

LEIPZIGER
FRÜHJAHRSMESSE

67



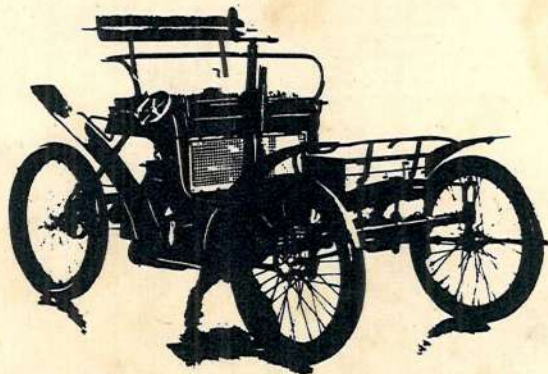
**mobil
report**





DER NEUE WARTBURG

Er besitzt alle guten Eigenschaften seiner Vorfahren, die seit 70 Jahren in Eisenach gebaut wurden. Reich an Traditionen, klug an Erfahrungen, fertigen die Eisenacher Automobilbauer seit August 1966 nun den neuen Wartburg, den leistungsstarken Zweitakter mit Frontlenkerantrieb und modernem Antlitz.



Jüngster Repräsentant
aus Eisenach

DER NEUE WARTBURG

Zukunftssichere
Konstruktion
Spitzenerzeugnis
der Einliterklasse



Vergleiche mit internationalen bekannten Konkurrenzzeugnissen bestätigen, daß der NEUE WARTBURG innerhalb Europas als modernstes und stärkstes Fahrzeug seiner Hubraumklasse gilt.

Diese bedeutungsvollste Neuentwicklung der DDR-Kraftfahrzeugindustrie veranschaulicht eindrucksvoll die großen Leistungen der Arbeiter und Ingenieure des Werkes. Gleichzeitig macht er den hohen Entwicklungsstand von Konstruktion und Produktion im Eisenacher Automobilbau deutlich.

Wie bereits erwähnt, kommt der NEUE WARTBURG aus einer Automobilfabrik, die zu den ältesten der Welt zählt. Schon vor der Jahrhundertwende entstanden hier die ersten Wartburg-Motorwagen, dann folgten die DIXI-Wagen und später die Sechszylindertypen der Marke BMW. Seit zehn Jahren nun hat man wieder an die Tradition angeknüpft. Der gute Ruf blieb erhalten. In Hunderten von Rallye-erfolgen und vielen Leistungs- und Qualitätsbeweisen trugen Wartburg-Wagen zu gutem Ansehen der Republik bei. Als erstklassig bewährtes Bauelement wurde für den NEUEN WARTBURG der hochentwickelte Dreizylinder-Zweitaktmotor mit 45-PS-Leistung und 9,5 kpm maximalen Drehmoment (das sind Spitzenwerte unter vergleichbaren Tausendern) übernommen und weiter verbessert. Er erhielt das geschlossene, wartungsfreie Kühlsystem und als technische Verbesserung einen Fallstromvergaser. Dem Einsatz des neuen Fahrwerkes mit Einzelaufhängung



aller vier Räder und Schraubenfederung folgte nun in der zweiten Stufe die neue viertürige Ganzstahlkarosserie.

Der NEUE WARTBURG wird als Limousine und Limousine de Luxe hergestellt — er ist wartungsfrei für jeweils 50 000 Fahrkilometer. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 125 km/h, der Verbrauch zwischen 8,5 und 9,8 l/100 km.

Damit wären wir schon bei einem Kurztest.

Man sitzt tatsächlich in einem nicht nur äußerlich neuen Wagen, sondern empfindet sofort auch die Verbesserungen und Fortschritte im Karosseriebau. War der bisherige Eisenacher Wagen schon vorbildlich in seiner Geräumigkeit, so übertrifft ihn der NEUE WARTBURG. Er ist jetzt ein Fünfsitzer. Sein Heckkofferraum ist um genau 25 Prozent größer geworden. Unter der hochmodernen Armaturentafel, die ein Kombianzeigergerät mit elektrischer Meßwertübertragung, einen Walzentacho, die verstellbaren Luftduschen der Heizungsanlage und auch einen eingearbeiteten Beifahrerhaltegriff enthält, befindet sich eine große Ablage. Aber das sind nur einige der vielen neuen Ausstattungseinzelheiten.

Viel wurde für die innere Sicherheit getan. Die Ablagekante, Armaturentafelkante, Lenkradnabe, die Sonnenblenden, der Dachrahmen und die Mittelsäulen sind gepolstert. Eine weitere wertvolle Neuerung sind die Ovalscheinwerfer, die bei stärkerer Wagenbelastung leicht von Hand blendfrei eingestellt werden können. Weitere angenehme Überraschungen zeigen sich im Fahrverhalten des Wagens. Die weiche Schraubenfederung sorgt für erstklassigen Fahrkomfort, der ebenso beeindruckt, wie die sichere Fahrweise bei geminderter Seitenneigung, zu der besonders in Kurven der Frontantrieb und der Querstabilisator wesentlich beitragen. Der für einen Frontantriebswagen erstaunlich kleine Wendekreisdurchmesser beträgt 10,2 m. Dieser Umstand erweist sich besonders im Stadtverkehr und beim Einordnen in Parklücken als sehr vorteilhaft. Die neuentwickelte Lenkung führt exakt und leichtgängig. Hinzu kommt, daß der Wagen zwar innen geräumiger, aber außen mit 4220 mm Ge-

samtlänge kürzer als bisher wurde. Das Gesamturteil lautet: Ausgezeichnet und vorbildlich entwickelt für den modernen Straßenverkehr von heute und morgen!

Angesichts dieser Tatsachen verwundert es kaum, daß der NEUE WARTBURG internationale Anerkennung findet. Die 1966er Serienproduktion, die auf modernen und zum Teil neu errichteten Fertigungsanlagen vom Band läuft, ist bereits in hohem Maße für Exportaufträge gebucht. Auch das ist ein bezeichnendes Merkmal für den hohen Entwicklungsstand, den der NEUE WARTBURG als deutsches Qualitätserzeugnis aus dem VEB Automobilwerk Eisenach repräsentiert.



Wartburg
VOR
wartburg

– das ist der „Trabant 601“ aus den VEB Sachsenring Automobilwerken Zwickau. Einer von vielen Hunderttausenden, die sich durch gute Qualität und hervorragende Fahreigenschaften auszeichnen. Spurtschnell und wendig, ist er der richtige Wagen für den Straßenverkehr der Gegenwart.

Modern und rationell

Modern! Klare sachliche Linien dominieren. Seine Karosserie ist nach modernsten Auffassungen gestaltet. Aber nicht allein die äußere Form entscheidet: Der „Trabant 601“ entspricht auch innen einem modernen Auto für anspruchsvollen Fahrkomfort.

Vollwertig! Der „Trabant 601“ enthält viel Raum, Platz für vier Personen. Und nicht nur das: Er fährt schnell, beschleunigt rasch und garantiert Sicherheit. Er besitzt hohe Leistungswerte und gute Fahreigenschaften!

Rationell! Das heißt: wertvoll, weil wirtschaftlich und wenig Kosten. Der „Trabant 601“ ist das Ergebnis fortschrittlichen Automobilbaues. Moderne Technik kennt keinen Stillstand. Das Fertigungsprogramm 1967 sieht bei den verschiedenen „Trabant-Typen“ wiederum wertvolle Neuerungen vor.

Wartungsfreie Spurstangengelenke:

Sie garantieren absolute Wartungsfreiheit und verursachen geringere Kosten für die Wartung des Fahrzeuges (Wegfall von 4 Schmierstellen). Mindestlebensdauer 50 000 km! Als wartungsfreier Lagerwerkstoff wurde Gummi gewählt. Gemeinsam mit dem neuen Lenkstockhebel sind die Spurstangen bei allen bisher hergestellten „Trabant-Typen“ austauschbar.

Zündanlaßlenkschloß:

Die Varianten „Trabant 601 ‚S‘ und ‚de Luxe‘“ werden serienmäßig mit einem Zündanlaßlenkschloß ausgerüstet. Steht es auf „Parkstellung“, arretiert es die Lenkung. Dabei kann durch Einlegen des Lenksäulenschalters nach unten, das Parklicht eingeschaltet werden. Beim Wiedereinschalten der Zündung verlischt

zwangsläufig das Parklicht, wobei das Blinkerlicht links in Funktion tritt.

Durch den **Lichtdreh- und Wischerschalter** wird in der 1. Stufe das Standlicht und in der 2. Stufe das Hauptlicht geschaltet. Der in diesem Zusammenhang verwendete neue Lenksäulenschalter übernimmt nachstehende Funktionen:



- Blinklicht rechts bzw. links;
- akustische Hupe;
- Lichthupe (am Tage);
- Handabblendung;
- Parklicht (im Zusammenhang mit Zündanlaßlenkschloß und Lichtdreh- und Wischerschalter-Konstruktion).

Auch die Auslösung des elektromagnetischen Abblendschalters erfolgt durch den Lenksäulenschalter.

Lichtdreh- und Wischerschalter:

Die innere Sicherheit und die Funktionssicherheit der gesamten elektrischen Anlage wurde durch Anbringen von Drehschaltern erhöht. Durch die Verringerung der Bedienungselemente von 7 auf 4 ergibt sich eine wesentliche Bedienungserleichterung.

Der elektromagnetische Abblendschalter und der Lichtdreh- und Wischerschalter sind für die „S“- und „de Luxe“-Typen vorgesehen.

Motorraumleuchten, glänzendes Kühlergrill und verchromte Stoßstangen erhalten alle „de Luxe“-Ausführungen. „Trabant“-Limousinen werden in der „de Luxe“-Ausführung mit andersfarbigem Dach ausgestattet. Nach Einbau neuer Scharniere, kann die Kofferklappe mit einer Hand geöffnet werden und arretiert in geöffneter Stellung.



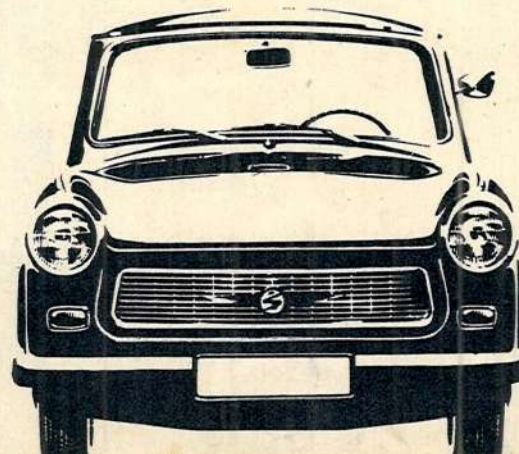
Selfasitze

Mit Einführung der Selfasitze bei „S“ und „de Luxe“-Typen wird eine bedeutende Erhöhung des Fahrkomforts erreicht. Die neuen Sitze sind aus Selfafedern und Polyurethanschäumstoff und unter Beachtung anatomischer Erfahrungen gefertigt. Durch Verlegung des Drehpunktes der Vordersitze an die Sitzvorderkante wird bei nach vorn gekipptem Sitz eine wesentliche Verbesserung der Einstiegsverhältnisse in den Fondraum erreicht.

Trabant
⊗ 601



Trabant
⊗ 601 S



Trabant DE
⊗ 601 LUXE





Trabant DE
601 LUXE

Trabant S
601 universal



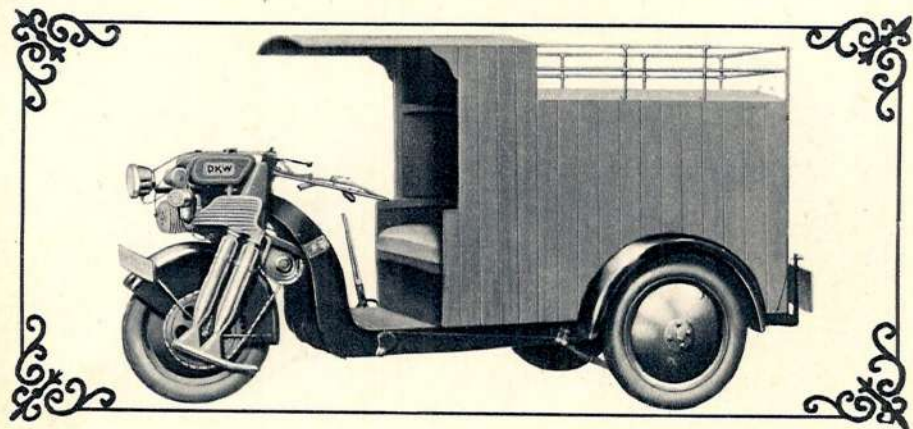
Der moderne
Schnelltransporter
für die moderne
Wirtschaft

BARKAS B 1000

Im heutigen Barkas B 1000 vereinigen sich 40 Jahre Tradition und Erfahrungen im Nutzfahrzeugbau.

Der Barkas-Schnelltransporter B 1000 ist der Ur-Ur-Enkel des im Jahre 1927 gebauten „TV 300“. Mit dem „TV 300“ begann eine Reihe international bewährter Fahrzeuge und der eigentliche Anlaß zum Jubiläum





„40 Jahre Nutzfahrzeugbau“ in den VEB Barkas-Werken Karl-Marx-Stadt. Die Gründungsstadt der Werke ist Frankenberg in Sachsen. Hier wurde der „TV 300“ entwickelt und gebaut, ein Transportdreirad mit der Tragfähigkeit für eine halbe Tonne. Es war mit einem luftgekühlten 300-cm³-DKW-Motor ausgestattet. Dieses Transportfahrzeug wurde weiterentwickelt bis zum „Framo“, der sich damals neben seiner Führerscheib- bzw. Steuerfreiheit großer Beliebtheit erfreute. Nachdem der Betrieb nach Hainichen übersiedelt war, wandte er sich völlig der Entwicklung von Kleintransportern zu. Die ersten Vierrad-Lastkraftwagen mit einer Tragkraft von einer Tonne wurden hergestellt. Daneben wurde auch ein sogenannter Einheitstyp, ein Kleinlastkraftwagen mit einer $\frac{3}{4}$ Tonne Tragkraft entwickelt, der „V 501“.

Dieser Typ wurde zu einem Exportschlager und konnte deshalb bis 1943 gebaut werden. Wegen der nun folgenden Rüstungsproduktion wurde das Werk 1945 demontiert. 1946 konnte die Produktion des „V 501/2“, die 1943 eingestellt werden mußte, wieder aufgenommen werden. Das Fahrzeug erhielt statt des alten 500-cm³-Motors den Dreizylinder-F-9-Motor mit 900 cm³ und wurde dadurch wesentlich leistungsstärker. Unter der Bezeichnung „V 901/2“ wurde es als Standardmodell mit Pritsche, als Kastenwagen, Kombiwagen, Krankenwagen und Kleinbus geliefert.

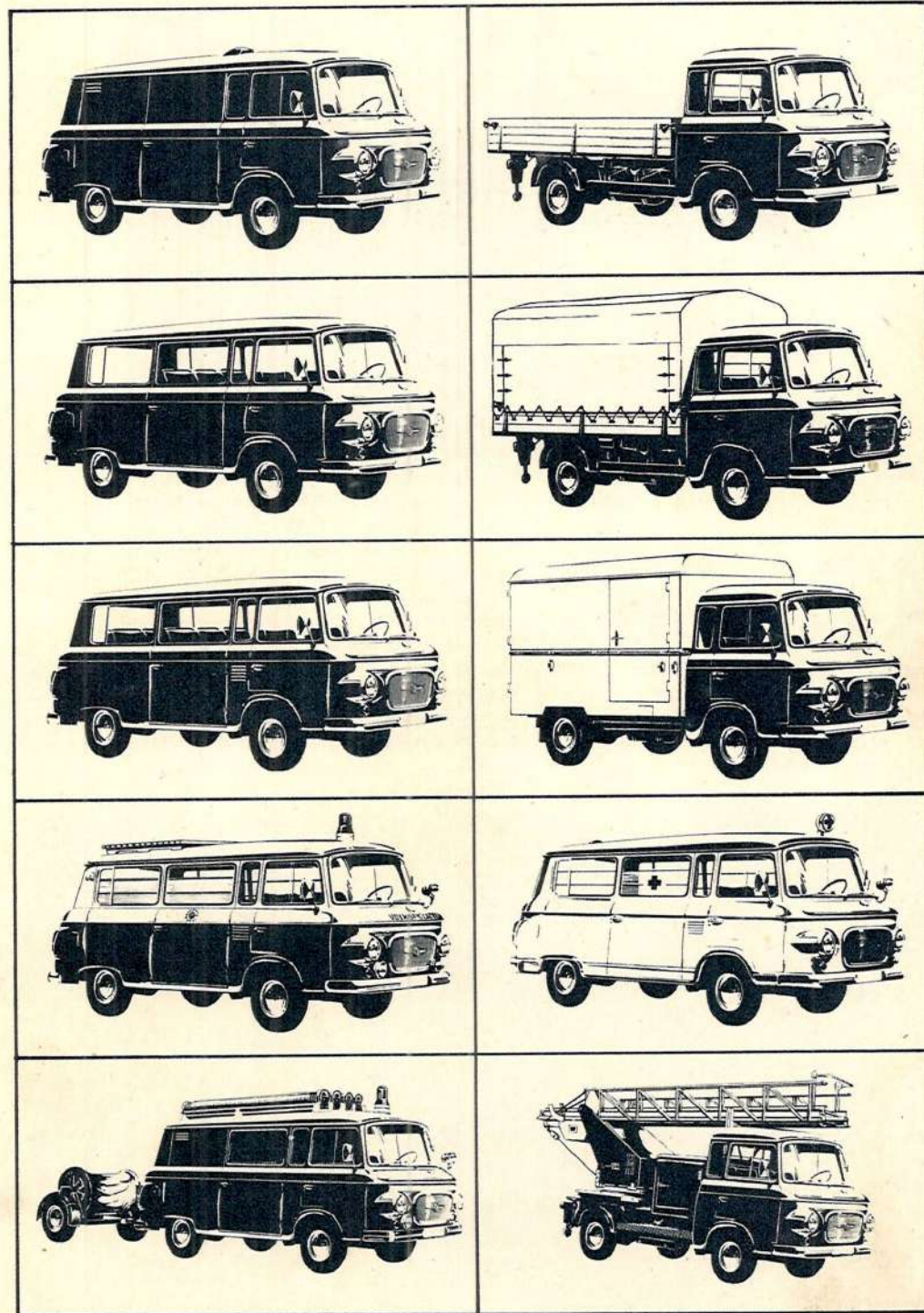
1957 wurde der Betrieb in VEB Barkas-Werke umbenannt. Seit dem Zusammen-

schluß mit dem VEB Motorenwerk und dem VEB Fahrzeugwerk Karl-Marx-Stadt mit dem VEB Barkas im Jahre 1958, ist Karl-Marx-Stadt Sitz des Betriebes. Immer stärker orientierte sich der internationale Fahrzeugbau auf Transportfahrzeuge um 1 Tonne Nutzmasse. Es wurden Fahrzeuge mit vielen Variationsmöglichkeiten gebraucht. Die Vorteile solcher Typen liegen auf der Hand. Beweglichkeit im dichten Straßenverkehr, rasche und zeitsparende Abwicklung des Lade- und Entladevorganges, geringer Parkraum, leichte Rangiermöglichkeiten, schnelles Einordnen.

Die VEB Barkas-Werke entwickelten den international außerordentlich stark beachteten Eintonner, den „Barkas B 1000“, den große Wirtschaftlichkeit und Schönheit in der äußeren Linienführung auszeichnen. Der Barkas B 1000 ist in vielen Varianten lieferbar. Viele technische Wünsche lassen sich mit ihm verwirklichen.

Ausführungen

Kastenwagen
Kombiwagen
Kleinbus
Kleinlöschfahrzeug
Verkehrsunfallbereitschaftswagen
Krankenwagen
Rettungsfahrzeug
Pritschenwagen mit und ohne Verdeck
Fahrerhausrahmen-Chassis
Wärme-Isolierfahrzeug
Isothermfahrzeug
10-m-Drehleiterfahrzeug
und andere Varianten



RS 09



Sein typisches Profil erhielt der Geräteträger durch die klare und wohldurchdachte Anordnung der drei Hauptgruppen. Die optimale Wirkung ist eine Folge der konstruktiv und technologisch gleichermaßen guten Lösung. Triebachse, Längsträger und Vorderachse sind so gestaltet, daß der RS 09 gleichzeitig eine Vielzahl von Anbaugeräten aufnehmen und mit Hilfe der Hydraulik betätigen kann.

Der Motor mit Getriebe, Zapfwellegetriebe, Endvorgelege und Achstrichern bildet den Triebwerksteil, während die pendelnd aufgehängte Vorderachse aus Lenkgetriebe und Achsschenkelenkung besteht. Beide verbindet der stabile Längsträger, der dank seiner Konstruktion ideale Möglichkeiten für den Anbau der verschiedensten Geräte vor und zwischen den Achsen bietet.

Der Geräteträger besitzt einen leistungsfähigen Motor –

25-PS-Vierzylinder-Dieselmotor oder
18-PS-Zweizylinder-Dieselmotor.

Er fährt in abgestuften Fahrgeschwindigkeiten von 0,93 km/h bis 18,00 km/h, und sein Getriebe ist in 2 Gruppen schaltbar. Es gibt kein Durchrutschen eines Triebades, selbst bei schwierigen Bodenverhältnissen.

Vier verschiedene Spurweiten sind von 1250 bis 1670 mm einstellbar.

Der Wendekreisdurchmesser beträgt nur 7,10 m.

Alle Bedienungshebel sind für den bequem sitzenden Traktoristen in Griffnähe. Der teleskopgefederte, mit Schaumgummi abgepolsterte Schalensitz kann auf Körpergröße eingestellt werden.

Fangrahmen und Wetterdach gewähren dem Traktoristen sicheren Schutz.

Anbaugeräte sind einfach und schnell zu montieren.

Mit Hilfe der Hydraulik können die schwersten Arbeitsgeräte in Arbeits- oder Transportstellung gebracht werden.

Der RS 09 wird im Feldbau, in der Innenwirtschaft, auf Plantagen, im Gemüsebau, in der Weidewirtschaft, im Gewächshaus und in der Kommunalen Wirtschaft eingesetzt.



Wollten Sie nicht etwas über den IFA W 50 wissen? Bitte steigen Sie ein! Der höflichen Einladung leiste ich gern Folge. Wir machen uns bekannt und es stellt sich heraus, daß mein Gastgeber nicht schlechthin Testfahrer ist, sondern ein bekannter Rennfahrer namens Werner Musiol. Soviel Glück ist nicht jedem Motorjournalisten beschieden. Auf das Urteil dieses Mannes sollte man sich verlassen können, denke ich.

Im Fahrerhaus sitzt es sich bequem und erschütterungsfrei, obwohl der Fahrweg uneben ist.

Der IFA W 50 besitzt eine ausgezeichnete Federung. Als Frontlenker mit der nach vorn sehr tief eingezogenen Rundumverglasung gestattet er sehr gute Sicht nach allen Seiten. Beide Seitenscheiben sind geöffnet, dennoch verspüre ich keine Zugluft. Das „Geheimnis“? – eine verstellbare Luftklappe im Dach des Fahrerhauses. Den Komfort vervollständigt eine geräuschisolierende Verkleidung und die Warmwasserbeheizung. „Erster Eindruck?“ fragt mein Nachbar. „Bequem wie in einem PKW“ antworte ich und der Fachmann neben mir nickt bestätigend mit dem Kopf.

Wir haben jetzt eine breite Autostraße – die Teststrecke – unter den Rädern. Der Tachometer an der übersichtlich angeordneten Armaturentafel steigt auf 90 km/h – Höchstgeschwindigkeit! Ich

EINE TESTFAHRT mit Werner Musiol



schaue auf die Hände des Fahrers: Lokker, fast nur tastend, liegen sie am Lenkrad. Spielend leicht bewegen sich die Finger nach links, da der Wagen immerhin noch mit 60 km/h in eine Kurve gesteuert wird. Auf der Geraden spielt sich die Lenkung fast ohne Zutun des Fahrers wieder ein. „Die Lenkung des IFA W 50 ist äußerst spurtreu, sagt Werner Musiol

und kommt damit meiner Bestätigung zuvor. Und um seine Feststellung zu erläutern, nimmt er die Hände vom Lenkrad und läßt den LKW eine Strecke allein fahren. (Vorsicht – nur bei Testfahrten gestattet!)

„Halten Sie sich bitte fest, Bremsprobe!“ Ich umklammere die Griffstange und stelle mir vor, wie einem zumute wäre, würde

IFA W50



man durch die Windschutzscheibe fliegen. In diesem Moment steht der Wagen. Der Bremsweg ist extrem kurz trotz hoher Geschwindigkeit. Ich sitze noch auf meinem Beifahrersitz, spürte beim Bremsen die Fliehkraft, wurde aber nicht einen Zentimeter gehoben. Unser IFA W 50 steht wie vorher genau in Fahrtrichtung. „Bei diesem Wagen gibt es kein Ausbrechen“ ergänzt der Fachmann Musiol den Bremstest. „Wissen Sie, die auf alle Räder wirkende hydraulische Zweikreisbremse wird durch Druckluft unterstützt. So wird ein dynamischer Bremsvorgang erreicht und ein verzögerndes Anziehen der Bremsbacken, das die für Fahrer und Ladung gefährlichen und ruckartigen Blockierungen verhindert.“

Wir haben eine Zigarettenlänge Pause und mein Gastgeber erklärt mir die Einsatzmöglichkeiten des IFA W 50.

„Es gibt so viele Möglichkeiten. Sowohl bei den Fahrgestellen als auch bei den Aufbauten gibt es viele Varianten. Als Standardtyp gilt das hinterradgetriebene Pritschenfahrzeug, das sich besonders für den Einsatz im Kraftverkehr eignet. Die Fahrgestelle können für jeden Verwendungszweck auch in allradgetriebener Ausführung geliefert werden. Die Pritschenausführung auf Wunsch mit Plane und Spriegel. Eine weitere Variante ist die Ausführung mit verkürzter Pritsche und einem hinter dem Fahrerhaus montierten Ladekran. Dieser Typ kann im Transportwesen vor allem in der Forstwirtschaft eingesetzt werden. Als Kippfahrzeug mit automatischer Bordwandöffnung ist der IFA W 50 besonders für die Bauwirtschaft geeignet. Der Zwei- und Dreiseitenkipper ist auch ein ideales Nutzfahrzeug für die Landwirtschaft. Für den Einsatz im Handel sind verschiedene Kofferaufbauten (Normal-, Kühl- und Thermoskoffer) vorgesehen. Auch für den Einsatz in der Kommunalwirtschaft mit Aufbauten für Kehrmaschinen, als Fäkalienfahrzeug und Müllwagen wird das Fahrgestell des IFA W 50 verwendet. Vorgesehen sind außerdem Varianten für Feuerlösch- und Drehleiterfahrzeuge wie auch der Aufbau eines Universalmontagemastes.“

Die Autostraße liegt hinter uns. Wir fahren auf hügeligem Heideboden. Doch die Räder springen nicht, sondern schmiegen sich den Bodenwellen an. Die Blattfedern mit den hydraulischen Stoßdämpfern fangen alle Unebenheiten ab und reagieren tadellos auf die Geländeverhältnisse. Werner Musiol schneidet mit dem rechten Vorderrad einen Seitenhang an. Während das Fahrerhaus sich neigt, bleibt die Pritsche hinter uns in der Waagerechten. „Äußerst verwindungsweicher Rahmen“ ruft mir mein Nachbar zu, fährt dabei frontal auf einen Steilhang zu, schaltet auf den 1. Gang herunter und – als besäße er statt Räder Raupenketten – klettert der IFA W 50 mühelos den Hang hinauf. „In Kuba machten wir das unter schwierigeren Bedingungen, Experten warteten uns, aber wir haben dennoch mit dem IFA W 50 die geröllbedeckten, oft unwegsamen Gebirgsstraßen der Sierra Maestra befahren. Unser LKW hat dort seine Bewährungsprobe ausgezeichnet bestanden. Der IFA W 50 schafft spielend 30% Steigung.“

IFA W50

Die kurze, aber aufschlußreiche Testfahrt geht zu Ende. Während Werner Musiol auf der Rückfahrt zum Werk dem 125-PS-Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor freien Lauf gibt, erfahre ich noch, daß der IFA W 50 unter tropischen Bedingungen in den Sandwüsten Lybiens, den Pampas Columbiens und unter Kälteeinwirkung in Finnland erfolgreich erprobt wurde, bevor er in die Serienproduktion ging. Als ich mich von meinem ausgezeichneten Fachberater verabschiede, und dabei den IFA W 50 über alle Maßen lobe, lächelt er: „Kommen Sie mal wieder. Sicher wird unser IFA W 50 dann technisch noch ausgereifter sein. Zufrieden sind wir Automobilbauer ja nie.“

IFA W 50



Kleintransporter MULTICAR 22 universal

Dieses Fahrzeug, das durch seine vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und hohen Leistungen in allen Industriezweigen eingesetzt werden kann, ist für den innerbetrieblichen Transport und Nahverkehr hervorragend geeignet. Gleich, ob Stück- oder Schüttgut (auch mit hohem Flüssigkeitsgehalt), der „Multicar 22“ in entsprechender Ausführung als Pritschenfahrzeug, Dreiseitenkipper, Muldenkipper oder mit Soneraufbauten, speziell für die kommunale Wirtschaft, wird allen Anforderungen gerecht.

Der „Multicar 22“ besitzt folgende Vorzüge:

1. Er erreicht bei voller Ausnutzung der Ladefähigkeit und Fahrgeschwindigkeit in der Ebene eine Leistung von 46 km/h (ohne Anhänger). Damit erreicht er gegenüber anderen europäischen Fabrikaten die höchste Leistung.
2. Die Transportleistung je PS/h beträgt 3,52 tkm, was ebenfalls Weltspitze darstellt.
3. Der Kraftstoffverbrauch für 1 tkm liegt mit 62,5 g unerreichbar niedrig.
4. Das Einsatzgebiet des „Multicars 22“ wächst gegenüber dem „Multicar 21“ durch erhöhte Geschwindigkeit und größere Steigfähigkeit.
5. Der „Multicar 22“ kann durch Ausrüstung mit der üblichen Autolenkung auch ohne weiteres im Dauerbetrieb von Frauen gefahren werden.
6. Witterungsbedingungen können dem Fahrer nichts anhaben, da er in einem geschützten Fahrhaus sitzt.

Die vorangestellte Beschreibung macht deutlich, daß mit dem „Multicar 22“ vom VEB Fahrzeugwerk Waltershausen ein Kleintransporter zur Verfügung steht, der einerseits die Forderungen nach Höchstleistung im innerbetrieblichen Transport erfüllt und großen Arbeitsschutz bietet, aber auch die Arbeitsproduktivität im innerbetrieblichen Transport und Nah-

verkehr steigert sowie den Forderungen nach gleichzeitiger Kostensenkung gerecht wird.

Technische Daten

Leistungsstarker 13-PS-Zweizylinder-

Dieselmotor luftgekühlt

Vollsynchronisiertes Schaltgetriebe

Höchstgeschwindigkeit 23 km/h

Transportiert 4,5 t

Nutzmasse: 2,0 t

Anhängemasse: 2,5 t

Steigfähigkeit mit 2 t max. 16%

4-Rad-Öldruckbremse

Abnehmbares Kabinendach

Der Kleintransporter „Multicar 22“ ist nach internationalem Maßstab ein Spitzenzeugnis seiner Klasse.



ROBUR

Spezialfahrzeuge mit weiterentwickeltem Ottomotor



Die schnelle Entwicklung von Technik und Wirtschaft vergrößert die Aufgaben, die an den Transport gestellt werden, und fordert zugleich eine zweckentsprechende Weiterentwicklung und Vervollkommnung der Transportmittel.

„Backwaren jeder Art schnell und hygienisch vom Erzeuger zum Verbrauch bringen!“ So lautet die Aufgabe, die mit dem Spezialkastenwagen für Backwarentransport LO 2500, der aus dem bekannten Kastenwagen gleichen Typs entwickelt wurde, leicht zu lösen ist. Der Aufbau ist eine Ganzstahlkonstruktion in Frontlenkerbauweise, die mit dem Rahmen zu einem geschlossenen, verwindungsfreien Körper verschweißt ist, der dem Fahrzeug eine gute Straßenlage gibt.

15,8 m³ groß ist der Laderaum. Er ist durch Zwischenwände in 5 Abteile, die je eine Tür besitzen, gegliedert, und kann

insgesamt 162 Behälter mit Backwaren aufnehmen. Die Behälter stehen auf Rollenbahnen und sind durch Feststellhebel gesichert.

Mit dem Bau des LO 2500 wurde gleichzeitig die Forderung des internationalen Handels, die Landbevölkerung schnell und verlustfrei mit hochwertigen Lebensmitteln zu versorgen, verwirklicht.

Für den Transport von witterungsempfindlichen, leicht verderblichen Gütern wie Fleisch- oder Fischwaren über weitere Strecken, ist der Thermos-Kofferwagen LO 2500 bestimmt. Er hat den Vorteil der günstigen Raumnutzung infolge der Leichtbauweise des Koffers. Es handelt sich hierbei um eine Bauart, bei der standardisierte Wabenbauteile nach dem Baukastenprinzip zu einem geschlossenen Aufbau verschraubt werden. Die Wärmeisolierung wird durch Schaumpolystrol erzielt, das in einer 130 mm starken Schicht an den Wänden, der Tür, an der Decke und am Boden des Koffers innen angebracht, und mit gesicktem Blech verkleidet ist.

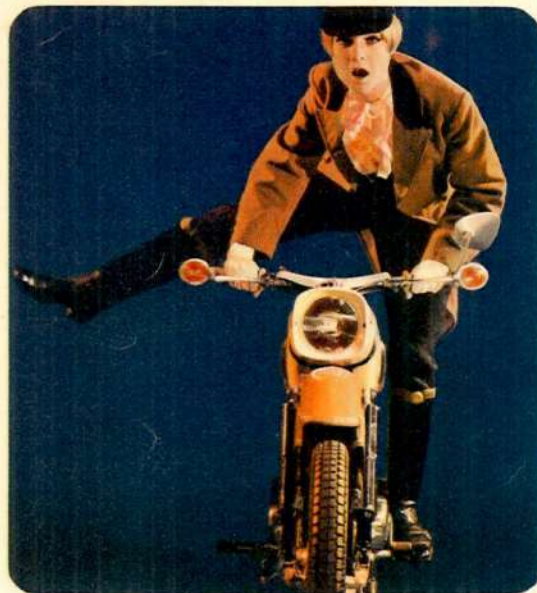
Ein zweckmäßiger Helfer bei Montage- und Reparaturarbeiten an Stromleitungen, Beleuchtungsanlagen oder Industriebauten, ist die automatische Kraftfahrzeug-Drehleiter LO 2500. Auf dem bewährten ROBUR-Fahrgestell ist der in jeder Stellung feststellbare Drehkranz mit Leiterbock montiert. Das Ausfahren, Aufrichten und Drehen der Leiter erfolgt mühelos durch Druckknopfbetätigung über zwei Getriebe mit Gleichstrommotoren. Sicherheitsvorrichtungen verhindern automatisch das Überschreiten





der Ausfahr- und Kippgrenze sowie das unbeabsichtigte Ausfahren der Leiter. Eine Achsverriegelung und zwei Abstützspindeln geben der ausgefahrenen Leiter größere Standsicherheit. Die Leiter ist aus Ganzstahl. Sie ist zweiteilig 12 m, und dreiteilig 16 m lang. Infolge höherer Anforderungen an die Funktionssicherheit und Lebensdauer wurde der Ottomotor LO 4 der LKW-

Typen LO 2500 im Rahmen der Weiterentwicklung durch die vollständige Druckschmierung aller Lagerstellen der rotierenden Triebwerkteile wesentlich verbessert. Ein wirksames Schmieröl-Doppelfilter im Hauptstrom des Ölkreislaufes wirkt verschleißmindernd. Der ROBUR-Ottomotor mit der neuen Typenbezeichnung LO 4/1 ist drehzahlunempfindlich und kaltstartstabil.



Mit den beiden neuen Typen bringt MZ zwei Schlager für die Motorradfreunde in aller Welt auf den Markt. Es handelt sich um Motorräder der Mittelklasse mit 175 bzw. 250 cm³. Bei der Entwicklung dieser Typen wurde größter Wert auf weitreichende Standardisierung gelegt. Nur einige Motorteile haben geringfügige Abweichungen.

Für die Vorstellung genügt eine Variante, um den Typ ausführlich zu beschreiben. Die wichtigsten technischen Merkmale sind:

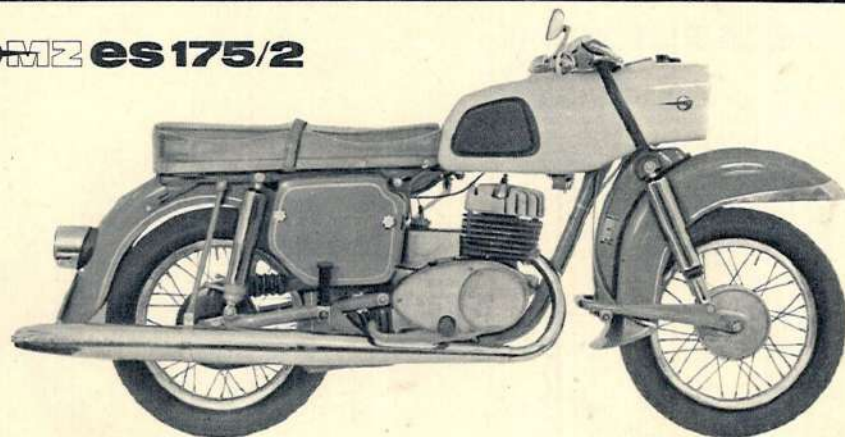
Einzylinder-Zweitaktmotor, Breitrippenzylinder, nadelgelagerter Kolbenbolzen, 13,5 DIN PS bei 5500–6000 U/min (ES 175/2), 17,5 DIN PS bei 5200–5400 U/min (ES 250/2), Zentralschwimmer-Startvergaser, 4-Gang-Getriebe.

Die Auslegung des Rahmens wurde in erster Linie durch die neuentwickelte elastische Motoraufhängung diktiert. Er besteht aus Präzisionsstahlrohren, welche verschweißt, und am Steuerkopf vermulft und hart verlötet sind. Um auftretende Schwingungen vom Fahrgestell fernzuhalten, haben die neuen MZ-Maschinen als erste kettengetriebenen Motorräder eine elastische Motoraufhängung.

Die mit der kleinen ES-Typenreihe begonnene neue MZ-Linie mit durchgehender Tank-Scheinwerferpartie wurde auch für diese Fahrzeuge übernommen und er-

2 NEUE MOTORRÄDER aus Zschopau

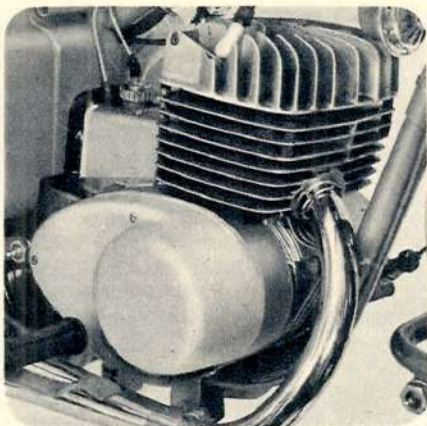
es 175/2



möglicht es, den Scheinwerfer mit einem Lichtaustritt von 170 mm zu versehen. Der Scheinwerfer ist verstellbar und mit asymmetrischem Abblendlicht ausgestattet. Ein übersichtlich angeordnetes Segmenttachometer gestattet eine günstige Einordnung der Kontrolleuchten.

Hervorragende Fahreigenschaften besitzt der stabile Rahmen sowie der vordere Schwingenträger. Er ist aus vergütetem Magnesium-Kökillenguß gefertigt, in welchem das Steuerrohr eingeschrumpft ist. Durch diesen Schwingenträger wird eine exakte Radführung und eine wesentlich verringerte Masse um die Lenkachse erreicht, die Auswirkungen zeigen sich besonders in der Straßen- bzw. Kurvenlage.

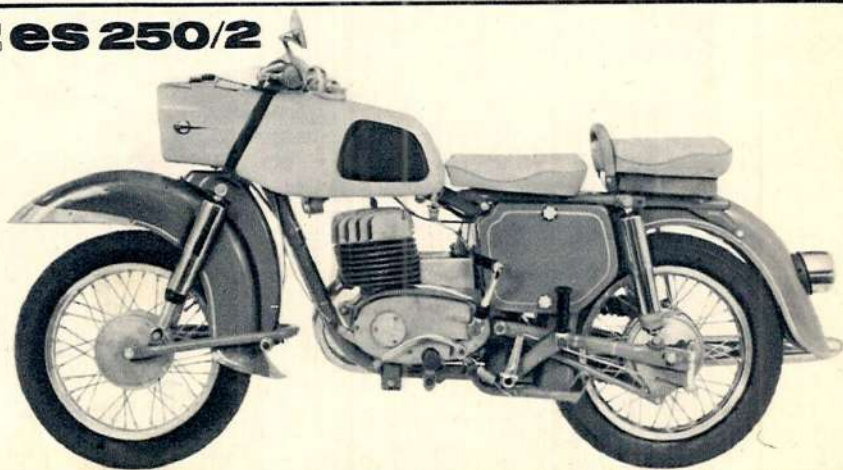
In der rechten Seitenverkleidung befindet sich ein großflächiger Ansaugeräuschkämpfer aus Duroplast mit leicht auswechselbarem Trockenluftfilter. Die Verbrennungsluft wird aus der staubfreien Zone am Steuerkopf entnommen. Mit dieser Ansaugeräuschkämpfung und dem neuentwickelten Auslaßschalldämpfer konnte das Auspuffgeräusch weiter gesenkt werden. Selbstverständlich besitzen auch diese Typen den bekannten MZ-Kettenschutz. Das Motorgehäuse wurde neu gestaltet und paßt sich der allgemeinen Linienführung an. Ein neuartiger Kupplungsbelag ermöglicht eine Senkung der benötigten Handkraft beim Kuppeln um 40%.



Die zu erreichenden Höchstgeschwindigkeiten liegen bei der 175er Ausführung bei 105 km/h und bei der 250er bei 120 km/h. Die ES 250/2 ist besonders für Seitenwagenantrieb geeignet.

Diese kurze Beschreibung vermag nicht alle Vorzüge dieser phantastischen neuen Motorräder zu erläutern. Jeder Motorradfreund sollte sich deshalb auf einer Probefahrt davon überzeugen!

es 250/2



Nachdem W. Schrader und R. König vor einigen Jahren ihre erste Drei-Kontinenten-Fahrt auf Simson-Moped SR 2 E beendet hatten, startete Dipl.-Ing. W. Schrader Anfang Mai 1965 mit seinem neuen Teamgefährten zum großen Ostasien-Trip. Wieder waren es Kleinfahrzeuge aus dem Simson-Werk, die den beiden Globetrottern als Transportmittel dienten. Ausgewählt wurden diesmal zwei Simson Mokicks vom Typ SR 4-2. Die „Star“-Mokicks entstammten der Serie und waren mit dem bekannten 3,4 PS starken 50-cm³-Einzylinder-Zweitaktmotor und Dreiganggetriebe sowie mit dem Vollschwingenfahrwerk mit langhubigen Federbeinen ausgerüstet. Natürlich wurden die Simson-Motorzweiräder für die

große Reise mit zusätzlichen Benzinkanistern, Seitenkoffern und Packtaschen versehen. Jeder „Star“ hatte nicht nur den Fahrer mit 75 kg Körpergewicht zu tragen, sondern mußte außerdem eine Ausrüstung von mehr als 80 kg (Zelt, Schlafsäcke, Kleidung, Kameras, Proviant, Kraftstoff, Ersatzreifen usw.) schleppen. In zwölf Monaten wurden von den Dresdnern mit ihren „Simson-Mokicks“ Indien, Nepal, Malaysia und Kambodscha durchstreift. Von Bombay ging es nach Neu-Delhi, von hier aus nach Kaschmir und Pakistan. Der Rückfahrt nach Delhi schloß sich ein Abstecher in den Himalaja an. Über Hunderte von steilen Serpentintrassen trugen die Simson-Motorzweiräder ihre Fahrer nach Kathmandu, dem

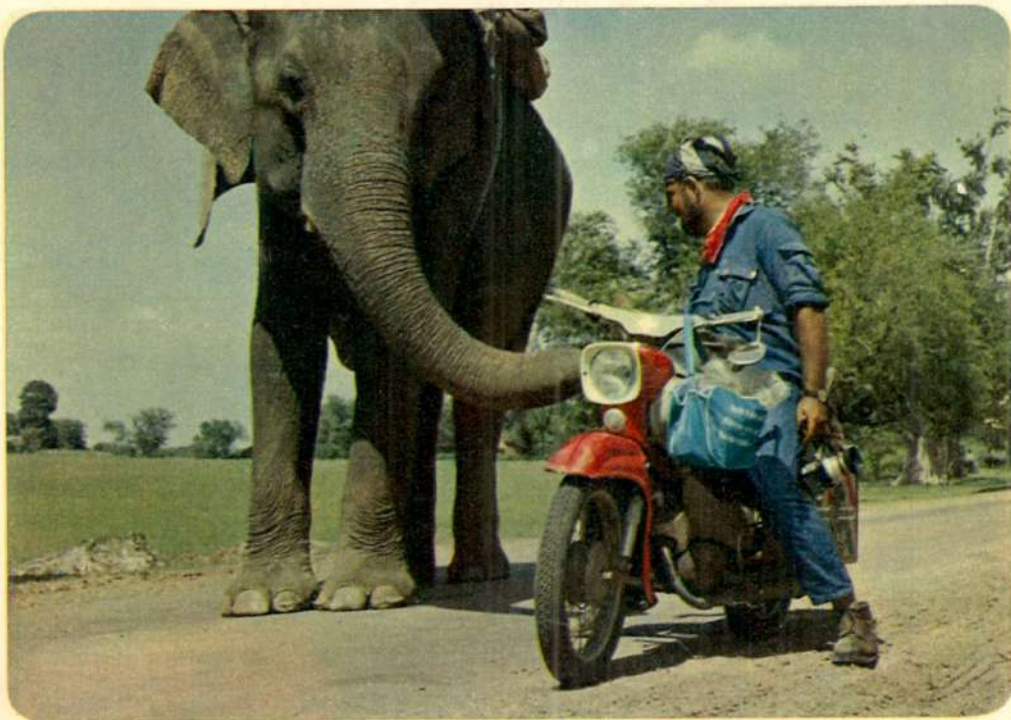
**25000 km
DURCH
OSTASIEN**

**Simson „Star“ Expedition von
Dipl. Ing. Wolfgang Schrader
und Dr. med. Heinz Langer**

Herzen Nepals. Durch die Ganges-Niederungen ging es dann in langer Fahrt nach Kalkutta. Die Route führte nun aus den nördlichen indischen Provinzen in die südlichen Gebiete. Mehr als 1000 km von Kalkutta bis nach Madras legten die Simson-Weltreisenden dann an der Ostküste Indiens zurück. Von Madras ging es quer durch Indien nach Goa. Abseits der guten Nationalstraßen führte die Strecke von Goa zur Südspitze Indiens. Vom Kap Comorin trugen die „Stare“ ihre Piloten wieder nach Madras. Nach sechsmonatiger Reisedauer und einer zurückgelegten Strecke von 16 000 km wurde nun Indien verlassen. Mit einem Passagierschiff setzten Männer und Maschinen nach Malaysia über. In unmittelbarer Nähe des Äquators fuhren die Simson-Repräsentanten auf guten Straßen und schlechten Wegen in üppiger Vegetation von Kuala Lumpur nach Kuantan und Singapore. Den Abschluß der Ostasien-Mokick-Expedition stellte der Besuch Kambodschas dar.

Von der Hauptstadt Phnom Penh führte die Route nach Sihanoukville, Kirirom,

Angkor und Kep. Während die „Star“-Modelle auf der DDR-Industrieausstellung in Phnom Penh einen Ehrenplatz erhielten, traten ihre Fahrer die Heimreise mit dem Flugzeug an. Diese 52 Wochen hatten es in sich. 25 000 km im Sattel von Kleinfahrzeugen in tropischen Ländern sind eine ansprechende Leistung. Dipl.-Ing. W. Schrader und Dr. med. H. Langer und ihre Fahrzeuge wurden vom Monsunregen und von Passatwinden geplatzt, Hitze und Kälte wechselten ab. In den Gebirgstälern mußten ausgewaschene Straßen mit engen Kurven, steile Anstiege mit felsigem Untergrund und brückenlose Bäche mit Wassertiefen von 40 cm passiert werden. Im Dschungel zogen die „Mokicks“ im Morast und auf Trampelpfaden ihre Bahn. Auf Sandstraßen gab es durch Lastkraftwagen so viel Staub, daß die Fahrer oft anhalten mußten, um die Orientierung nicht zu verlieren. Im Himalaja wurde die Luft dünn, und im malaysischen Urwald waren die Simson-Fahrer vom Schweiß durchnäßt. Beim Durchschieben der „Mokicks“ in den breiten, lehmgrauen Strömen versanken



die Maschinen oft bis zum Tank in den Fluten. Auf den wegelosen Pisten mußten dann die Motoren der SR 4-2 wieder ihr Letztes hergeben.

Trotz Überladung der „Mokicks“ durch Fahrer und Gepäck und trotz der schlechten Wegstrecken gab es an den Fahrzeugen der „Stare“ keine Brüche und Ermüdungserscheinungen.

Wolfgang Schrader und Heinz Langer waren über den Fahrkomfort der Maschinen mit den vorderen und hinteren Langschwingen und den reibungsgedämpften Federbeinen sehr erstaunt. Sie waren mit der Fahrleistung und der Bequemlichkeit der Simson-Mokicks sehr zufrieden. Auch ausländische Fachleute, denen unterwegs die SR 4-2 zu kurzen Probefahrten überlassen wurden, schlossen sich überzeugt diesem Urteil an. Durch das überhöhte Gesamtgewicht wurden auch die Bremsen stark beansprucht, sie hielten aber allen Belastungen stand. Auch Lack und Chrom zeigten sich dem tropischen Klima gewachsen.

Besonders schwer hatten es die kleinen Zweitaktmotoren. Die Herstellung von

Kraftstoff-Öl-Gemischen ist im Ausland nicht immer ganz einfach, da Mischkanonen oft fehlen. Zudem verdunstete in der Hitze das Benzin schnell, während das Öl zurückblieb. Durch entsprechende Pflege gab es aber keine Zündkerzenstörungen. Dank der wirkungsvollen Luftfilter wurde der Staub von den Triebwerkteilen ferngehalten. Ebenso praktisch erwies sich der vollkommene Kettenchutz durch Gummiprofilrohre. Wie die Kolben und Zylinder waren auch die Ketten in ihren Laufzeiten nicht beeinträchtigt. Die Dreiganggetriebe meisterten alle Fahrstrapazen.

Dank der Fußschaltung war auch im schwierigsten Gelände ein sicheres Lenken der infolge ihrer (Gepäck-) Hecklastigkeit labilen Fahrzeuge möglich, da die Hände stets am Lenker bleiben konnten. Kleine Reparaturen, die auf solchen Langstreckenfahrten unausbleiblich sind, wurden mit Bordmitteln schnell behoben. Simson-Kleinfahrzeuge sind ja nahezu wartungsfrei. Neben den normalen Pflegearbeiten haben die Suhler „Mokicks“ von ihren Fahrern nicht viel technische Betreuung verlangt. Auch die Reifen überstanden die Dauerbelastungen gut. Wären die Beschädigungen durch Messer, Glas, spitze Steine und Dornen ausgeblieben, hätte es kaum Reifenpannen gegeben. Willig zogen die Simson-Mokicks ihre Fahrer auf Gebirgspässen bis in Höhen von 4000 m, genauso willig brummen die vollbeladenen Maschinen auf den Asphaltstraßen dann stundenlang mit 60 km/h Tempo dahin, Höchstgeschwindigkeit als Dauergeschwindigkeit demonstrierend. Durch die Gebläsekühlung gab es für die Motoren keine thermischen Schwierigkeiten. Der Kraftstoffverbrauch war gegenüber normaler Fahrweise kaum erhöht. Überall wurden Zuverlässigkeit und Handlichkeit der Suhler Kleinfahrzeuge gelobt. Das kam in den Gesprächen mit den Menschen der bereisten Länder wie auch bei Presseempfangen und in den Berichten vieler Zeitungen zum Ausdruck. Bei vielen Anlässen sprachen die indischen, malaysischen und kambodschanischen Fachleute und Journalisten offiziell ihre Anerkennung für die Qualitätsarbeit der Werktätigen der DDR aus.



EMZ

**4x SIEGER
BEI DEN
SIX DAYS**



in der ČSSR 1963

in der DDR 1964

in England 1965

in Schweden 1966

Die Internationale Sechstagesfahrt gilt als schwierigste Motorrad-Geländefahrt der Welt. Lediglich aus bestimmten Traditionsründen gab die FIM dieser Leistungsprüfung noch nicht den offiziellen Titel einer Weltmeisterschaft, obwohl alle Experten sich darüber einig sind, daß bei den „Six Days“ praktisch der Mannschaftsweltmeistertitel des Geländesports verteidigt wird. Die FIM-Weltrophäe des Siegers im Trophy-Wettbewerb symbolisiert dabei den Charakter der Sechstagesfahrt. Sie wurde 1966 in Schweden als letzter großer Welterfolg von 4 aufeinander folgenden Siegen mit MZ-Rädern aus der Deutschen Demokratischen Republik gewonnen.

Die Six Days sind vor allem ein Mannschaftswettbewerb. Nationalmannschaften bestehend aus 6 Fahrern kämpfen um die Weltrophäe. Jedes Land darf nur eine Mannschaft benennen, die Wettbewerbsmaschinen müssen aus der Serienproduktion des teilnehmenden Landes stammen. Im zweitwichtigsten Wettbewerb geht es um die „Internationale Silbervase“. Um sie kämpfen National-

mannschaften mit jeweils 4 Fahrern mit Maschinen beliebiger Produktion. Außerdem gibt es Fabrikmannschafts- und Clubmannschaftswettbewerbe sowie den Kampf jedes einzelnen Fahrers um Medaillen. Alljährlich treffen sich die besten Geländefahrer der Welt bei den „Six Days“ und kämpfen in hartem sportlichen Wettstreit um die höchste Krone des internationalen Motorradgeländesports. Alle namhaften Motorradfirmen sind selbstverständlich hierbei vertreten.

Seit 1963 wird das Geschehen bei den „Six Days“ eindeutig von den Fahrern der Maschinen des volkseigenen Fahrzeugbaues der DDR bestimmt. Im Jahre 1963 errangen MZ-Räder in der ČSSR den 1. Trophy-Sieg. 1964 wiederholte die DDR-Trophymannschaft auf heimatlichem Boden, in Thüringen, den Erfolg der MZ-Motorräder, und die DDR-Silbervasemannschaft B auf Simson errang im Vasenwettbewerb vor dem DDR-Team A auf MZ den Sieg. Bei der bisher schwersten Sechstagesfahrt aller Zeiten, 1965 in England, siegten wiederum MZ-Fahrer aus der DDR und brachten so-



wohl die Weltrophäe als auch die Silbervase mit nach Hause.

So schien verständlich, daß alle Konkurrenten ihre Bemühungen darauf richteten, bei der 41. Internationalen Sechstagesfahrt vom 30. 8.—4. 9. 1966 endlich einmal die DDR-Fahrer mit ihren Maschinen zu schlagen. Daß es nicht gelang, beweist die Bilanz von Schweden.

Die DDR-Trophy-Mannschaft auf MZ-Maschinen siegte strafpunktfrei vor England, Westdeutschland, Schweden, ČSSR, UdSSR und Spanien. Das war zugleich der 4. Gewinn der Weltrophäe in 4 aufeinanderfolgenden Jahren.

Unter 22 Vasenmannschaften belegte die DDR-Vasenmannschaft A auf MZ hinter Westdeutschland einen hervorragenden 2. Platz, der um so höher zu bewerten ist, da das westdeutsche Team mit den von ihm belegten kleineren Hubraumklassen nur auf wenig Konkurrenten stieß.

MZ konnte in den stark besetzten Mittelklassen bis 175, 250 und 350 cm³ jeweils den Klassensieger stellen. Das sind alle

drei Klassen, in denen MZ-Motorräder am Start waren.

Insgesamt waren 23 MZ-Maschinen am Start: 15 MZ-Fahrer aus der DDR errangen 15 Goldmedaillen und 1 Bronzemedaille. 3 MZ-Fahrer aus Polen teilten sich in je eine Gold-, Silber- und Bronzemedaille. Nur eine einzige MZ-Maschine fiel am 5. Fahrtag mit ihrem westdeutschen Fahrer aus.

Aber auch die Fahrer der kleinen Simson-Maschinen hatten ein hervorragendes Ergebnis zu melden: 7 Simson-Maschinen waren am Start und ihre Fahrer errangen 5 Goldmedaillen und 1 Bronzemedaille. Nur eine Simson-Maschine fiel aus.

EMZ

Dieser überragende Triumph mit den Maschinen aus der DDR bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Schweden sind ein erneuter Qualitätsbeweis für die im Zweiradsektor des Industriezweiges IFA geleistete Arbeit.



Wartburg

Trabant

IFA W50

ROBYR

BARKAS

Multicar

EMZ

simson



10 JAHRE IFA-SERVICE IN BULGARIEN



Über eine Viertel Million Fahrzeuge aus der DDR beleben das Verkehrsbild der Straßen Bulgariens. Das sind 125 000 Visitenkarten der IFA-Automobilindustrie. Und täglich wächst die Zahl der Fahrzeugbesitzer im Land der Rosen und aufstrebenden Industrie, die den IFA-Erzeugnissen ihr Vertrauen schenken. Seit über 10 Jahren schätzt der größte Automobil-Exportpartner Bulgariens die gute Qualität und die reichhaltige Palette des IFA-Fahrzeugangebotes aus der DDR. Und das Vertrauen zu festigen, dieses Verdienst bleibt dem IFA-Service vorbehalten. In einem modern eingerichteten Service-Büro arbeitet heute ein bewährter Stamm von Kundendienstingenieuren und -kaufleuten, die über 50 Vertragswerkstätten im ganzen Land anleiten, Monteure und Techniker ausbilden, Kunden beraten und ihre Wünsche befriedigen. Noch vor 10 Jahren stand an gleicher Stelle ein bescheidener Reparaturstützpunkt, der Garantireparaturen vornahm, aber auch sonst jedem Fahrzeugbesitzer Hilfe leistete. Diese Männer halfen den guten Ruf des IFA-Automobilbaues in Bulgarien begründen. Weithin leuchtet heute am Boulevard in Sofia das blauweiße IFA-Zeichen – das Zeichen für ein Fahrzeugprogramm von hohem technischen Niveau.

IFA-SERVICE





RADFAHREN GESUND BLEIBEN

Denken Sie
in ausreichendem
Maße an
Ihre Gesundheit

Im Zeitalter der Motorisierung und Automatisierung geht es nicht nur schlechthin darum, sich richtig zu ernähren, es geht darum, auch genügend körperliche Bewegung nach täglich gleichmäßiger und einseitiger Belastung zu haben. Radfahren hilft Ihnen dabei. Unsere moderne Zeit bietet viele Bequemlichkeiten, die es auszugleichen gilt.

Die volkseigenen Fahrradwerke Elite-Diamant Karl-Marx-Stadt, und Mifa-Werk, Sangerhausen stellen viele Varianten

Kinder-, Jugend- und Touren-Fahrräder her.

Darüber hinaus fertigen sie ein großes Programm von Sport- und Rennrädern.

5,5 Millionen Fahrräder von VEB Elite-Diamant und 3 Millionen vom VEB Mifa-Werk haben bisher ihren Weg in viele Länder der Erde angetreten.

Diese hohen Produktionszahlen beweisen, daß Fahrräder bis heute noch nichts an Beliebtheit eingebüßt haben.

Wie viele unter uns zählen zu den begeistertsten Anhängern des Radwanderns oder des Radsports. Wie schnell gelangt man mittels Rad in die nähere oder weitere Umgebung unserer schönen Heimat?

Sollten Sie jung genug sein und sportliche Neigungen besitzen, dann hilft Ihnen ein DIAMANT-Rennrad vom ersten Schritt Ihrer sportlichen Laufbahn bis zum großen Erfolg.

Polizei-„Panne“

4000 Radfahrer ließ die Polizei der indischen Hauptstadt Neu Delhi während einer nächtlichen Kontrolle die Luft aus den Reifen. Die Radfahrer waren ohne Licht gefahren.

IFA-Strassenfahrzeuge exportiert:



TRANSPORTMASCHINEN EXPORT-IMPORT

Deutscher Innen- und Außenhandel DDR - 108 Berlin

Methusalem als Verkehrssünder

Wegen zu schnellen Fahrens stand kürzlich in Chicago (USA) ein Verkehrssünder vor Gericht. Die Vernehmung zur Person des Angeklagten ergab: Alter 105 Jahre, zwölfmal verheiratet, 65 (fünf- und sechzig) Kinder, das älteste 86, das jüngste zweieinhalb Jahre alt. Es erfolgte Freispruch, da er seit dem Jahre 1914, als er den Führerschein erwarb, jetzt zum ersten Mal wegen eines Verkehrsdeliktes vor dem Richter stand.

Cocktail-Rezept für Autofahrer

Kennen Sie diesen Autofahrer-Cocktail: 40 Teile Brennspiritus, 5 Teile Schmierseife, 5 Teile Salmiakgeist und 50 Teile Wasser? Es handelt sich übrigens nicht um ein Getränk für harte Männer, sondern um eine Reinigungsmischung für Weißwand-Reifen. Wer es eilig hat und es nicht so genau nimmt, kann allerdings auch einfaches Seifenwasser nehmen.

Rache an der Beifahrerin

In Philadelphia wurde ein Ehepaar wegen seelischer Grausamkeit geschieden. Die Frau hatte bei gemeinsamen Autofahrten ständig die Fahrweise ihres Mannes kritisiert. Dafür rächte sich Mister Woodhouse auf seine Art. Immer wenn sich seine Frau an die Nähmaschine setzte, rückte er mit seinem Stuhl dicht heran und sprach auf sie ein: „Paß auf, du nähst den falschen Saum! Jetzt die Ecke abrunden! Nicht so schnell, gib acht auf deine Finger“ usw.

Straßenkreuzer passé?

Die auf der 10. Internationalen Automobilausstellung in New York gezeigten 55 neuen Modelle unterstrichen deutlich den Trend zum kleinen Wagen mit Fließheck. Sportliche Modelle herrschen vor, große Liegesitze, verstellbare Lenksäulen und Pedale waren attraktive Ausstattungsdetails.

INDUSTRIEVERBAND
FAHRZEUGBAU DER DDR
IFA

**mobil
report**

Herausgeber:
Vereinigung Volkseigener Betriebe
Automobilbau Karl-Marx-Stadt
Nachdruck nur mit Genehmigung
des Herausgebers erlaubt

Gestaltung: Hiller · Dewag Dresden
Druck: VEB INTERDRUCK
III/18/97 Kg 3/152/66

