren nüchternen Zweckformen? Liegt es an der einmaligen Lage der Stadt zwischen grünen Hügeln und den tiefblauen Meeresarmen?

Dem Reiz dieser einzigen Großstadt auf zwei Erdteilen kann sich wohl kein Besucher entziehen.

Wir bummelten durch die breiten Straßen der Innenstadt, besuchten alte Moscheen, ließen uns durch die engen Basargassen schieben, wurden beim Obsteinkauf von den Händlern betrogen, lagen am Bosphorus und sahen den vorbeiziehenden Frachtdampfern zu. Doch bald ging es weiter.

Übersetzen mit dem Fährschiff über den Bosphorus nach Asien: Die ersten Kilometer unserer Reise, die wir nicht mit dem Moped zurücklegen können. Noch merken wir keinen Unterschied zwischen beiden Kontinenten. Die Straßen präsentieren sich weiterhin in bestem Zustand. Doch bald ändert sich das Bild: An Stelle des gepflegten Asphalt tritt Rollkies. Das bedeutet, daß auf der Oberfläche des Weges 1–5 cm hoch Sand oder grober Splitt liegen.

Überall begegnen wir Spezialfahrzeugen, die den Belag gleichmäßig verteilen sollen.

Die schweren Lastwagen brausen an uns vorbei, daß die Steine nur so fliegen, wir aber mit unseren zweirädrigen Vehikeln haben Mühe, nicht ins Schleudern zu kommen.

Oftmals ist die Oberfläche von Querrinnen zerfurcht, die der Straße ein waschbrettartiges Aussehen geben.

Da gibt es nur zwei Möglichkeiten: Mit Schrittgeschwindigkeit aus einer Welle in die andere zu tauchen oder mit Vollgas darüber hinweg zu springen. Im Vertrauen auf unsere Federungen wählten wir die flottere Fahrweise. Kurz nach unserem Start wurde vom VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl ein neues Mopedmodell mit wesentlich verbesserten Federungen herausgebracht. Wir

hatten die Zeit unseres Aufenthaltes in Sofia benutzt, diese neuen Federungen an unseren Fahrzeugen anzubringen.

Trotzdem stellen die Waschbrettstraßen, auf denen wir Hunderte von Kilometern fahren mußten, eine hohe Belastung für das Material dar. Sie zählen auch nicht gerade zu den ausgesprochenen Annehmlichkeiten für die Fahrer. Allmählich haben wir uns an die türkischen Verhältnisse gewöhnt und den vielen Eigenarten des Landes angepaßt.

An Stellen, wo man wirklich keine „Heimtücke“ erwartet, tauchen Probleme auf:



Man geht in eine Gaststätte und will mittagessen. Aus der türkischen Bezeichnung „Imam Bayildi“ auf der Speisekarte wird man natürlich nicht klug. Ein hilfsbereiter Tischnachbar übersetzt die Worte ins Deutsche: „Der Priester fiel in Ohnmacht“. Als wir dem dienstbeflissenen Koch in sein Heiligtum gefolgt waren, entpuppte sich besagtes Gericht als Gemüsesalat mit Ei. Hoherfreut bestellten wir die leckere Speise. Die Bedeutung des Namens dieses Essens wird uns blitzartig klar, als wir ahnungslos in eine Schote, einer nur in der Türkei heimischen besonders scharfen Paprikaart, beißen.



Zur Ehre der türkischen Köche sei aber bemerkt, daß im allgemeinen ganz ausgezeichnet und vor allem sehr preiswert gekocht wird.

Solcher Art gestärkt, schwangen wir uns wieder auf die Mopeds und gelangten nach dem Südwesten des Landes.

Unser Weg längs der Mittelmeerküste führt uns durch Städte mit historischen Namen: Pergamon und Effesus. Die Ruinen griechischer und römischer Paläste und Theater lassen uns heute nur den Reichtum und die Macht der hier vor 2000 Jahren herrschenden Dynastien ahnen.

Stauend stehen wir vor den Zeugen antiker Baukunst. Gebäude, die die Zeiten über-

dauerten, erbaut nur von Menschenhand, ohne Verwendung komplizierter Maschinen, ohne wissenschaftliche Berechnungen.

Wir stehen vor der Frage, sollen wir den bequemeren Weg durch das Innere des Landes nehmen und damit mehrere hundert Kilometer durch vegetationsarme Salzsteppe fahren, oder sollen wir die hochinteressante Route längs der Südküste der Türkei benutzen, die auf der Karte allerdings teilweise unterbrochen gezeichnet ist und damit einige Überraschungen verspricht.

Natürlich fahren wir auf der Küstenstraße. Landschaftlich werden wir nicht enttäuscht. Tiefblaues Meer, kleine Inseln, tiefe Buchten und hochaufragende Berge – das Paradies für die Farbkamera.

Dazu Feigenbäume, Weinberge und Bananenstauden. Kamelkarawanen kommen uns ab und zu entgegen und vervollkommen die Illusion eines Landes aus längst vergangener Zeit.

Diesem Bild passen sich die Straßen harmonisch an. Stellenweise geht es am Mittelmeer entlang, bis ein steiler Berggrücken den Weg versperrt. Dann heißt es in engen und engsten Serpentinaffen mehrere hundert Meter anzusteigen, doch schon nach wenigen Kilometern befindet man sich wieder auf Meereshöhe. Einige Zeit führt die Piste geradeaus, bis wir einer Flußmündung ausweichen müssen. Nun geht es weit in das Land hinein, bis endlich eine Brücke das zur Sommerzeit natürlich ausgetrocknete Bachbett überspannt.

In einigen Jahren werden es die Reisenden



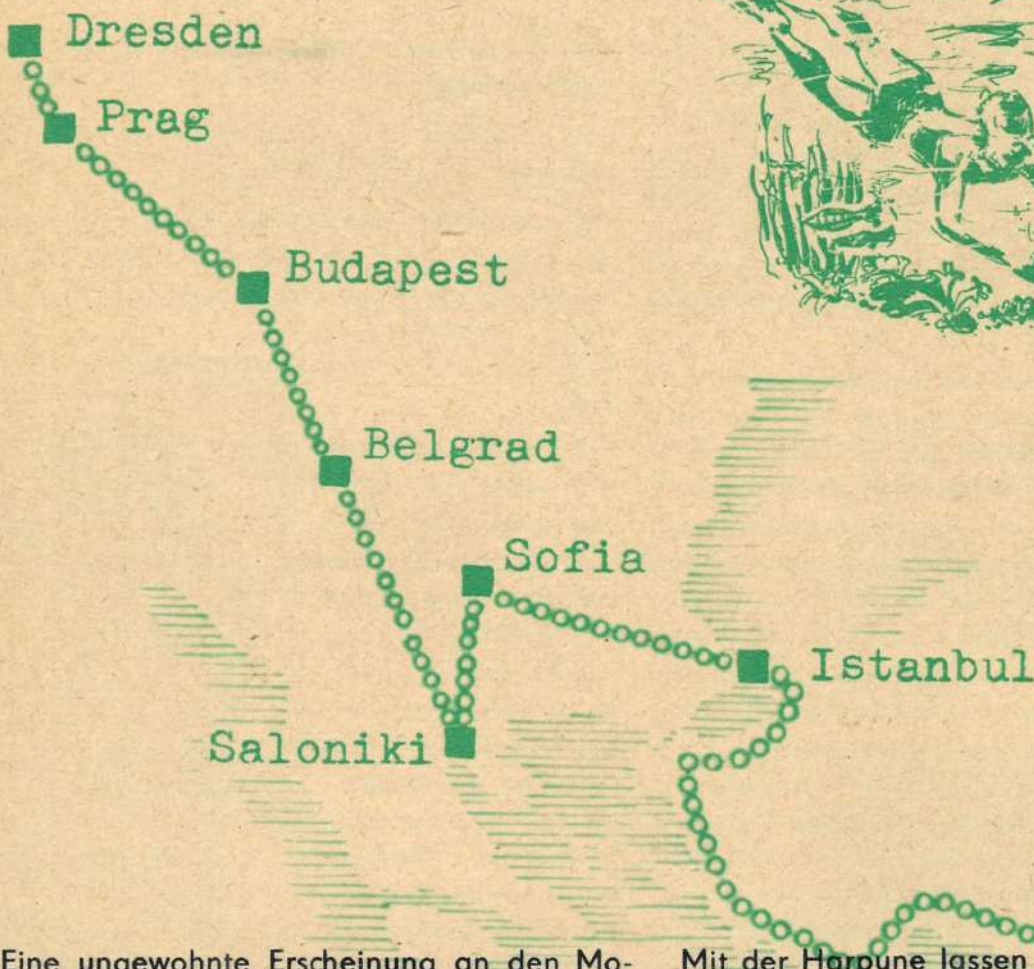


leichter haben, denn man ist zur Zeit dabei, eine neue Straße unmittelbar am Meer in die Felsen zu sprengen. Mit dem Wegfall aller Schleifen und Serpentinaen wird der neue Weg ungefähr die halbe Länge des alten haben.

Während der 4 Tage, in denen wir uns an der Küste entlangwinden, begegnen uns 3 Automobile. Alle anderen Kraftfahrer zogen den großen Umweg durch das Landesinnere vor. Dazu maximal 45 Grad Hitze. Die Mopeds werden arg strapaziert. Kupplungen, Bremsen und Reifen müssen höchste Belastungen aushalten, da wir die engen Kehren meist in Schrittgeschwindigkeit befahren müssen.

In Zukunft macht es sich erforderlich, alle 75 bis 100 km die Vergaser auseinanderzunehmen und die Luftfilter in Benzin zu reinigen. Über das Aussehen unserer Kleidung schweigen wir lieber.

Diese kleinen „Freuden“ nahmen wir jedoch gern in Kauf. Wir hatten dafür die Möglichkeit, jeden Tag im Mittelmeer zu baden und mit Hilfe unserer Tauchausrüstung die Wunderwelt unter dem Meeresspiegel zu beobachten. Das klare Wasser in Verbindung mit der fast senkrecht einfallenden Sonne schafft ideale Möglichkeiten für den passionierten Sporttaucher. Schwämme, Muscheln, Seesterne und Fische aller Gattungen, wo man sich auch hinpirscht.



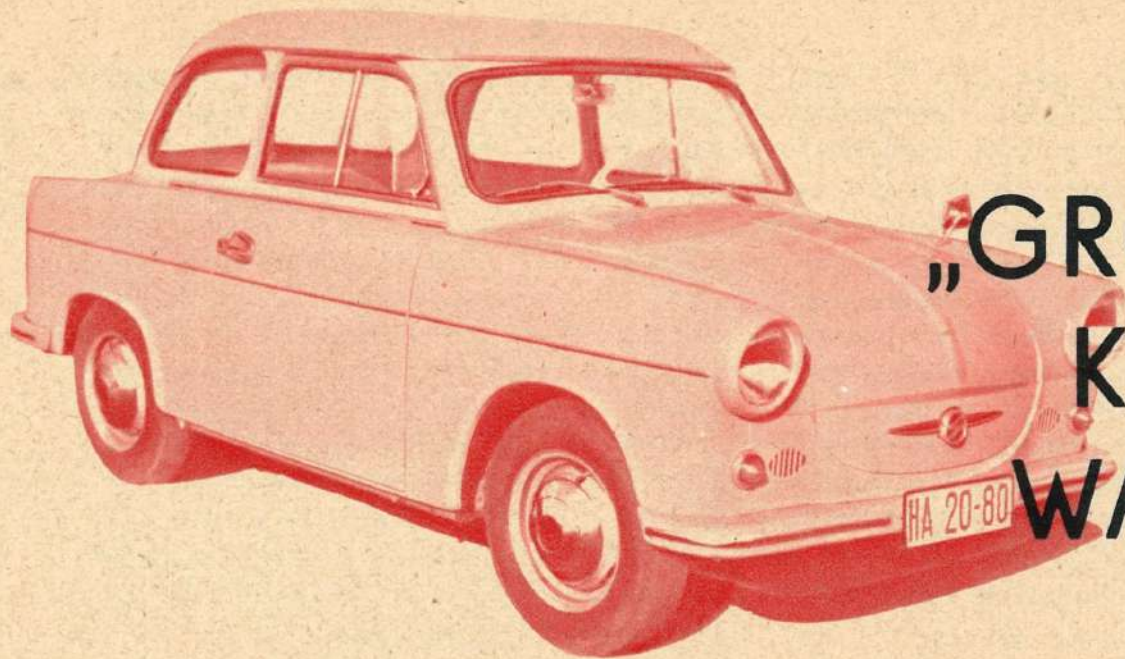
Eine ungewohnte Erscheinung an den Motoren verursachte uns Kopfzerbrechen: Die Motorleistung ließ am Berg stark nach. Steigungen von 12 Prozent, die wir früher ohne Mühe noch bezwangen, bereiteten Schwierigkeiten. Sollte der Motor die enorme Hitze und die hohen Beanspruchungen nicht aushalten?

Doch bald fand sich des Rätsels Lösung: Die Luftfilter beider Motoren waren vollständig mit Staub zugesetzt.

Mit der Harpune lassen sich Zackenbarsche bis 25 kg erlegen.

Weiter geht es. Wir nehmen für viele Monate Abschied vom Meer. **Damaskus** ■ Nach wochenlangem Zeltaufenthalt tut die Übernachtung im Hotel gut.

Wir nutzen die Zeit, um unsere Ausrüstung in Ordnung zu bringen. Bald werden wir durch die syrischen Steinwüstengebiete fahren – weiter nach dem Süden, nach Damaskus, unserem nächsten Reiseziel.



# DER „GROSSE“ KLEIN- WAGEN

– VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau - Weithin leuchten die Neon-Schriftzeichen des Zwickauer Automobilwerkes durch die Nacht. Halle an Halle, auf einer Fläche von 480 000 m<sup>2</sup> verteilt, so zeigt sich der riesige Werkskomplex den Augen des Beschauers, der in der Geburtsstätte des Kleinwagens „Trabant“ einen Besuch abstatten will.

Schon an den Toren der einzelnen Werksteile erhält man einen Begriff von der Intensität, mit der hier an der Produktion dieses beliebten und begehrten Kleinwagens gearbeitet wird. In Minutenabständen rollen laufend zu den Betriebsbereichen Baugruppen und Aggregate, die sich auf Montagebändern zum kompletten Trabant vereinen. Es sind lange Reihen von fertigen Trabantfahrzeugen, die in den verschiedenen Ausführungen – das „S“ im Kreis auf der Motorhaube – dann auf Züge von Doppelstockwaggons der Deutschen Reichsbahn verladen werden. So verlassen sie die Anschlußgleise des Herstellerwerkes und rollen in alle Gebiete der Deutschen Demokratischen Republik; über Grenzstationen nach Belgien, Ungarn, Finnland und anderen europäischen Ländern, um dort in den Händen der Kunden von der Leistungsfähigkeit der sozialistischen Industrie Zeugnis abzulegen.

So war es auch auf den Leipziger Messen, auf Messen und Ausstellungen im Ausland; überall stand der Trabant im Brennpunkt des Interesses der Besucher.

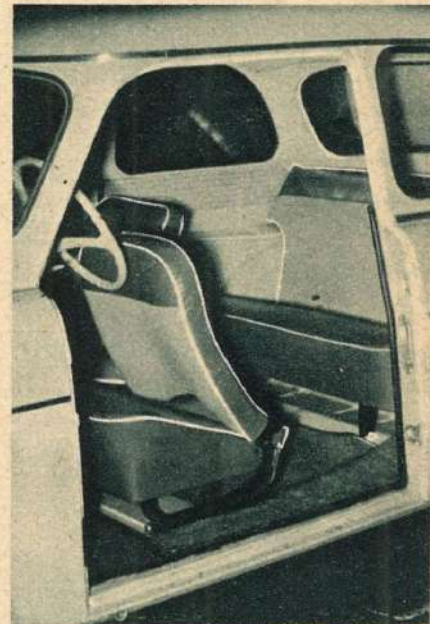
Trotz der bisher errungenen Erfolge ist ständig an der Weiterentwicklung, Verbesserung

und Vervollkommnung des Fahrzeuges gearbeitet worden.

Die Leipziger Frühjahrsmesse 1961 erbringt in dieser Hinsicht den Beweis!

Erstmals wurde das Modell 1961 des Trabant der Öffentlichkeit vorgestellt, dessen Unterschiede gegenüber der bisherigen Ausführung nachstehend beschrieben werden sollen.

Sehr augenfällig ist die gestreckte Form der Limousine. Diesen Eindruck vermitteln die jetzt durchgehend gerade angebrachten Zierleisten an den Seiten des Fahrzeuges. In Höhe der Scheinwerfer angesetzt, laufen die Leisten waagrecht über die gesamte Länge des Trabant und enden hinten an den Schlußleuchten. Das schmale Leistenprofil harmonisiert dezent mit den pastellfarbenen Lackierungen der Limousine und unterstreicht die solide Eleganz des gesamten Fahrzeuges.



Mit äußeren Eindrücken allein ist es im Automobilbau jedoch nicht getan. Der Käufer will auch mit einem Kleinwagen ein Fahrzeug besitzen, das neben seiner Leistungsfähigkeit ein bestimmtes Maß an Bequemlichkeit und Komfort bietet.

Die Konstrukteure und Techniker des VEB SACHSENRING stellten sich daher die Aufgabe, den Innenraum wesentlicher Veränderungen zu unterziehen. Der Kleinwagen setzt aber allen konstruktiven Bemühungen in dieser Hinsicht scharfe Grenzen. Deshalb ist das Erzielte um so höher zu bewerten.

Werfen wir einen Blick ins Innere!

Der erste Eindruck wird von den alabasterweißen Ausschlag- und Bezugsstoffen bestimmt.

Ob Sitze, ob Innenausschlag, ob Fahrzeughimmel, überall dominiert der helle, freudige Farbton. Das für die Sitze und den Ausschlag verwendete Kunstleder ist farblich sorgfältig mit den Außenlackierungen abgestimmt. Ein lichtdurchfluteter Innenraum ist das Ergebnis.

Nun zum wesentlichen, zu den Sitzverhältnissen: Es war ein „Kampf um Millimeter“, bis die jetzige günstigste Lösung gefunden wurde. Das beginnt schon beim Armaturenbrett. Vollkommen umgestaltet, den Proportionen des Trabant angepaßt, so bietet sich das Armaturenbrett den Augen des Betrachters. Das Kombi-Instrument mit dem Radio-Ausschnitt wird von einem gemeinsamen Blendrahmen überdeckt. Die Fläche der Beifahrerseite mit dem Ablegefach fällt nach vorn unten ab und gestattet somit eine erheblich größere Beinfreiheit als bisher. Die Vordersitze sind unter Verwendung von Ebro-Matten flacher gestaltet, die Polsterung angenehm gehalten und den anatomischen Körperverhältnissen angepaßt. Die Rückenlehnen haben ebenfalls eine flachere Ausbildung erhalten, das Polstermaterial ist auf Schalen gearbeitet, so daß der Körper einen festen Halt darin findet.

All diese Annehmlichkeiten lassen sich nur ungefähr beschreiben, erst der unmittelbare Eindruck wirkt überzeugend. Die Insassen, die auf den Fondsitzen Platz finden, werden es begrüßen, daß durch

diese Veränderungen auch dort die Platzverhältnisse wesentlich günstiger liegen, zumal das Ablegeblech im Fond verkleinert und somit durch die stärker abfallende Rückenlehne ein bequemeres Sitzen erreicht wurde. Um einen ungefähren Anhaltspunkt zu geben: Bei günstigster Sitzstellung ist ein Platzgewinn, über den gesamten Innenraum gesehen, von etwa 8 cm erreicht worden.

Auch an der Heizung des Trabant sind Verbesserungen vorgenommen worden. Zur besseren Entfrosterung der Windschutzscheibe und für einen Teil der Seitenscheiben wurden erstmals Entfrosterdüsen eingebaut. Die Düsen wurden so konstruiert und angebracht, daß auch die Mitte der Scheibe beschlagfrei bleibt. Es wurden also mit dieser konstruktiven Maßnahme die Sichtverhältnisse, besonders im Winterbetrieb, verbessert und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht.

Detailverbesserungen, wie z. B. Befestigung der Werkzeuge im Kofferraum, Änderung des Drehpunktes der Koffer- und Motorhaubenscharniere, sollen nur am Rande erwähnt werden.

Es ist unbestreitbar, daß diese Erfolge in der Weiterentwicklung des Trabant die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges in der Kleinwagenfertigung bestätigen.

Die Zukunft eröffnet der universellen Verwendung des Trabant weitere Möglichkeiten.

So kündigt jeder Trabant auf den Straßen Europas vom Können und von den Leistungen der Zwickauer Automobilbauer, die damit im Rahmen der sozialistischen Industrie einen wertvollen Beitrag zur Erfüllung der ökonomischen Hauptaufgabe leisten.



**E**s wird keine Messegäste geben, die sich den Besuch der Kollektivausstellung der volkseigenen Fahrzeug-, Fahrzeugteile- und Zubehör-Industrie im IFA-Pavillon, Halle 22, entgehen lassen.

Sie werden beeindruckt sein von der Vielzahl der ausgestellten Erzeugnisse, viel mehr aber noch von der wirtschaftlichen Kraft und Leistungsfähigkeit der Werke, die hinter dem umfassenden und bedarfsgerechten Fertigungsprogramm stehen.

Besondere Beachtung verdient dabei die spezialisierte Fahrzeugteile-Fertigung.

Werke, die ursprünglich nur Zulieferbetriebe waren, konnten im Zuge des sozialistischen Aufbaues ihre Kapazität erweitern und zählen heute zu geschätzten Handelspartnern.





Mit der „Saßnitz“ nach Skandinavien

„Bitte die Handbremsen anziehen!“ Freundlich, aber sehr bestimmt, hallt die Stimme des Schiffsoffiziers durch das Autodeck. Gehorsam knacken die Handbremsen, Türen klappen. Unsere Reise beginnt.

Vollgepackt steht der TRABANT in der Reihe der Autos zur Überfahrt von Saßnitz nach Trelleborg. Schwer ist das Gepäck, das der TRABANT zu schleppen hat. Selbst auf die hinteren Sitze mußten wir verzichten, um alle Koffer, Taschen, die Zeltausrüstung und die Kisten mit den Konserven und den anderen Ausrüstungsgegenständen unterzubringen. Ein Zentner Übergewicht lastet schwer auf den Achsen. Wir können aber unserem TRABANT vertrauen. Große Leistungen hat er schon vollbracht. Das Tachometer zeigt zwar erst 15 000 km an. Aber auf diesen Kilometern kletterte er hinauf zu der Eispyramide des Großglockner, hoppelte auf den Karststraßen der jugoslawischen Adriaküste nach den Schwarzen Bergen Montenegros und rollte über die Pässe des Balkan zu den Ufern des Schwarzen Meeres. Neue große Ziele stehen ihm jetzt bevor. Weit über den Polarkreis hinaus, zu den Tundren Lapp-



lands und der nördlichsten Spitze Europas führt diese Reise.

Wir nehmen Abschied von den in der aufgehenden Sonne leuchtenden Kreidefelsen der Insel Rügen und lassen uns übersetzen nach der Küste Schwedens. Trelleborg, Fährhafen. In wenigen Minuten sind die Einreiseformalitäten erledigt: „Lycklig resa!“ Gern lassen wir uns von dem freundlichen Zollbeamten eine glückliche Reise wünschen. Der Motor heult auf. Wir fahren auf skandinavischem Boden.

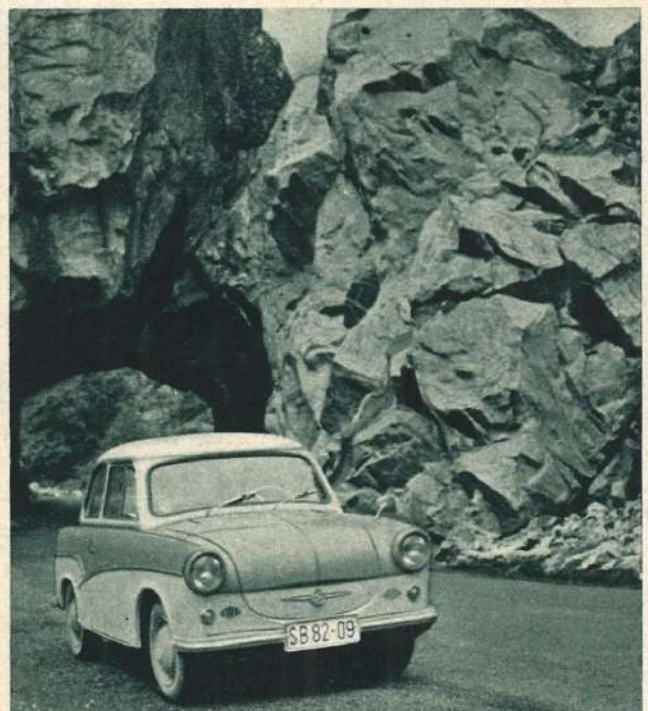
Für wenige Augenblicke scheinen wir unsere Umgebung zu vergessen. Ein großer weißer Pfeil auf

# SKANDI- NAVIEN- REISE

Von  
Dr. med. vet.  
A. Liebisch

dem schwarzen Asphalt ruft uns jäh in die Wirklichkeit zurück. Achtung! Schweden hat Linksverkehr! Wir wechseln die Straßenseite. Ungewohnt erscheinen die ersten Kilometer. Bald finden wir uns aber auch hier zurecht. Die sehr übersichtlich angebrachten Straßenschilder bringen uns immer auf die richtige Straßenseite.

Auf glatter Betonstraße fahren wir die Westküste Schwedens entlang, legen in der betriebsamen Hafenstadt Malmö eine kurze Rast ein und grüßen wenig später von Helsingborg über den schmalen Oere-Sund das weithin sichtbare dänische Schloß Kronborg. Hier nehmen wir vorläufig Abschied vom Meer und fahren weiter auf der schwedischen Fernverkehrsstraße Nr. 1. Schnurgerade zieht diese Straße durch das freundliche Südschweden. Scheinbar endlose Wälder mit großen ruhigen Seen ergänzen sich harmonisch zu dem Bild dieser Landschaft. Beiderseits der Straße laden hübsch ausgebaut Rastplätze den Reisenden zum Verweilen ein. Leider können wir nur selten von dieser Einladung Gebrauch machen. Unser Ziel liegt im hohen Norden. Wir haben noch über 4000 km zu fahren. Quer durch das schwedische Seengebiet, entlang an



# IM

# Trabant

SB 82-09

den Ufern des Vättersee und des Vänernersee geht die Fahrt. Schon hier gewinnen wir den überwältigenden Eindruck der Weite skandinavischer Landschaft. Für mitteleuropäische Begriffe unvorstellbare Entfernungen sind charakteristisch für die Straßen auf dieser Halbinsel. Wir fahren regelmäßige Tagesstrecken von 200 bis 300 km. Ein Blick auf die Skandinavienkarte belehrt uns aber, nur eine Daumenbreite vorwärts gekommen zu sein. Unser TRABANT rollt tapfer. Hohe Geschwindigkeiten sind für die Reisenden in Skandinavien eine Notwendigkeit. Auf den geraden, breiten Straßen fahren wir stundenlang zwischen 80 und 90 km in der Stunde. Ohne nur einmal zu muckern, hält unser TRABANT das Tempo. Gleichmäßig summend läuft die kleine Maschine. Sehr günstig empfinden wir immer wieder das benzinsparende Fahren mit Hilfe des Leerlaufes. Besonders bei langen, geringgradigen Gefällstrecken rollen wir mit unverminderter Geschwindigkeit über viele Kilometer.

Auf dem Wege zum Polarkreis

Unsere Reiseroute führt in westliche Richtung: Nach herrlicher Fahrt durch die sagenumwobene schwe-

dische Provinz Värmland, bringt uns der TRABANT über die erste Grenze innerhalb Skandinaviens in die norwegische Hauptstadt. Lange Reihen von Autos kommen uns entgegen. Je näher wir an Oslo herankommen, um so dichter wird die Folge der entgegenkommenden Fahrzeuge. Scheinbar sind wir die einzigen, die in Richtung Oslo fahren. Ganz Oslo wandert aus. Ein Blick auf den Kalender erklärt uns alles. Heute ist Sonnabend. Kein Norweger bleibt über das Wochenende in der Stadt. Er fährt hinaus in die Umgebung von Oslo und baut dort sein Zelt auf. Bis dicht an den Straßenrand stehen die bunten, leuchtenden Zelte. Wir hatten noch nie Schwierigkeiten, einen Zeltplatz zu finden. Uns genügt schon ein kleiner, ebener Fleck Erde, um in wenigen Minuten die Hütte aus Leinwand aufzubauen. Aber am Stadtrand Oslos suchen wir heute mehrere Stunden nach einem geeigneten Zeltplatz.

Norwegen ist ein ausgesprochenes Bergland. Schroff steigen hunderte Meter hohe Felswände senkrecht aus dem Wasser der Fjorde. Kaum bleibt noch ein schmaler Streifen für die Anlage einer Straße. Wir lernen diese Straßen kennen auf unserer Fahrt durch Norwegen. Unter hohen, überhängenden Felswänden entlang, durch zahllose Tunneln fahren wir an der norwegischen Küste nach Norden. Auf diesen schmalen und kurvenreichen Straßen kommt uns



die große Wendigkeit unseres TRABANT sehr zu statten. Wir können hier Geschwindigkeiten fahren, wie wir sie einem großen Wagen niemals hätten zumuten können. Riesige amerikanische Straßenkreuzer, die uns vor Stunden auf geraden Strecken in selbstmörderischem Tempo überholt haben, lassen wir hier weit hinter uns. Unser TRABANT scheint wie geschaffen für diese Straßen.

Die Fahrt geht durch die als die Heimat des Skilaufs bekannte südnorwegische Landschaft Telemark. Wir fahren auf einer der schönsten Bergstraßen Europas, der Haukelisträße, und lernen hier die

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 32



# Radfahrer PS



Das Fahrrad ist bis heute für Millionen Menschen ein zuverlässiger und treuer Begleiter zur täglichen Arbeit, beim Einkauf, zu Sport und Spiel und beim Wochenendausflug geblieben.

Nur wenige dieser Millionen Fahrradbesitzer in Deutschland werden sich bisher über den Kraftaufwand und die Leistung Gedanken gemacht haben, die für die Fortbewegung mit dem Zweirad nötig sind. Das ist auch verständlich, da das heutige Fahrrad das einfachste und dabei wirtschaftlichste Fahrzeug überhaupt darstellt, mit dem man sich durch eigene Kraft bei geringster Anstrengung schneller als durch Laufen fortbewegen kann. Die beim normalen Radfahren aufzuwendende Leistung ist tatsächlich so minimal, daß sie der Fahrer kaum als Bürde oder Last zu spüren vermag. In extremen und vermeidbaren Ausnahmefällen, wie z. B. in der nebenstehenden kleinen Bilderfolge, kann sich natürlich die Kraftanstrengung enorm steigern und solche Werte erreichen, wie sie sonst nur beim Radsport erzielt werden.

Der heiter-tragische Irrtum des alten Herrn gab uns den Anlaß, nach dem Kräfteverbrauch und dem Leistungsvermögen des Radfahrers zu fragen. Wenn auch solche Geschwindigkeiten, wie sie hier der in witziger Form dargestellte alte Herr fährt, kaum beim alltäglichen Radfahren anzutreffen sind, so erschien es uns doch interessant, darüber nähere Untersuchungen anzustellen.

Die Größe der PS-Leistung eines Radfahrers hängt von den verschiedensten Größen mit dem Gewicht des Fahrers und des Rades, dem Gegenwind und

der Straßenbeschaffenheit, der Steigung der Fahrstrecke und der Geschwindigkeit ab. Für unsere Zwecke haben wir ein Durchschnittsgewicht des Fahrers von 70 kg und ein Radgewicht von etwa 15 kg sowie Windstille und glatte Straßenoberfläche angenommen. Bei verschiedenen Steigungen und Geschwindigkeiten errechneten wir dann nach einer Methode von Rankine und Zuntz die Leistungszahlen des Radfahrers, die wir für Sie in einer Tabelle zusammengefaßt haben.

Begleiten wir einmal unseren alten Herrn auf seiner Radtour. Bei den gemüthlichen 10 km pro Stunde, die er zuerst fährt, leistet er nur

0,08 PS.

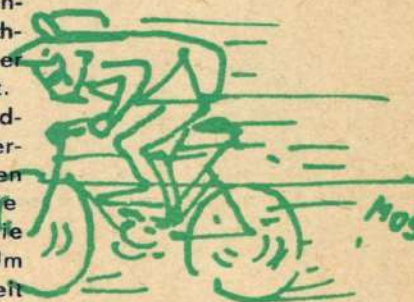
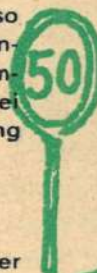
Seine unsinnige und übergroße Kraftanstrengung im nächsten Bild hat er sich selbst bzw. seiner Unkenntnis unserer Verkehrsschilder zuzuschreiben. Wenn wir ihn auch belächeln, so gilt doch gleichzeitig unser Mitleid dem Ärmsten, der jetzt bei 50 km/h eine Leistung von

0,4 PS

aufbringen muß.

Man kann nun aber diese Werte nicht dahingehend verallgemeinern, daß für eine Ver fünffachung der Geschwindigkeit auch eine fünfmal so hohe Leistung erforderlich ist. In Wirklichkeit muß der alte Herr nämlich noch mehr PS aufbringen. Die von uns errechneten Leistungen gelten nur für gleichmäßiges Treten in einer Dauergeschwindigkeit.

Wie aber jedem Radfahrer bekannt ist, verbraucht das Antreten und Beschleunigen sowie da. Berganfahren die meisten Kräfte. Um seine Geschwindigkeit von 10 auf 50 km pro



## PS - T A B E L L E

6 km/h	Steigung 0%	0,05 PS
	5%	0,1 PS
	9%	0,2 PS
10 km/h	Steigung 0%	0,08 PS
	5%	0,2 PS
	9%	0,4 PS
15 km/h	Steigung 0%	0,1 PS
	5%	0,4 PS
	9%	0,5 PS
20 km/h	Steigung 0%	0,2 PS
	5%	0,5 PS
	9%	0,7 PS
30 km/h	Steigung 0%	0,25 PS
	5%	0,7 PS
	9%	1,1 PS



Stunde zu erhöhen, müßte unser Fahrer seinem Rad eine erhebliche Beschleunigung erteilen. Benötigt er dazu etwa 7 Sekunden, so entspricht das einer Beschleunigung von  $1,6 \text{ m/s}^2$ . Dafür wurden bei Versuchsfahrten Leistungswerte von über

0,75 PS

gemessen.

Die Höhe der aufzuwendenden Leistung hängt hierbei in starkem Maße von der Zeit ab, in der beschleunigt wird, wobei eine verhältnismäßig geringe Steigerung der Beschleunigung einen wesentlich höheren Kraftaufwand erfordert. Würde der alte Herr 5 Sekunden mehr für seine Geschwindigkeitserhöhung benötigen, also geringer beschleunigen, so könnte er immerhin  $\frac{1}{4}$  PS dabei sparen. Man erkennt daraus, daß nicht das schnelle Fahren an sich, sondern das Erreichen höherer Geschwindigkeiten die meisten Kräfte verbraucht.

Inzwischen wird unser Radler bei seiner hohen Geschwindigkeit die Stadt recht schnell verlassen haben und sich in der freien Natur bewegen, wo er aufatmend von seinem rasenden Tempo ablassen wird. Ihn selbst werden unsere PS-Zahlen weniger interessieren, da er diese in ihrer Höhe nicht abschätzen kann. Er spürt nur die Anstrengung seiner Beinmuskeln, also die Kraft, die auf die Pedale wirkt. Bei mäßiger Fahrgeschwindigkeit wird der alte Herr auf ebener Strecke etwa mit

2 bis 8 kg

auf die Pedale treten. Die Größe dieser Kraft hängt in erster Linie von dem Übersetzungsverhältnis des Rades ab. Die Arbeit des Fahrers bleibt jedoch bei einer Geschwindigkeit stets dieselbe, gleichgültig, ob er mit großer Kraft wenig treten muß oder bei vielen Pedalumdrehungen geringere Kraft benötigt. Das Produkt aus Kraft mal Weg, die Arbeit, verändert sich dabei nicht. Die günstigste Übersetzungszahl wird durch die Steigungsverhältnisse und die natürliche Leistungsfähigkeit der menschlichen Beinmuskulatur bestimmt.

Drei Faktoren hat der Radfahrer bei seiner Fahrt zu überwinden: den Luftwiderstand, den Rollwiderstand der Fahrbahn und die innere Reibung der beweglichen Teile des Rades. Auf Steigungen kommt noch die Schwerkraft hinzu. Bei den geringen Geschwindigkeiten des Alltagsradfahrers kann der Luftwiderstand bei solchen Leistungsberechnungen völlig unbeachtet bleiben. Da er jedoch mit dem Quadrat der Fahrgeschwindigkeit anwächst, spüren ihn besonders Radrennfahrer, die

ihn auch durch ihre typisch gebeugte Haltung möglichst gering zu halten suchen. Ebenso wie der Luftwiderstand kann auch die innere Reibung der beweglichen Antriebs- und Übertragungsteile des Rades außeracht gelassen werden. Die Verwendung besten

Materials und präziseste Bearbeitung in den volkseigenen Zubehörwerken bieten die Garantie dafür, daß der Radfahrer seine Kraft nur der Überwindung des Rollwiderstandes der Fahrbahn zu widmen braucht und die innere Reibung am Fahrrad fast ausgeschaltet wird. Bei geringsten Reibungswerten müssen diese Teile jedoch enorme Druck- und Zugkräfte aushalten können. Da wären zuerst die Pedale des VEB KRAFTFAHRZEUGZUBEHÖRWERKE DRESDEN zu nennen, die bei leichtestem Laufspiel Belastungen bis 200 kg ohne Beanstandungen standhalten. Die Werkstätten des Dresdner Betriebes sind mit Recht stolz auf ihre in der ganzen Welt bewährten Infesto-Pedale. Noch größere Kräfte können an der Kette auftreten. Die vom VEB KETTENFABRIK BARCHFELD/WERRA hergestellten Keba-Ketten stellen bei Bruchfestigkeiten bis 600 kg wohl das wirtschaftlichste Übertragungselement für das Fahrrad dar. Außer Ketten aller Art stellt das Barchfelder Werk Qualitätsspeichen her, die Zugkräfte bis zu 280 kg aushalten und damit ebenso wie die KEBA-Kette dem Radfahrer größte Sicherheit im Straßenverkehr gewähren. Es wird noch interessieren, daß zur Ausrüstung eines Fahrrades 72 Speichen benötigt werden. Täglich ist also eine Menge von 145 000 Speichen für den Bedarf einer Tagesproduk-



tion an Fahrrädern der drei volkseigenen Fahrradwerke „Diamant“, „Mifa“ und „Möwe“ erforderlich. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang den Vorder- und Hinterradnaben des VEB REICHENBACHER NABEN- UND KUPPLUNGSWERKE in Reichenbach im Vogtland zu. Die Renak-Rücktrittfreilaufnabe zeichnet sich durch spielend leichten, fast reibungslosen Freilauf aus und hat sich durch jahrzehntelange Erfahrungen der Reichenbacher Facharbeiter Welt Ruf verschafft.

Doch zurück zu unserem Radfahrer, den wir jetzt auf einer Bergstrecke begleiten wollen. Zuerst wird der alte Herr natürlich seine Geschwindigkeit am Berg noch mehr herabsetzen und bei kleineren Umdrehungszahlen des Hinterrades mit größerer Kraft als auf ebener Strecke treten. Eine spürbare Erleichterung würde ihm dabei eine Mehrgang-Kettenschaltung bieten, wie sie ebenfalls beim VEB Reichenbacher Naben- und Kupplungswerke hergestellt wird. Mit dieser vermag er ein kleineres Übersetzungsverhältnis zu wählen, bei dem er zwar öfters treten müßte, jedoch enorme Kräfte sparen könnte. Die Benutzung einer Kettenschaltung ermöglicht das Radfahren am Berg durchaus ohne übergroße Kraftanstrengung, wenn sie auch nicht ganz die Leichtigkeit des Fahrens wie auf ebener Strecke bieten kann.

Die Bilder von Straßenrennfahrern an steilen Bergen, wie der Wand von Meerane, zeigen mit beispielhafter Deutlichkeit, welche hohen Kräfte hier auf sämtliche Übertragungsteile einwirken können. Ein Pedal muß dabei oft das gesamte Körpergewicht des Fahrers tragen, und an der Kette entstehen Zugkräfte über 200 kg. Gerade bei solchen Beanspruchungen zeigen sich Qualität und Präzision der Antriebs-teile eines Rades.

Wenn es unserem alten Herrn verständlicherweise gar zu schwer wird, dem Rennfahrer selbst in geringerer Geschwindigkeit zu folgen, so kann er sein Rad immer noch schieben und wird am Ende des Berges allen Fußgängern, die ihn vielleicht lächelnd

bemitleidet haben, mit Leichtigkeit davonfahren. Aus dem kostspieligen Luxusfahrzeug der ersten Jahre des Fahrradbaus hat sich bis heute das volks-

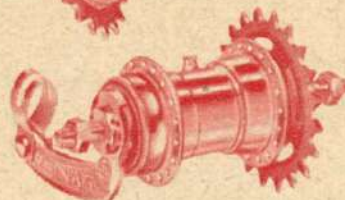
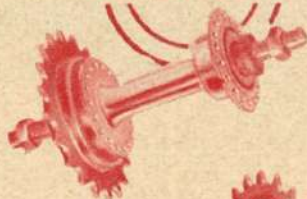
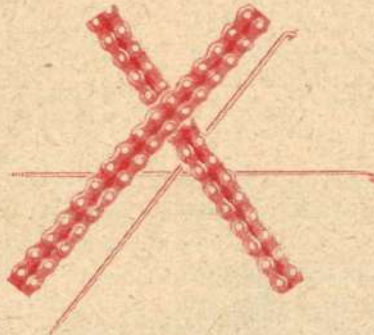
tümlichste, preiswerteste und praktischste Verkehrsmittel herausgebildet. Viele Gründe haben dazu geführt, daß das Zweirad laufend Tausende neuer und begeisterter Anhänger gewonnen hat. Dabei ist die wirtschaftliche Ausnutzung der eigenen Körperkraft zur Fortbewegung und die Unabhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht einmal das Ausschlaggebende. Wenn auch das Radfahren nur äußerst geringe Kräfte erfordert, so bietet gerade die ständige Bewegung vieler Muskelgruppen eine ideale und schonende Ausarbeitung für den Körper; viele Ärzte sehen im Radfahren einen gleichwertigen Ersatz für die sogenannten „Örtelschen Terrainkuren“, die sich bereits vor Jahren bei den verschiedensten Leiden glänzend bewährt haben. Der früher oft erhobene Vorwurf, das Radfahren bringe eine einseitige Muskelausbildung mit sich, ist schon längst als nicht stichhaltig erkannt worden. Die Vielzahl der Muskeln, die beim Radfahren laufend mehr oder weniger beansprucht werden, läßt sich deutlich an Gustav Adolf Schur ablesen. Eng mit der körperlichen Ausarbeitung ist eine günstige Wirkung auf Herz, Lunge und Stoffwechsel verbunden, die gerade heute vielen Menschen nötig ist.

Beim Radfahren läßt sich also das Nützliche zugleich mit dem Guten verbinden. Es führt bequem in die nähere und weitere Umgebung und läßt in erholsamer und besinnlicher Art alle Schönheiten der Natur genießen.

Die Werke der volkseigenen Fahrradindustrie haben in zielbewußter Arbeit das Fahrrad fahrtechnisch so hoch entwickelt, daß leichter Lauf, Formschönheit und Fahrsicherheit bereits als selbstverständliche Voraussetzungen gelten.

Ob Sie heute DIAMANT, MÖWE oder MIFA fahren, stets wird es Ihnen Freude machen, ihre konstruktiven und qualitativen Vorzüge täglich zu verspüren.

*Infesto*





Mit der Standardisierung der Fahrradproduktion in unseren drei Fahrradwerken wurde eine Aufgabe gelöst, die nicht zuletzt dazu beitrug, den guten Ruf der Renn- und Sporträder von DIAMANT, der Damen- und Kinderräder von MIFA sowie der Herren-, Jugend-, Gepäck- und Saalsporträder von MÖWE im In- und Ausland zu festigen.



Interessenten aus dem Ausland  
und der Deutschen Bundes-  
republik wenden sich bitte mit  
Anfragen über

- **Straßenfahrzeuge**
- **Fahrzeugteile**
- **Fahrzeugzubehör**

an



**TRANSPORTMASCHINEN**

**EXPORT - IMPORT**

**DEUTSCHER**

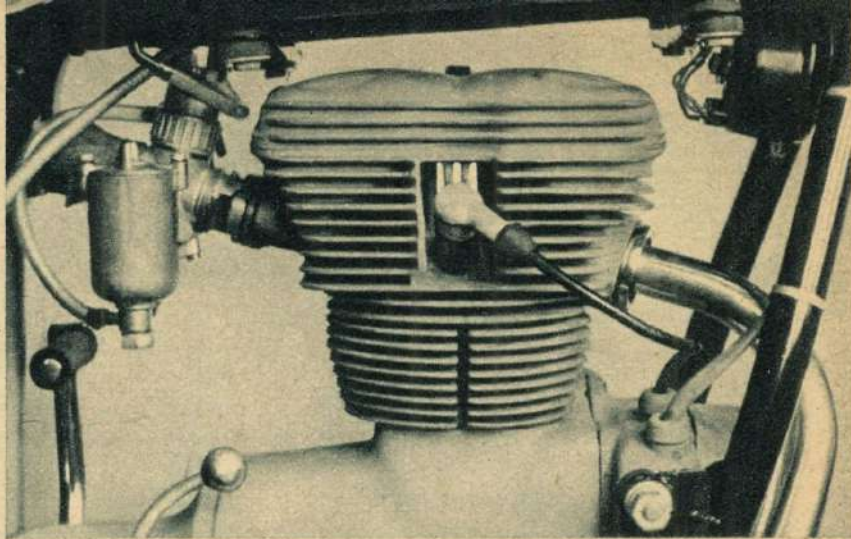
**INNEN-**

**UND AUSSENHANDEL**

**Berlin W 8 • Taubenstraße**



# Simson Sport jetzt mit 15,5 PS



Ingenieure, Konstrukteure und die Facharbeiter des VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl sind unablässig bemüht, Qualität und Leistungsfähigkeit ihrer Erzeugnisse zu verbessern. Erfahrungen aus dem Motorrad-Geländesport, Auswertung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und eigene Forschung geben die Grundlagen für die ständige Weiterentwicklung des bewährten 250 ccm-Viertakt-Motorrades „SIMSON-SPORT“. In zäher Kleinarbeit wird laufend um die Verbesserung des Fahrkomforts, um die Erhöhung der Lebensdauer aller Verschleißteile und nicht zuletzt um die weitere Steigerung der Motorleistung gerungen.

Wurde bisher eine erhöhte Dauerleistung von 14 PS bei 6300 U/min gemessen, so konnte der nunmehr weiter verbesserte Motor auf eine Leistung von

15,5 PS bei 6800 U/min gebracht werden. Für manchen Freund des sportlichen Viertaktmotors wird es sicher von Interesse sein, zu erfahren, durch welche Maßnahmen diese Leistungssteigerung erreicht wurde.

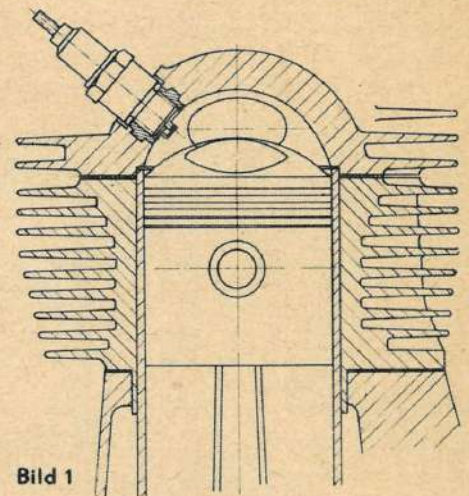
Da ist zunächst der Brennraum im Zylinderkopf einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Seine Form, sein Volumen, die Anordnung der Zündkerze, die Form des Kolbenbodens, der den Brennraum nach unten abschließt, eventuell in den Kolbenboden eingefräste Ventiltaschen und viele andere Faktoren sind von großem Einfluß auf den Verbrennungsvorgang und damit auf die Motorleistung.

Bisher besaß der Motor der „SIMSON-SPORT“ einen halbkugelförmigen Brennraum, dessen Durchmesser dem Zylinder-

durchmesser entsprach (Bild 1). Die Kugelform wurde gewählt, weil sie für den Ablauf der Verbrennung besonders günstig ist. Im Laufe der letzten Jahre konnte nun die Verdichtung des Motors durch die Qualitätsverbesserung unseres Kraftstoffes insbesondere

durch die Steigerung der Oktanzahl mehr-

fach erhöht werden. Dies bedeutete, daß der Verbrennungsraum verkleinert werden mußte, und zwar dadurch, daß der Kolbenboden eine immer stärkere Wölbung erhielt, so daß schließlich die Halbkugelform des Brennraumes mehr und mehr in eine (im Querschnitt betrachtet) Sichelform überging. Der heute im Handel erhältliche Kraftstoff VK-Extra läßt nunmehr eine weitere Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses von 7,2:1 auf 8:1 zu. Wollte man dies ebenfalls auf die oben beschriebene Weise erreichen, würde sich eine sehr ungünstige Brennraumform ergeben. Es wurde daher ein anderer Weg beschritten. Der Durchmesser des Verbrennungsraumes wurde kleiner gehalten, womit auch das Volumen der Halbkugel kleiner wurde,



eine Überhöhung am Kolbenboden also nicht mehr erforderlich war (siehe Bild 2). Durch entsprechende Ausbildung des nunmehr flachen Kolbenbodens wurde außerdem ein sehr nützlicher Wirbeleffekt erreicht (siehe Bild 3).

Im Verdichtungshub wird kurz vor dem oberen Totpunkt das in der Zone außerhalb des kugelförmigen Verbrennungsraumes befindliche Kraftstoff-Luftgemisch aus dem entstehenden Ringspalt herausgequetscht (daher bezeichnet man diesen Kopf auch als Quetschkopf), wobei eine intensive Durchwirbelung des Gemisches eintritt und der in dieser Phase bereits eingeleitete Verbrennungsvorgang sehr viel rascher vonstatten geht.

Aber nicht nur die Änderung der Brennraumform und Erhöhung der Verdichtung waren ausschlaggebend für die Leistungssteigerung. Auch der Rippenkörper des Aluminium-Verbundgußzylinders wurde neu gestaltet, um den höheren thermischen Belastungen gewachsen zu sein.

Der bisher verwendete Verbundgußzylinder besaß einen Rippenkörper mit durchlaufenden Kühlrippen, während bei dem Rippenkörper des neuen Zylinders die Kühlrippen in vier Sektoren unterteilt sind; deshalb die Bezeichnung Sektorenzylinder (siehe Bild 4). Dieser Sektorenzylinder hat es auf Grund seiner höheren Standfestigkeit und seines günstigen thermischen Verhaltens ermöglicht, das Einbauspiel des Kolbens auf 0,03 mm herabzusetzen, während bei dem bisherigen Verbundgußzylinder ein Einbauspiel von 0,06–0,07 mm erforderlich war.

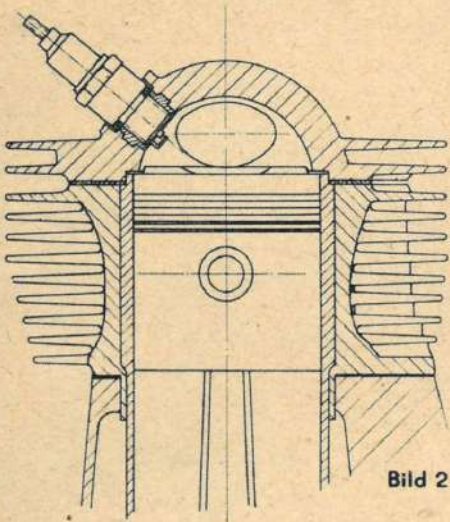


Bild 2

Quetschkopf – Sektorenzylinder – Erhöhung der Verdichtung und Verringerung des Kolbeneinbauspiels sowie eine geringe Veränderung der Steuerzeiten haben zu einer Leistungssteigerung von 14 auf 15,5 PS geführt. Die Gegenüberstellung (siehe Bild 5) der alten und neuen Leistungskurve zeigt aber deutlich, daß nicht nur in der Spitze, sondern im gesamten Drehzahlbereich ein Leistungsanstieg eingetreten ist.

Da auch die Spitzendrehzahl ohne jeden Nachteil für den Motor um runde 500 U/min gesteigert werden konnte, muß, um die Leistung des Motors voll auszunutzen, selbstverständlich der sehr drehfreudige Motor auch wirklich sportlich gefahren werden. Es ist auf alle Fälle besser, den Motor drehen zu

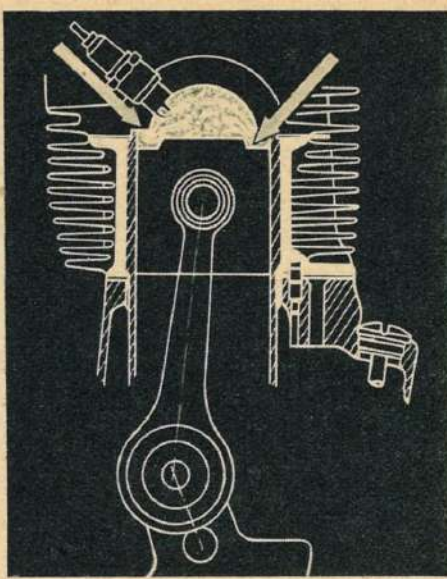
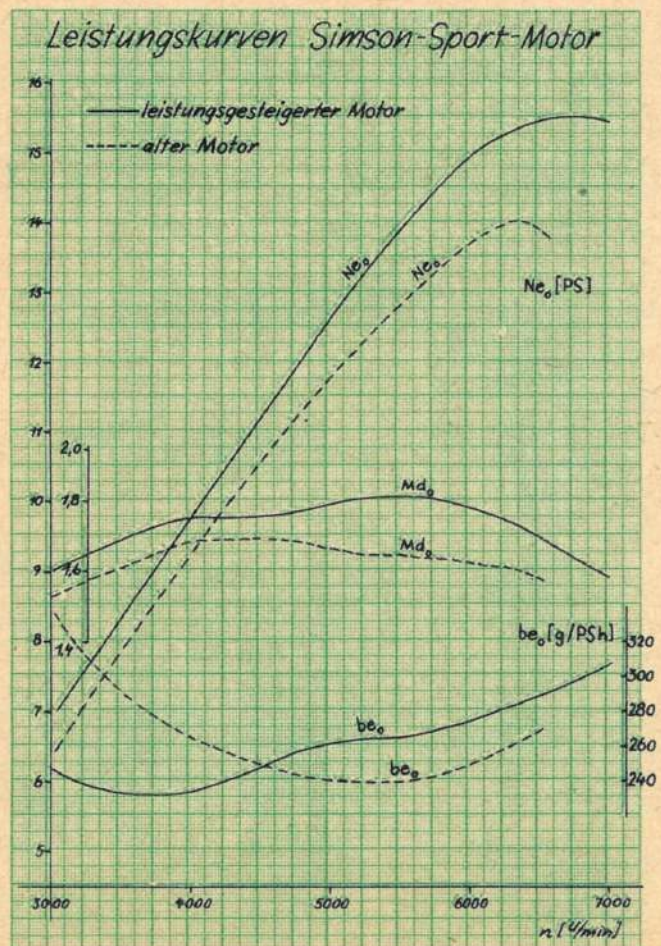


Bild 3

lassen, als ihn in niedrigen Drehzahlen zu quälen. Trotz der notwendigen sportlichen Fahrweise dieses verbesserten Motors hat die Leistungssteigerung praktisch keinen Anstieg des Kraftstoffverbrauches nach sich gezogen. Wie aus Bild 5 hervorgeht, liegen die Verbrauchswerte bei 4500 U/min unter den bisherigen. Damit konnte im Hauptfahrbereich sogar eine Verbrauchssenkung erreicht werden. Es zeigt sich also, daß die erzielte Leistungssteigerung nicht auf Kosten des Kraftstoffverbrauchs erreicht wurde, sondern dem sportlichen Fahrer vielmehr die Vorzüge einer besseren Beschleunigung und höheren Spitzengeschwindigkeit bei praktisch gleichem Straßenverbrauch geboten werden. Als Kraftstoff muß allerdings VK-Extra getankt werden; das ist aber das einzige, was der Fahrer jetzt zusätzlich dazu beitragen muß, um dem Motorradfahren noch mehr Freude abzugewinnen, aber nicht dem Motorradfahren schlechthin, sondern dem Motorradfahren auf einer „SIMSON-SPORT“ jetzt mit 15,5 PS.



# FERTIGUNG

# UND QUALITÄT DER KOLBENRINGE

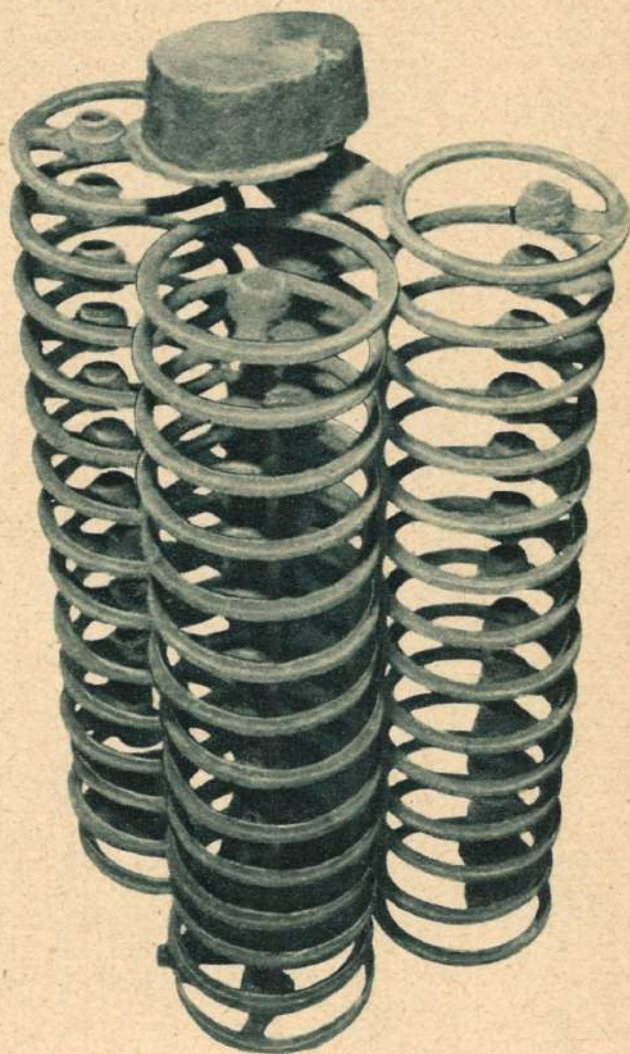
Die tägliche Produktionszahl von 4 Millionen Kolbenringen auf dem gesamten Erdball beweist die große Bedeutung, die der Kolbenring als einbaufertiges Maschinenelement und technischer Massenartikel besitzt.

Es ist historisch nicht nachweisbar, ob bereits bei der Entwicklung der ersten Dampfmaschine Kolbenringe verwendet wurden, doch ist anzunehmen, daß sehr bald der Kolbenring als Dichtelement bekannt geworden ist. Die Erfindung des Otto-Motors und seine Verwendung im Fahrzeugbau brachten die entscheidende Wende in der Kolbenringfabrikation. Die Einzelfertigung der Kolbenringe in der eigenen Werkstatt konnte der stürmischen Entwicklung des Motorenbaues nicht folgen, und das Aufkommen einer Vielzahl von Abmessungen führte zwangsläufig zur Spezialisierung bestimmter Firmen auf alleinige Kolbenringherstellung; so auch beim heutigen VEB KRAFTFAHRZEUGZUBEHÖRWERKE DRESDEN, wo seit 1920 Kolbenringe hergestellt werden.

Der schon in den ersten Anfängen verwendete Werkstoff Gußeisen ist technisch und wirtschaftlich das geeignetste Material bis heute geblieben. Für die Fertigung der Kolbenringe haben sich jedoch zwei verschiedene Verfahren herausgebildet: das Büchsen- und das Stapelgußverfahren. Das Büchsen- und das Stapelgußverfahren, bei dem die einzelnen Ringe von Gußbüchsen abgestochen werden, dient vor allem zur Herstellung großer und Spezialringe sowie bei kleinen Stückzahlen für den Maschinen-, Kompressoren- und

Lokomotivbau. Das rundum gleichmäßige Abdichten der Kolbenringe erfordert eine Spannung, die bei diesem Verfahren durch Wärmebehandlung der gespreizten Ringe erzielt wird.

Bei der Massenfertigung von Kolbenringen



für den Motorenbau wird jeder Ring einzeln im Stapelgußverfahren gegossen, wobei die Kolbenringe sternförmig um einen gemeinsamen Einguß geordnet sind und den so-

genannten Gußraum bilden (Abbildung 1). Auf dem Bild sind deutlich die Steiger oder Nippel zu erkennen, die das erste fließende Eisen, das durch beide Ringhälften strömt, aufnehmen und damit eine für das Gußgefüge schädliche Unterkühlung des Ringrückens verhindern. Um die Nippel nutzbringend verwenden zu können, werden einfache Gußkörper geformt, wie z. B. Schreib- und Nähmaschinenteile oder Lenkerklemmkonen, die begehrte und billige Massenbedarfsgüter darstellen. Die Ringe müssen eine natürliche Federkraft erhalten, deshalb werden die Rohlinge bewußt unrund nach einer errechneten Kurve gestaltet. Bei der nachfolgenden mechanischen Bearbeitung, wobei bis zu 14 Arbeitsgänge auftreten, werden die Kolbenringe auf Kopierdrehmaschinen unrund gedreht. Damit wird ein möglichst gleichmäßig verteilter Anpreßdruck der Kolbenringe auf die Zylinderwand erreicht. Man spricht vom „Unrund-Formdrehverfahren“, das heute allgemein gebräuchlich ist. Dieses Verfahren, die Verwendung geeigneter Roheisensorten sowie feinste mechanische Bearbeitung bieten die Gewähr, daß die Kolbenringe allen Anforderungen gerecht werden.

Kolbenringe sind sehr hohen Beanspruchungen ausgesetzt. Wenn man bedenkt, daß der Kolben eines Fahrzeugmotors in der Stunde 33 000 Meter zurücklegt, daß am Kolben Temperaturen bis  $350^{\circ}\text{C}$  und im Verbrennungsraum Drücke bis 50 atü entstehen, so ist es verständlich, daß nur Kolbenringe mit besten Materialeigenschaften und hoher Fertigungsgüte sämtliche Funktionen einwandfrei erfüllen können.

Da Kolben und Zylinderwand beim Laufen des Motors nicht in direkte Berührung treten dürfen, um ein Festlaufen des Kolbens zu vermeiden, ist es die Hauptaufgabe der Kolbenringe, eine wirksame Abdichtung zwischen beiden zu erzielen. Damit verhindern

sie den Durchtritt von Öl in den Verbrennungsraum und das gefährliche Durchblasen der Verbrennungsgase, das zur übermäßigen Erhitzung des Kolbens, zur Zerstörung des Ölfilms und zu erheblichem Leistungsabfall des Motors führt. Obwohl die Kolbenringe die Aufgabe der Abdichtung haben, müssen sie eine genügende Schmierung der Kolbengleitbahn gestatten und außerdem einen Großteil der vom Kolben aufgenommenen Wärme an die Zylinderwand abführen.

Jahrzehntelange Erfahrung sowie moderne technische Ausrüstungen befähigen den VEB Kraftfahrzeugzubehörwerke Dresden, seine „Infesto“-Kolbenringe den hohen Anforderungen entsprechend herzustellen. Die Vielzahl der Ausführungen und Abmessungen (Abbildung 2 zeigt einen Ring von 1330 mm Durchmesser für einen Gaskompressor) fordern eine vielseitige Technologie und umfangreiche Prüfverfahren. Mehrfache und verschiedenartige Kontrollen jedes einzelnen Ringes bieten die Gewähr dafür, daß nur Kolbenringe bester Qualität das Dresdner Werk verlassen und dem Namen „Infesto-Kolbenringe“ einen guten Ruf verschaffen.



# SKANDINAVIENREISE MIT DEM *Trabant*

charakteristischen Bilder der norwegischen Gebirgslandschaft kennen. Bergauf und bergab führen diese technisch großartig angelegten Straßen. Noch geht es an dem blauen Wasser eines Fjords entlang, wenig später beginnen zahllose Kehren mit zum Teil über 20 Prozent Steigung, und unser TRABANT klettert vom Meeresspiegel hinauf in eine Stein- und Schneewüste von über 1000 m Höhe. Unser Wagen vollbringt großartige Leistungen. Immer wieder können wir stolz sein auf die ausgesprochene Bergfreudigkeit des TRABANT. Durch das ungeheuer Hochplateau von Jotunheimen mit prächtigen Ausblicken auf mächtige Firnfelder und Gletscher benutzen wir eine ohne Umwege durch das Gebirge führende Straße. Nach etwa 100 km stehen wir plötzlich vor einem Schlagbaum. Wir sind sprachlos. Unsicher kramen wir die Autokarte hervor. Eine Grenze? Kann hier nicht sein! Aus einem nahen Blockhaus kommt eine korpulente Norwegerin, schreibt sichtlich erfreut über den Besuch unvermittelt unser Kennzeichen auf und drückt mir ein Ticket in die Hand: Privatstraße, Benutzungsgebühr 6 Norwegenkronen. Hier hilft kein Zetern, wir müssen zahlen oder 250 km Umweg machen.

Trondheim, die Krönungsstadt der norwegischen Könige, ist unser nächstes Ziel. Wir fahren auf dem uralten „Kongsvei“, dem Weg, auf dem seit Jahrhunderten die norwegischen Könige zur Krönung nach Trondheim zogen.

Nördlich Trondheim ändert sich das Bild der norwegischen Straßen grundlegend. Hier erreichen wir den Bezirk Norrland. Die Straßen sind nur mit einer Schotteroberfläche versehen und über lange Strecken nur noch 2 1/2 m breit. Trotzdem wird mit unvermindert hoher Geschwindigkeit gefahren. Die Entfernungen von einer kleinen Ortschaft zur anderen betragen hier schon über 100 km. Bis in die nächste Stadt müssen aber oft über 1000 km zurückgelegt werden. Wenn ein Norweger aus diesen Gebieten im Auto die Hauptstadt erreichen will, packt er sein Zelt und für eine Woche Verpflegung ein.

Immer häufiger kommen wir hier in Gebiete, in denen der Baumwuchs vollkommen aufhört. In einer dieser öden und felsigen Gegend des Nordens überschreiten wir den Polarkeis. Eine Steinsäule mit einem Meridian läßt selbst den eiligsten Reisenden einen Moment verhalten.

## Laplandfahrt

Bodö, die sehr schön direkt am Atlantischen Ozean gelegene Hafenstadt, ist unser nächstes Ziel. Vier-

zehn Tage sind wir schon unterwegs. Wir haben eine gründliche Renovierung nötig. Ein Wasch- und Reparaturtag wird eingelegt. 4000 km hat unser TRABANT hinter sich. Wir suchen uns einen Zeltplatz direkt am Meer. Der Wagen wird gewaschen und abgeschmiert, hier und da eine Schraube festgezogen oder ergänzt. Aber sonst ist alles in bester Ordnung. Die Maschine läuft ausgezeichnet. Beruhigt können wir weiterfahren.

Nördlich Bodö befindet sich eine der schmalsten Stellen Norwegens. Norwegen ist hier im Durchschnitt nur noch 50 km breit. Zahlreiche Fjorde dringen tief in das Land ein, oft in derartiger Breite, daß es nicht möglich ist, diese Wasserarme durch Brücken zu verbinden. Siebenmal müssen wir uns einer Fähre anvertrauen, die uns in Fahrzeiten von 5 Minuten bis zu einer Stunde über einen der landschaftlich sehr prächtigen Fjorde bringt. Diese Fahrten über die Fjorde bilden eine reizvolle, aber leider auch sehr kostspielige Unterbrechung der Autofahrt.



An der zackigen, wie ein untergetauchtes Gebirge aus dem Meer aufragenden Felskette der Lofoten vorüber erreichen wir Narvik. „Velkommen in Narvik“ begrüßt uns ein farbfreudiger Wegweiser an der Stadtgrenze. Narviks Bedeutung liegt in seinem eisfreien Hafen. Wir bummeln vorüber an dem weltbekannten Malmkai, an dem Tag und Nacht die in langen Lorenzügen aus Schweden antransportierten Erze verladen werden. Riesige Erzfrachter liegen im Hafenbecken und schlucken das auf einem 800 m langen Förderband herangebrachte schwedische Gold.

Immer häufiger treffen wir schon an den Straßen mit Lappen zusammen. Diesen Lappen gilt unsere besondere Aufmerksamkeit. Mit ihnen verbindet sich der eigentliche Zweck unserer Reise. Wir wollen verschiedene Untersuchungen über die in dem Besitz von Lappen befindlichen Rentiere anstellen. Nach ihren wirtschaftlichen Erwerbszweigen unterscheidet man im allgemeinen drei Gruppen von Lappen: die In





der Zahl immer geringer werdenden nomadisierenden Berglappen, welche mit ihren Rentierherden umherziehen und sich neue Weidegründe suchen, ferner die mit ihren Herden seßhaft gewordenen Waldlappen und die meist viel ärmeren, vom Fischfang lebenden Seelappen. Diesen Gruppen haben wir, nicht ganz unbegründet, noch die „Souvenir-Lappen“ hinzugefügt. Das sind die Lappen, die der Tourist heute in Lappland am häufigsten zu sehen bekommt. Sie verkaufen Andenken jeder Art. Besonders Rentiergeweihe, Rentierfelle und die Tracht der Lappen sind ein beliebter Handelsartikel. In englischen, deutschen und französischen Sprachbrocken bieten Kinder und bärtige Greise den ausländischen Touristen ihre Ware an. Wir halten oft an diesen Zelten der „Souvenir-Lappen“. Sofort sind wir von einer handelsfreudigen Gruppe umlagert. „Scheene Schuh für Frau!“, „Oh Miß, very good pocket!“, „Alles bielig“, umschwirrt es uns vom tiefsten Baß bis zur höchsten Kinderstimme. Wenn wir endlich klargestellt haben, daß mit uns kein Geschäft zu machen ist, werden wir noch unmißverständlich nach Zigaretten angefochten, und die ganze Meute stürzt sich auf ein neues Touristenauto.

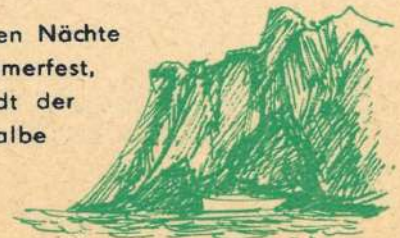
Eine nette Begegnung mit dem echten Leben der Lappen haben wir ein wenig später. Auf einer einsamen Hochfläche huscht vor uns ein typischer Lappenhund über die Straße. Wir bremsen scharf. Weit und breit ist kein Mensch zu sehen. Aber wo ein Lappenhund ist, sind auch die Lappen nicht weit. Nachdem wir uns einige Zeit umgesehen haben, entdecken wir eine Lappenfrau. Die Frau pflückt Heidelbeeren. Sie scheint wie mit dem Erdboden verwachsen zu sein. In dem felsigen Grau und Grün der Landschaft ist sie fast nicht zu erkennen. Die Frau nimmt keine Notiz von uns. Aber neben ihr wird es plötzlich lebendig. Ein kleiner Lappenjunge krabbelt aus den Büschen

hervor. Sehr vorsichtig kommt er mit seinem Hund näher. In angemessener Entfernung bleibt er jedoch wie angewurzelt stehen. Interessiert mustern wir uns gegenseitig. Der kleine Steppke scheint etwa 4 Jahre alt zu sein. Schmuck sieht er aus mit seinem blauen, buntbestickten Anorak und seinen Stiefelchen. Vergeblich versuchen wir, den kleinen Kerl näher zu locken. Zu ihm hingehen hätte keinen Zweck. Er würde sofort den Rückzug antreten. Meine Frau versucht es mit dem letzten Mittel und winkt mit einer Tüte Bonbons. Auch dies nützt nichts. Jedoch auf seinen vierbeinigen Begleiter wirkt die Tüte wie ein Magnet. Wir füttern und streicheln vorläufig den Hund. Plötzlich kommt auch der kleine Lappe näher. Strahlend hält ihm meine Frau einen Bonbon hin. Er nimmt es nicht. Ehe wir uns aber versehen, drückt er sich an uns vorbei und steigt durch die offene Wagentür ins Auto. Das Lenkrad fest in beiden Händen sitzt er auf dem Fahrersitz. Das also war sein Herzenswunsch! Wie oft mag er schon die Autos beobachtet haben, die, dicke Staubwolken hinter sich lassend, ohne daß die Insassen seine Nähe nur ahnten, an ihm vorüberbrausten. Jetzt darf er selbst in einem Auto sitzen. Während wir ihn fotografieren, wird er immer selbstsicherer. Inzwischen macht er schon laut: „brumm-brumm“. Uns tut es leid, den kleinen Kerl dann schließlich doch einmal an die Luft setzen zu müssen.

Auf einer Fähre überqueren wir in einstündiger Fahrt den Lyngenfjord, einen der großartigsten Fjorde des Nordens. Immer häufiger begegnen uns Kraftwagen mit über die Scheinwerfergläser geklebten Leukoplaststreifen oder mit an Stelle der Scheinwerfergläser eingesetzten Pappscheiben. Es handelt sich hier um eine Vorsichtsmaßnahme der norwegischen Autofahrer. Auf den geschotterten Straßen werden von den vorausfahrenden Fahrzeugen regelmäßig Steine hochgeschleudert, die eine Gefahr für die nachfolgenden Fahrzeuge darstellen. Wir müssen diese Erfahrung am eigenen Auto machen. Zum Glück erhält unser Scheinwerferglas aber nur einige Sprünge. Große Sorgen bereiten uns jedoch die Fahrzeuge, die mit nur notdürftig verklebten Frontscheiben fahren. Die entsprechende Vorsicht läßt uns aber die Frontscheibe heil nach Hause retten.

Wir erreichen den nördlichsten norwegischen Verwaltungsbezirk, die Finnmark. Schon seit einigen Tagen haben wir uns den normalen mitteleuropäischen Tagesrhythmus vollkommen abgewöhnt. Hier sind die Gebiete der Mitternachtssonne, der hellen Sommernächte. Wir bauen oft erst am späten Nachmittag unser Zelt ab und suchen um Mitternacht einen neuen Zeltplatz. Bis zum frühen Morgen sitzen wir noch vor unserem Zelt, schreiben Briefe und Tagebuch.

In einer dieser hellen Nächte erreichen wir Hammerfest, die nördlichste Stadt der Erde. Es ist eine halbe



Stunde vor Mitternacht, als uns die kleine Autofähre auf die Insel Kvalöy bringt. In einer großen Bucht dieser Insel liegt Hammerfest. Hier geht die Sonne vom 16. Mai bis zum 28. Juli überhaupt nicht unter. Ein reger Betrieb ist in der kleinen Stadt zu dieser späten Stunde. Schiffe laufen in den Hafen ein, Kraftwagen rollen durch die Straßen, Wasserflugzeuge landen und bringen die Post, und die Kaffees haben noch geöffnet. Die Stadt scheint in dieser Zeit der hellen Nächte nicht eine Minute zu schlafen. Auch wir nutzen dieses Übermaß an Helligkeit und lassen unseren TRABANT auf eine der Fähren verladen, die die Insel Mageröy anlaufen. Von hier aus fahren wir über das vollkommen strauch- und baumlose Hochplateau dieser Insel auf der erst 1956 eröffneten Nordkapstraße zu der nördlichsten Spitze Europas. Als ein schwarzgrauer, von tiefen Rissen zerfurchter Fels erhebt sich das Nordkap steil aus dem Meer. 300 m hoch über der Brandung des Nördlichen Eismeres steht unser kleiner TRABANT. Wir schmücken ihn mit einer Plakette von der nördlichsten Spitze Europas und danken ihm im stillen

Heimwärts ist's nochmal so weit

Zu schnell vergehen die Tage und Wochen in den unermeßlichen Wald- und Seengebieten Lapplands. Wir rüsten unseren TRABANT zur Heimfahrt. Noch einmal wird die Maschine nach besten Möglichkeiten durchgesehen. Die Räder werden ausgetauscht, die elektrische Anlage überprüft. Dann beginnt die große Rückreise. Durch die unendlichen Wälder Finnlands, vorüber an den Ufern des Inarisees führt unser Weg auf der alten Eismeerstraße nach Rovaniemi, der Hauptstadt Finnisch-Lapplands. Schon sind wir wieder südlich des Polarkreises, fahren an den Ufern des mit unübersehbaren Mengen treibender Baumstämme bedeckten Kemijocki entlang nach Tornio. Hier wechseln wir wieder die Straßenseite und fahren in Tagesstrecken von jeweils 400 km entlang am Bottnischen Meerbusen bis Stockholm, reihen uns mit ein in den auf fünf Fahrbahnen nebeneinander pulsierenden Verkehr dieser Weltstadt. Einige Tage lassen wir uns Zeit und bummeln durch diese wundervolle Stadt auf Inseln, fotografieren das sich schlank aus dem Mälarsee in den Himmel erhebende Stadthaus von Stockholm, stehen ehrfürchtig vor dem Gebäude der großen Nobelstiftung und bewundern den sich in Überführungen und Unterführungen reibungslos abwickelnden Verkehr der Straßenanlage Slussen.

Bald darauf rollen wir selbst über diese wundervolle Anlage zur Steuerung des Verkehrs nach Süden. Frisch ausgeruht fahren wir durch bis Malmö. Ohne daß wir es beabsichtigt haben, legen wir die ungeheure Strecke von 665 km zurück. Wir waren auf dieser Strecke 11 Stunden unterwegs. Da wir oft angehalten haben, um Aufnahmen zu machen oder zu filmen, erscheint uns die Etappe gar nicht so lang. Erst als wir am Abend den Tachometerstand ablesen, wird es uns bewußt, die größte Tagesstrecke auf unserer Reise gefahren zu sein.

Der nächste Tag bringt uns über den schmalen Oeresund hinüber nach Kopenhagen. Zum letztenmal bummeln wir durch eine der großen Städte des Nordens, stolchen durch die riesigen Hafenanlagen und freuen uns über die hohen Pelzmützen der königlichen Wache. Bald sitzen wir wieder in unserem TRABANT und rollen hinauf zu dem großen Laderaum der Schwedenfähre. Liebevoll streicheln wir unserem TRABANT über das Armaturenbrett. Über 10 000 km hat er wieder hinter sich. Riesige Entfernungen, wie sie für Skandinavien typisch sind, große Höhenunterschiede vom Meeresspiegel bis in die Regionen der Gletscher, Postpfade mit Knüppeldämmen über Sümpfe und provisorische Brücken aus schwankenden Baumstämmen bildeten die großen Prüfsteine für die Leistung unseres TRABANT. Acht Wochen war er unser ständiger Begleiter, er hat uns niemals im Stich gelassen.



für die Zuverlässigkeit, mit der er uns über 5000 km nach dem hohen Norden gebracht hat.

Noch stehen unserem TRABANT aber die schwierigsten Strecken bevor. In den nächsten Tagen bringt er uns hinein in die Finnmarksvidda, in das abseits von den großen Touristenstraßen gelegene Herz von Lappland.

Mühsam hoppeln wir über provisorische Knüppeldämme, versinken bis über die Achsen im Sand und stecken einige hundert Meter weiter mit den Vorderrädern im Sumpf. Aber wir schaffen es. Unser TRABANT bringt uns bis in die mit einem Fahrzeug erreichbaren Gebiete Lapplands und hilft uns so, unsere schweren Ausrüstungsgegenstände an Ort und Stelle zum Einsatz zu bringen.



# BUNTES MZ MOSAIK

Man hat während der vergangenen Jahre verschiedentlich von einer Krise auf dem internationalen Motorradmarkt gesprochen, und es gab nicht wenige Leute, die dem Motorrad überhaupt sein nahes Ende prophezeiten. Nun, das Motorrad ist nicht „gestorben“, und es besteht kein Zweifel darüber, daß auch künftig die treue Schar der Anhänger des Zweirades nicht kleiner werden wird. Nach wie vor wird es auch in Zukunft für Hunderttausende von Menschen in der weiten Welt das unentbehrliche und zuverlässige Fortbewegungsmittel für berufliche wie private Zwecke bleiben. Dafür spricht nicht nur seine Wirtschaftlichkeit, sondern auch seine Wendigkeit in der immer mehr zunehmenden Verkehrsdichte sowie seine

hohe technische Reife. Die Entwicklung der letzten Zeit hat allerdings – und das kann man nur begrüßen – die Spreu vom Weizen geschieden, und es haben nur jene Werke ihre Spitzenpositionen behaupten können, deren Erzeugnisse auch den verwöhntesten Ansprüchen gerecht werden konnten.

Die hervorragende Qualität der MZ-Motorräder ließ die Nachfrage nach den Maschinen aus dem VEB Motorradwerk Zschopau ständig steigen, so daß das Werk die Produktionsziffern von Jahr zu Jahr erhöhen mußte. Auch der MZ-Export wurde stetig erhöht, wobei allein im Jahre 1960 gegenüber 1959 eine Exportsteigerung um 42,8 Prozent zu verzeichnen war.

## MZ 125/3 – Verkaufserfolg in Westdeutschland

In diesem Zusammenhang dürfte auch eine Meldung der westdeutschen Fachzeitschrift „Radmarkt“ (Bielefeld), Heft 20/1960 vom 15. 10. 60, interessieren, die unter der Überschrift: „MZ schlüpfte in die Motorradklasse bis 125 ccm“ u. a. folgendes berichtet:

„Die 125er Klasse hatte keine Verluste in den ersten 6 Monaten 1960 gegenüber dem Vorjahr, und diese kleine Überraschung ist auf den Verkaufserfolg der 125er MZ zurückzuführen. Eine beachtenswerte Kleinigkeit am Rande: Diese Firma konnte mit ihren Zweitaktern von 125, 175 und 250 ccm Hubraum in der Gesamtstatistik der Neu-



zulassungen im Bundesgebiet westdeutsche Marken wie Zündapp und Expresß noch hinter sich lassen.“

Diese Nachricht bezieht sich allein auf den westdeutschen Markt. Sie ist insofern besonders aufschlußreich, als gerade dort nahezu alle namhaften Firmen des In- und Auslandes miteinander um die Gunst der Käufer werben.



# MZ-MOTORRÄDER *auch in Afrika*

Sowohl in politischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht ist der Schwarze Erdteil in den vergangenen Jahren immer mehr zu einem Brennpunkt der Ereignisse geworden. Die Völker Afrikas befinden sich in einer Zeit des großen Aufbruchs. Junge Staaten haben



sich gebildet, die die Kolonialherrschaft abgeschüttelt haben und nun ihr Geschick in ihre eigenen Hände nehmen. Selbstverständlich bedürfen diese Länder beim Aufbau ihrer eigenen Wirtschaft vielerlei Unterstützung. Hierbei ist die Deutsche Demokratische Republik für sie ein willkommener Handelspartner, der vor allem hochwertige Industrierzeugnisse liefert. So ist es in Guinea heute z. B. schon ein alltägliches Bild, in den Straßen der Hauptstadt Conacry und auf den Wegen, die in das Innere des Landes führen, MZ-Motorrädern aus Zschopau zu begegnen. Im Rahmen des mit der Republik Guinea bestehenden Handelsabkommens werden schon seit geraumer Zeit die bekannten Zschopauer Zweitaktmaschinen in beträchtlichen Stückzahlen nach

Guinea geliefert und erfreuen sich dort bei der einheimischen Bevölkerung einer großen Beliebtheit. Die bei den umfangreichen MZ-Testfahrten der letzten Jahre in tropischen Gebieten gesammelten Erfahrungen tragen hier reiche Früchte. Sogar die guinesische Staatspolizei fährt heute mit MZ-Maschinen, deren absolute Zuverlässigkeit sich bei jedem Einsatz aufs neue erweist. Kundendienstfachleute aus Zschopau halten einen regelmäßigen MZ-Service aufrecht und sorgen für eine vorbildliche Betreuung der MZ-Motorräder auch im fernen Afrika.

## NEUES *von Italemmezeta*

Bereits in der letzten Ausgabe des „mobil-report“ konnten wir in einem umfangreicheren Artikel von der im Vorjahr gegründeten Firma Italemmezeta in Bologna berichten, die sich mit der Produktion von Motorrädern beschäftigt, in die Original-MZ-Motoren eingebaut werden. Diese italienisch-deutschen Maschinen werden unter der Bezeichnung „MZ-Italia“ auf den Markt gebracht. Im Frühjahr 1960 wurde zunächst ein 125 ccm-Modell mit dem bekannten MZ-Zweitakt-Motor vorgestellt. Der Erfolg, der diesem Modell beschieden war, ermutigte den jungen, unternehmungsfreudigen Inhaber der Firma Italemmezeta, Herrn Leopoldo Tartarini, ein weiteres Modell der „MZ-Italia“ zu entwickeln. Er baut daher nun auch den 175 ccm-Motor von MZ in ein Fahrgestell italienischer Konstruktion ein und erwartet auch von dieser zweiten Version der „MZ-Italia“ gute Verkaufserfolge.

Wiederum zeigt diese Maschine jene betont sportliche Note in der äußeren Form, die schon beim 125er Modell so regen Beifall – vor allem bei der italienischen Jugend – gefunden hatte. Herr Tartarini, ein früherer Rennfahrer und zugleich ein Mann, der sich auf einer zweijährigen Weltreise mit einem Motorrad ein sehr gutes Urteilsvermögen angeeignet hat, weiß sehr genau, was er will. Schon verfügt er über ein ausgedehntes Vertreternetz in Italien, und man kann sicher sein, daß sich gerade im motorradbegeisterten Italien die MZ-Italia-Maschinen mit den Zschopauer Zweitaktmotoren weiter durchsetzen werden.



Herr Tartarini ist jedenfalls sehr optimistisch, genauso wie das Zschopauer Motorradwerk.

## MZ-ERFOLGE

*in Finnland*

Herr Direktor Knorn, Inhaber der vor nunmehr 25 Jahren von ihm gegründeten Firma Oy Auto-Ala Ab, Helsinki, und Generalvertreter des DDR-Außenhandelsunternehmens Transportmaschinen in Finnland, kann auf eine langjährige Zusammenarbeit mit MZ zurückblicken. Mehr als 10 000 MZ-Maschinen sind durch ihn bereits in Finnland verkauft worden. Seine Kunden wissen die MZ-Qualität zu schätzen. Sie wissen aber auch, daß ein vorbildlicher Kundendienst ständig bereit ist, für die Betreuung der MZ-Maschinen zu sorgen.

Herr Direktor Knorn ist ein Freund des Motorsports. Daher kommt es auch, daß er die Beteiligung von finnischen MZ-Fahrern an motorsportlichen Veranstaltungen fördert und 1960 regelmäßig MZ-Maschinen an Rennen, Leistungsprüfungen und Geländefahrten teilgenommen haben.

Gegen namhafte internationale Konkurrenz konnten dabei viele ausgezeichnete Erfolge erzielt werden. Wir nennen hier nur einige Ergebnisse:

„Väinölänien TT“, Kuopio – Klasse bis 250 ccm, 1., 5. und 6. Platz für MZ

„Ounasvaaran Vauhtikissat“, Rovaniemi – Klasse bis 250 ccm, 1. Platz für MZ

„Aulangon TT“, Hämeenlinna – Klasse bis 250 ccm, 1. Platz für MZ

„Sandbahnrennen“, Seinäjoki – Klasse bis 250 ccm, 1. und 2. Platz für MZ

Auch das sind überzeugende Beispiele für die Bewährung der MZ-Maschinen im Ausland.

## Jahresbilanz 1960 der MZ-SPORTABTEILUNG



Unter der erfahrenen Leitung von Herrn Ing. Kaaden beteiligte sich die MZ-Sportabteilung auch im Jahre 1960 wiederum an den Weltmeisterschaftsläufen und anderen wichtigen internationalen Rennen für Motorräder der Klassen bis 125 und 250 ccm.

Auch bei den großen Geländesportveranstaltungen war MZ vertreten. Nachdem 1958 und 1959 jeweils die Vizeweltmeisterschaften werden konnte, erkämpfte sich der MZ-Spitzenfahrer Ernst Degner diesmal den 3. Platz in der Weltmeisterschaft der 125-ccm-Klasse. Es muß dabei gesagt werden, daß Degner wahrscheinlich sogar noch eine günstigere Placierung erreicht hätte, wenn er nicht beim Training zur „Engl. Tourist-Trophy“ gestürzt wäre, so daß er nicht bei allen Weltmeisterschaftsrennen dabei sein konnte. Das MZ-Renn-Team 1960 mit den Fahrern Ernst Degner, Hans Fischer, Werner Musiol (alle DDR), John Hempleman (Neuseeland), Dickie Dale (England), Alberto Gandossi (Italien), errang 1960 bei großen internationalen Rennen 18 erste, 12 zweite und 6 dritte Plätze. Unter anderem wurden die großen Preise von Österreich, dem Saarland, Finnland, Belgien und Deutschland sowie von Ungarn und der ČSSR durch die MZ-Fahrer gewonnen. In überzeugender Form erbrachte damit auch das Rennjahr 1960 wiederum den Beweis dafür, daß die schnellsten Zweitakter der Welt in Zschopau gebaut werden. Eine Vielzahl von Gold-, Silber- und Bronze-

medaillen, Klassen- und Gesamtsiegen war der MZ-Geländesportmannschaft 1960 beschieden. Besonders überragend war dabei der große MZ-Erfolg anlässlich der XXXV. Internationalen 6-Tage-Fahrt 1960 in Österreich. Nur ein nahezu unbegreifliches Mißgeschick verhinderte dabei die Vollendung des MZ-Triumphes beim Kampf um die begehrte internationale Trophäe. Nach Plus-Punkten weit in Front liegend, wurde der MZ-Mannschaft der greifbare Sieg aus den Händen gerissen, als einer ihrer Fahrer wegen eines Wassertropfens im Vergaser seiner Maschine am dritten Fahrtag verspätet vom Start wegkam und somit für sich und sein Team Strafpunkte kassieren mußte. Trotzdem war der MZ-Erfolg bei dieser „Olympiade der Geländefahrer“ großartig: 9 MZ-Maschinen gingen in Bad Ausee an den Start, 9 MZ-Maschinen erreichten auch nach 6 Tagen das Ziel dieser gewaltigen Fahrt.

6 Goldmedaillen und 3 Silbermedaillen für MZ bestätigten, daß die Zschopauer auch im internationalen Geländesport zur absoluten Spitzenklasse zählen.



# Ach, du lieber Schreck!

