

Neue Technik  
im VEB Sachsenring  
Automobilwerke Zwickau

Varianten eines Typs –  
IFA W 50

Europameisterschaft im  
Motorradgeländesport 1971

Fahrzeughydraulik

Wartburg und Trabant

Hängen Sie an ...



1/1971



**Mit dem Elan  
des VIII. Parteitages  
der SED  
meistern wir  
die Aufgaben  
des Fünfjahr-  
planes**

Die Hauptaufgabe des Fünfjahrplanes – so stellt der VIII. Parteitag der SED fest – besteht in der weiteren Erhöhung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus des Volkes auf der Grundlage eines hohen Entwicklungstempos der sozialistischen Produktion, der Erhöhung der Effektivität, des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und des Wachstums der Arbeitsproduktivität.

Ausgehend von dieser Hauptaufgabe ergibt sich für die 95 000 Werktätigen der Kombinate und Betriebe des Industriezweiges Automobilbau:

- zur Lösung der fortwährend steigenden Transportaufgaben in Industrie und Landwirtschaft durch die Bereitstellung von Nutzkraftwagen in ständig steigender Zahl, hoher Qualität, großem Variantenreichtum und vielseitigen Gebrauchseigenschaften beizutragen;
- die Produktion von Zuliefererzeugnissen für Industrie und Landwirtschaft zur Sicherung der planmäßigen proportionalen Entwicklung unserer Volkswirtschaft weiter zu steigern;
- die bedarfsgerechte und kontinuierliche Produktion technischer Konsumgüter in Menge, Sortiment, Gebrauchseigenschaften und Qualität zu gewährleisten;
- zur Verbesserung des Reparaturbedarfs und Kundendienstes ausreichend Ersatz- und Verschleißteile bereitzustellen.

Das ist eine große Aufgabe. Sie erfordert eine beträchtliche Steigerung der industriellen Warenproduktion, der Arbeitsproduktivität und des Exportes im Zeitraum 1971 bis 1975.

Sie kann und wird durch die schöpferische Initiative aller Werktätigen mit Leben erfüllt werden. Es war für die Automobilbauer schon immer eine ehrenvolle Aufgabe, die Beschlüsse von Partei und Regierung mit Elan und Ideenreichtum zu verwirklichen.

Auch jetzt, wenige Wochen nach dem VIII. Parteitag der SED, sind die Werktätigen des Industriezweiges Automobilbau dabei, die vom Parteitag gestellte Hauptaufgabe, in den Kombinalen und Betrieben in die Tat umzusetzen.

Das findet insbesondere seinen Niederschlag in der sozialistischen Rationalisierung, in der Verallgemeinerung der besten Arbeitsmethoden, kurz, im sozialistischen Wettbewerb. Im Industriezweig werden die entwickelten Methoden, wie das Haushaltbuch, die Gebrauchswert-Kosten-Analyse, das ECM-Verfahren und vieles andere mehr, ständig weiterentwickelt und verallgemeinert.

Die Initiative aller Werktätigen ist groß. Das findet nicht zuletzt seinen Ausdruck in den erfüllten Plänen.

Die Hauptaufgabe des Fünfjahrplanes orientiert auf das Ziel und weist den Weg dazu. Die Automobilbauer haben in Auswertung des Parteitages die Realisierung dieser großartigen Aufgabe in Angriff genommen – zum Wohle unseres Volkes, zu unser aller Nutzen.

Sonntag  
Generaldirektor  
VVB Automobilbau

Enge Integration  
der politischen und  
ökonomischen Potenzen –  
Grundlage neuer Erfolge –  
der sozialistischen  
Staatengemeinschaft





# Varianten eines Typs

IFA **W50**





Nachdem 1963 durch Partei- und Regierungsbeschluß für den Aufbau eines NKW-Werkes in Ludwigsfelde grünes Licht gegeben wurde, verließen zwei Jahre später die ersten Nutzkraftwagen der 5 t Klasse das Montageband. Eine sachliche Feststellung, ein lakonischer Satz. Doch wer kann die schöpferische Kraft, die Energie, die Ausdauer und Einsatzbereitschaft ermessen, die sich hinter diesen nüchternen Worten verbirgt. Mit Stolz blickten die Automobilbauer von Ludwigsfelde auf ihr Werk. Doch darüber waren sie sich im klaren, das mühevoll Erreichte konnte kein Grund zur beschaulichen Selbstzufriedenheit sein.





Teilansicht der Endmontagehalle des VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde



Nutzkraftwagen IFA W 50 L/B. Die hydraulisch betätigte Ladebordwand mit einer max. Tragfähigkeit von 1500 kp läßt sich mit wenigen Handgriffen einfach und schnell bedienen.



IFA W 50 LA/Z ND mit Düngertreuenaufsatz DO 32. Dieser Aufbau dient zur Ausbringung von staubförmigem oder granuliertem Dünger.

Vor dem jungen Werkkollektiv stand die Aufgabe, die Staatspläne zu erfüllen und gleichzeitig die breite Palette eines Typenprogrammes zu entwickeln. Und sie haben es geschafft. Der VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde ist zu einem leistungsstarken Wettbewerbspartner herangewachsen. Mit über 40 verschiedenen Typen des IFA W 50 dokumentiert er seine Potenz. Die Strategie des Betriebes hat sich bewährt.

Als marktorientierte Fachleute entwickelten die Automobilbauer mehr als nur ein umfangreiches Typenprogramm, sie schufen eine komplette Transportpalette für alle Wirtschaftsbereiche.

Die Forderung der fünf größten Bedarfs-träger, des Kraftverkehrs, der Bauindustrie, von Handel und Versorgung, der Kommunalwirtschaft und der Landwirtschaft, wurde zum Gegenstand einer allseitigen Untersuchung.

Die konstruktive Konzeption des IFA W 50 ist von vornherein auf vielfältige Einsatzmöglichkeiten ausgelegt.

Auf den extremen Leichtbau mußte jedoch zum Vorteil der Anwendbarkeit des Fahrzeuges auf der Straße und dem Feld verzichtet werden.

Das umfangreiche Einsatzgebiet ist aber kein Freibrief dafür, daß die dringende Forderung nach sparsamstem Materialeinsatz nicht erfüllt würde. Im Gegenteil, die Automobilbauer von Ludwigsfelde sind an einer optimalen Ausnutzung des Materials interessiert, denn sie können nicht nur gut konstruieren und bauen, sie können auch rechnen und wirtschaften.

Charakteristisch für das internationale Transportwesen ist der Trend zu umfas-

send organisierten Transporteinheiten. Verpackungsmittel, Lagereinrichtungen, Be- und Entladetechniken und die Transportmittel der verschiedenen Verkehrsträger des Transportgutes müssen aufeinander abgestimmt werden. Daraus ergibt sich eine Vielfalt von Typen und Varianten an NKWs, die trotz ihrer Mannigfaltigkeit auf den vorgesehenen Einsatzzweck orientiert sein müssen. Vor den NKW-Produzenten steht daher immer wieder die Aufgabe, die arbeitsaufwendigen Umschlagprozesse durch spezielle Ausrüstungen und Varianten der Fahrzeuge, wie Ladekran, Ladebordwand, Kipper, Sattelaufleger u. a. zu rationalisieren.

Die Verantwortung für die Produktion von Rationalisierungsmitteln für den Gütertransport liegt somit in den Händen der NKW-Produzenten. Hier wird bereits entschieden, wie gut oder wie schlecht die Rationalisierung beim Bedarfsträger durchgeführt werden kann.

Die Tatsache, daß sich in der DDR eine hochindustrialisierte Landwirtschaft herausgebildet hat, zwingt auf diesem Sektor zu einer umfassenden Rationalisierung der Transportprozesse. Zur Zeit entfallen 20-30 Prozent aller Arbeiten in der Landwirtschaft auf Transportaufgaben. Im Jahre 1965 betrug allein im Bereich der Land- und Nahrungsgüterwirtschaft die Transportmenge 252 Millionen Tonnen. Untersuchungen des Institutes für Landtechnik der LPG-Hochschule Meißen ergaben, daß bis zum Jahre 1980 mit einer Steigerung des Transportumschlages um ca. 40 Prozent zu rechnen sei.



Teilsicht des Endmontagebandes des IFA W 50. Auf dem Bild ist die Koppelstelle zwischen Fahrerhaus und Fahrgestell festgehalten.

Zur Bewältigung dieser Transportmenge müssen in verstärktem Maße NKWs zum Einsatz kommen. Noch 1964 betrug der NKW-Bestand stückzahlmäßig etwa 10 Prozent des Traktorenbestandes. Das Verhältnis wird sich in den kommenden Jahren ändern. Mehr als die Hälfte aller Güter wird künftig mit Nutzkraftwagen transportiert. Die Transportgeschwindigkeit und damit gleichzeitig die höhere Transportleistung ist hierbei vom ökonomischen Aspekt her der entscheidendste Faktor. Selbstverständlich wird der NKW den Traktor nicht verdrängen, es wird aber eine verstärkte Trennung der Transportaufgaben im Sinne der höchsten Ökonomie des Einsatzes erfolgen. Somit werden Rüben, Kartoffeln, Getreide, Futter und Dünger vorrangig per NKW transportiert. Darüber hinaus erfolgt der NKW-Einsatz mit speziellen Varianten bei den Produktionskomplexen Vieh, Milch, Lebensmittel, Holz, Gemüse und Obst. Die Rationalisierung des Transportes wird dabei entscheidend günstig beeinflusst durch die Steigerung der Be- und Entladeleistung, der Bewältigung größerer Transportentfernungen und durch den Einsatz und die Fließarbeit hochproduktiver, selbstfahrender Landmaschinensysteme. Die weitere Konzentration der Produktion in der Landwirtschaft fordert einen höheren Mechanisierungsgrad, größere Transportvolumen und den stärkeren Einsatz von Nutzkraftwagen. Im Jahre 1968 betrug die landwirtschaftliche Nutzfläche einer LPG im Durchschnitt ca. 400 ha, im Zuge der Entwicklung der Kooperation ergeben sich nun Größenordnungen von 3 000 bis 9 000 ha.

Allein an diesem Beispiel verdeutlicht sich der gewaltige Konzentrationsprozeß. Neue Maßstäbe werden gesetzt – neue Maßstäbe werden gefordert. Die Landwirtschaft erhebt die Forderung nach einer komplexen Erntetechnik. Da die optimalste Erntetechnik für derartige Größenordnungen die Fließarbeit mit selbstfahrenden Erntemaschinen ist, ergibt sich zwangsläufig für die Transportketten der Einsatz von leistungsstarken Nutzkraftwagen. Nur der NKW ist den veränderten Transportverhältnissen gewachsen.

IFA W 50-Varianten lösen in der Landwirtschaft nicht nur technisch-ökonomische Probleme, IFA W 50-Varianten erfüllen gesellschaftspolitische Aufgaben. Hier beweist und bestätigt sich das Bündnis der Arbeiterklasse mit den Bauern. Durch gemeinsame Problemstellungen gestaltet es sich enger und fester. Die Automobilbauer von Ludwigsfelde ermöglichen mit ihrem Programm die Entwicklung zu industriemäßigen Produktionsmethoden in der Landwirtschaft. Mit ihrer Devise: Varianten eines Typs, erhält die Industrialisierung der Landwirtschaft neue Impulse. Die Transportkette wird möglich. Durch die Fülle neuer Transportaufgaben im Zeitalter der wissenschaftlich-technischen Revolution hat sich der Straßen-transport besonders stark entwickelt. Diese Transportart ermöglicht es, den Warenweg zwischen Erzeuger und Verbraucher zu verkürzen und die Totzeiten beim Um- und Verladen zu verringern.



IFA W 50 LA/Z ND mit Schwerhackselaufbau SHA 16. Fassungsvermögen des Aufbaus 16 m<sup>3</sup>.



Nutzkraftwagen IFA W 50 L/L mit Ladekran LDK 1250. Max. Tragfähigkeit des Krans 1250 kp. Ein für den Transport von ISO-Containern und Paletten geeignetes Fahrzeug.



Rahmenmontageband  
der IFA W 50 Nutzkraft-  
wagen



IFA W 50 LA/Z 2 SK 5  
ND Grundtyp für die  
Landwirtschaft.  
Ladefläche 3050 x 2360  
x 850 mm, Nutzlast  
4550 kp, zulässige  
Anhängemasse 12 000  
kp, automatische Bord-  
wandbetätigung.



VEB IFA-Automobil-  
werke Ludwigsfelde —  
eines der größten NKW-  
Produzenten Europas.

Da es sich in den meisten Fällen um hochwertige Güter und Erzeugnisse handelt, die bei langer Lagerzeit bzw. langer Transportzeit zu Verlusten führen, wird der NKW-Transport bevorzugt. Diese Transportart ermöglicht gleichzeitig einfache Be- und Entladetechnologien. Die Ladefläche läßt sich leicht an die zum Be- und Entladen günstigste Stelle fahren.

Im Nah- und Verteilerverkehr erhält der IFA W 50 durch die Aufgabenteilung zwischen Kraftverkehr und Eisenbahn eine besonders hohe Bedeutung. Hieraus erklärt sich der starke Einsatz von IFA W 50 mit Pritsche mit Speditionspritsche mit Pritsche und Ladekran mit Kofferaufbauten mit Thermos- und Kühlkofferaufbauten und für Containertransport. Im öffentlichen Kraftverkehr lösen die aufgeführten Typen die verschiedensten Transportaufgaben, zum Beispiel: den Verteilerverkehr den Stückgutfernverkehr den Behälterverkehr (ISO-Container) den Spezialverkehr (Tank-, Kühlaufbauten usw.).

In Verbindung mit der komplexen Rationalisierung der Transportprozesse kommt vor allem dem Paletten- und Containertransport vorrangige Bedeutung zu. Im Containertransportsystem ist dem IFA W 50 im Verteilerverkehr vor allem für den 10' Container seine Rolle als Transportmittel zugeordnet.

Im Bereich des Handels wurde mit der Bildung größerer Einkaufszentren und der damit verbundenen Lieferung größerer

erer Gütermengen der Einsatz des IFA W 50 wirtschaftlich.

Zur weiteren Verwirklichung des Transportes mit Rollpaletten ist vor allem der IFA W 50 mit Ladebordwand geeignet.

Beim Einsatz einer Ladebordwand steigt die jährliche Transportleistung pro NKW von 3 000 auf 8 000 Tonnen. Gleichzeitig sinken die Transportkosten von 10,83 M/t auf 4,- M/t. Daraus ergibt sich, daß eine Steigerung der Arbeitsproduktivität auf 260 Prozent und eine Kostensenkung um ca. 50 000 M/NKW jährlich erreicht wird. Mit dem Einsatz von Ladekranfahrzeugen werden im Verhältnis zu Pritschenfahrzeugen gleichzeitig Einsparungen von ca. 40 000 M/NKW jährlich erzielt.

Schon diese wenigen Beispiele zeigen die enormen Aufgaben, die im neuen Fünfjahrplan vom VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde bewältigt werden müssen. Doch die Automobilbauer von Ludwigsfelde sind zuversichtlich. Für sie ist es eine Sache der Ehre, die Verkehrsträger mit einem W 50-Programm zu beliefern, das ihnen die Möglichkeit gibt, die Forderungen des VIII. Parteitagtes nach einer weiteren Steigerung und Rationalisierung der Transportleistung zu verwirklichen.





Darbietungsförderer

## Die Wissenschaft nutzen – dem Fortschritt dienen

Wissenschaft und Technik sind im Alltag zu ständigen Begleitern geworden.

In immer stärkerem Maße wirken Ergebnisse der Wissenschaft auf unser Leben und durchdringen nahezu alle Bereiche der menschlichen Gesellschaft.

In atemberaubendem Tempo vollzieht sich die Entwicklung dieses Prozesses, dessen Dynamik als wissenschaftlich-technischer Fortschritt definiert wird.

In der sozialistischen Gesellschaftsordnung ist dieser Fortschritt in das nach den wissenschaftlichen Prinzipien des Marxismus-Leninismus gestaltete Gesellschaftssystem eingeordnet und wird in seiner gesamten Wirksamkeit in den Dienst des Menschen gestellt.

Unter Führung der Partei der Arbeiterklasse ist die Einheit der Wissenschaft, insbesondere der Natur- und Gesellschaftswissenschaften, gewährleistet.

Mit den Beschlüssen des VIII. Parteitages führt die SED konsequent ihre bewährte Wissenschaftspolitik fort. Gezielt setzt die Partei der Arbeiterklasse die Potenzen von Wissenschaft und Technik zur bewußten Gestaltung und Vervollkommnung des entwickelten gesellschaftlichen Systems ein.

Die schnelle Überführung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Produktion und deren konsequente Anwendung sind auf die vom VIII. Parteitag der SED gestellte Hauptaufgabe gerichtet, die gesellschaftlichen und materiellen Lebensbedingungen der Werktätigen ständig zu verbessern.

Im permanenten Zusammenwirken von Wissenschaft und Technik in der Produktion wird ein neuer, höherer Typ der

Arbeitsproduktivität geschaffen. Hier wird die Wissenschaft verknüpft mit der Initiative der Werktätigen zur massenwirksamen Produktivkraft.

In der Entwicklung des VEB Sachsenring, Automobilwerke Zwickau, zum sozialistischen Großbetrieb wird sichtbar, daß die Wissenschaft als Produktivkraft nicht auf wissenschaftliche Institute, Forschungseinrichtungen und Labors beschränkt bleibt, sondern als kontinuierlicher Prozeß von den Werktätigen schöpferisch gestaltet wird.

1952 wurde mit Hilfe der Sowjetunion die erste automatische Taktstraße zur Fertigung von Zylinderköpfen von den Werktätigen des Betriebes selbst hergestellt und in Betrieb genommen. Dieses Beispiel strahlte große Impulse auf den gesamten Maschinenbau der DDR aus.

Heute bestimmen über 4 km automatische und halbautomatische Taktstraßen sowie mechanisierte Fertigungssysteme den Rhythmus der Produktion.

Eine ausgesprochene wissenschaftliche Pionierleistung im Automobilbau vollbrachten die Zwickauer Automobilbauer im Jahre 1955, als die mit Duroplast beplankte Karosserie des Typs P 70 in Serie ging. Dieses Fertigungsprinzip hat seine Überlegenheit gegenüber den herkömmlichen Konstruktionen bis heute unter Beweis gestellt.

Für die Großserienproduktion des PKW Trabant 601 wurden durch sozialistische

Rationalisierungsmaßnahmen von den Werktätigen des Betriebes moderne Technologien geschaffen, die die Voraussetzungen für die anerkannte Qualität des Kleinwagens ermöglichten.

Durch eine moderne Phosphatier- und Elektrophananlage wird im Tauchverfahren beim Trabant 601 eine Untergrundbehandlung von Weltniveau erreicht.

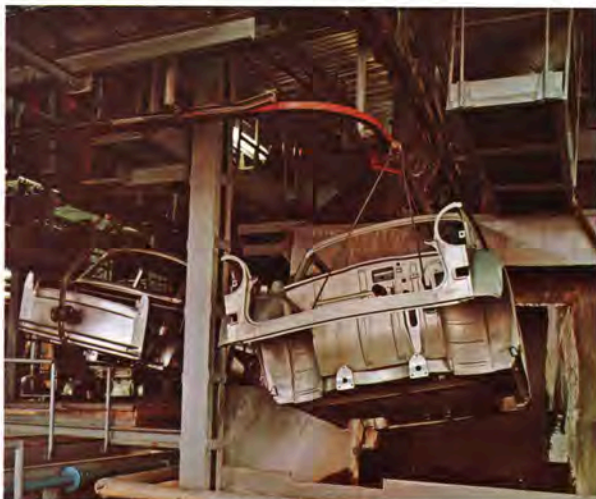
Diese Untergrundbehandlung gewährt den am meisten anfälligen Karosserieteilen einen intensiveren Korrosionsschutz und erhöht dadurch beträchtlich den Gebrauchswert des Fahrzeuges.

Die damit verbundene Verbesserung der Produktionsorganisation führt über eine erhebliche Verkürzung der Fertigungszeit zur Steigerung der Produktionskapazität. Gleichzeitig werden hierdurch die Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen entschieden verbessert.

Mit einer dem neuesten Stand der Technik ausgerüsteten Härterei, mit der automatischen Gaszementierungs-Durchlaufanlage, wird eine bessere Härtegüte der hochbelasteten Teile, wie z. B. der Zahnräder, der Wellen des Getriebes und der Lenkung, erreicht.

Durch diese nach modernsten Verfahren vorgenommene Werkstoffveredlung wird eine längere Lebensdauer der Teile gewährleistet.

Die dem Weltstand entsprechende Einführung der elektro-chemischen Metall-



Phosphatieranlage



bearbeitung beim Entgraten erhöht die Präzision der Teile in ihrer Funktion. Mit der Anwendung des auf hohe Stückzahlen orientierten Kaltfließpressens, dem für die VVB Automobilbau größte Bedeutung zukommt, wird die Bruchfestigkeit und die Streckgrenze der Werkstücke erhöht und eine hohe Ausnutzung des Grundmaterials ermöglicht. Mehr als ein Drittel aller Werkstücke des Betriebes befinden sich in ständiger Qualifizierung in den betrieblichen Bildungseinrichtungen bzw. im Studium an Universitäten, an Hoch- und an Fach-



Abb. Mitte: Elektrochemische Entgratung

Abb. rechts: Getriebe-taktstraße



Abb. links: Automatische Fertigungssteuerung Rechenanlage

187 Kollektive ringen um den Staatstitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. Der Ablauf des komplizierten betrieblichen Produktionsmechanismus stellt aber gleichzeitig auch hohe Anforderungen an die wissenschaftliche Leitungstätigkeit.

Die Anwendung wissenschaftlich fundierter sozialistischer Leitungsprinzipien mit modernen Instrumenten und Methoden ermöglicht jedoch die optimale Nutzung der Schöpferkraft aller Werktätigen. Der Einsatz der Elektronischen Datenverarbeitung, verbunden mit der Maxi-



stisch-Leninistischen Organisationswissenschaft, insbesondere der Operationsforschung, schafft die erforderlichen Voraussetzungen.

Das tägliche Auswerten des sozialistischen Wettbewerbs mit dem Robotron 300 in der Vliesfertigung gab dem sozialistischen Wettbewerb und der Initiative der Werktätigen neue Impulse. Auf Grund des Studiums der Erfahrungen bei der Vliesfertigung übernahmen 15 weitere Fertigungsbereiche ebenfalls die tägliche Wettbewerbsauswertung mit Hilfe moderner Erfassungsgeräte. Die Einführung der automatisierten Fertigungssteuerung in der größten Blechpresserei der DDR mit dem täglichen Auswerten des Wettbewerbs ist eine echte Schrittmacherleistung der Zwickauer Automobilbauer. Hierdurch werden die optimale Planerfüllung gesichert, die wissenschaftliche Leitungstätigkeit garantiert und die Arbeits- und Lebensbedingungen entscheidend verbessert. Eng verknüpft mit der schöpferischen Initiative der Werktätigen erbringt diese neue Methode einen Jahresnutzen von 1 100 000,- M.

Alle diese Spitzenleistungen der Wissenschaft und Technik sind in dem leistungsfähigen Trabant 601 investiert. Betrug 1959 im ersten Jahr der Trabantfertigung die gefertigte Stückzahl nur 1 730, so wurden bereits 1970 86 200 PKW Trabant 601 hergestellt. Im letzten Viertel dieses Jahres wird das 800 000ste Fahrzeug das Montageband des Betriebes verlassen.

Mit erhöhtem Fahrkomfort, größerer Fahrsicherheit und mit der schon sprichwörtlich gewordenen Trabantzuverlässigkeit erwirbt dieser Kleinwagen sich immer mehr Freunde.

schulen. Der Facharbeiternachwuchs wird in der mit modernen Unterrichtskabinetten ausgerüsteten Betriebschule „Edgar André“ mit wissenschaftlicher Gründlichkeit von erfahrenen Pädagogen herangebildet.

Von hohem sozialistischem Bewußtsein erfüllt, entfalten die Werktätigen im sozialistischen Wettbewerb ständig neues Schöpferum und machen die neuen wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisse hoch effektiv wirksam. Immer mehr wird dabei die sozialistische Gemeinschaftsarbeit entwickelt. Die enge Zusammenarbeit mit führenden wissenschaftlichen Hochschulen und Instituten der DDR, wie z. B. der TU Dresden, der TH Karl-Marx-Stadt, der IHS Zwickau, der Hochschule für Architektur in Weimar und dem Zentralinstitut für Schweißtechnik in Halle, ist für beide Seiten fruchtbar, denn durch die direkte Beziehung zur Praxis erhält die Wissenschaft ihrerseits rückwirkend starke Impulse.

In mehr als 180 sozialistischen Arbeitsgemeinschaften mit fast 2 000 Mitarbeitern haben von 1967 bis 1971 die Werktätigen, unterstützt von den gesellschaftlichen Kräften, in erfolgreicher Zusam-

menarbeit mit wissenschaftlichen Instituten und Einrichtungen die neuen Produktionsverfahren immer wieder verbessert und neue Technologien mit hohem Nutzen entwickelt.

So gelang es z. B. einer sozialistischen Arbeitsgemeinschaft, die Federgabel in schweißarmer und materialeinsparender Konstruktion mit Hilfe des Kaltfließpressens serienmäßig herzustellen. Das Kollektiv konnte sich dabei auf vorausgegangene Forschungen beim ZIS Halle stützen. Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft sorgten selbst für die Durchsetzung der neuen Technologie in den betreffenden Fertigungsbereichen und -abschnitten. Sie erzielten damit eine Einsparung von jährlich 780 000,- M und von 250 t Grundmaterial bei gleichzeitiger Freisetzung von Schmiedekapazitäten in der DDR.

Im selben Zeitraum wurden diese Bemühungen von mehr als 11 000 Neuerern sinnvoll ergänzt. Heute ist jeder vierte Werktagte des Betriebes ein Neuerer.

**IFA**  
**mobile**  
**DDR**

**IFA**

**dynamisch**  
**und**  
**zuverlässig**

# Profilierte Fachleute - Fachleute mit Profil



Barkas sagten die alten Phönizier und meinten den Blitz und die Schnelligkeit. Zwei Attribute, die auch dem Schnelltransporter „Barkas B 1000“ mit Recht zugesprochen werden. Viele hochqualifizierte Fachleute verleihen diesem Fahrzeug sein markantes Profil, seine guten Eigenschaften.

An der Wiege dieses bewährten Fahrzeuges ist die Brigade „Frieden“ ein Schrittmacherkollektiv, das über umfangreiche Erfahrungen im sozialistischen Wettbewerb verfügt; denn bereits dreimal konnte der Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ errungen werden. Wenn die Barkas-Werker nunmehr seit 13 1/2 Jahren ihren Plan erfüllen, dann haben die 47 Brigademitglieder großen Anteil daran.

Was zeichnet dieses Kollektiv am Montageband des B 1000 aus? Charakterisiert wird es durch die Worte des Meisters Kurt Vogelgesang: „Bei uns gilt das Prinzip – alles für den Menschen, alles mit den Menschen –.“ Im gegenseitigen Vertrauensverhältnis und der umfangreichen gesellschaftlichen Tätigkeit der Mitglieder des Kollektivs finden diese Worte ihre Bestätigung.

Die ganze Aufmerksamkeit konzentriert das Kollektiv auf eine ausgezeichnete Qualitätsarbeit, um den Abnehmern Fahrzeuge mit hohem Gebrauchswert zur Verfügung zu stellen. Reverenzen aus dem In- und Ausland zu Laufleistungen von 250 000 bis 300 000 km ohne Generalreparaturen bestätigen die Qualitätsarbeit.

Die hochqualifizierten Facharbeiter sind aber gleichzeitig auch gute Ökonomen, denn sie wissen, je effektiver die Ergebnisse im Haushaltbuch, um so größer der Nutzen für alle. 1971 werden sie die Fertigungszeit um 2 500 Stunden und die vorgegebenen Kosten um 5 Prozent senken. Jeder fühlt sich für die Lösung der Gesamtaufgabe verantwortlich.

Die monatlichen Rechenschaftslegungen des Meisters verlaufen vor seinem Kollektiv nicht in Windstille. Hier sagt jeder seine Meinung, und die Worte und Vorschläge der Arbeiter haben Gewicht. Übrigens kann sich jeder Kollege am Arbeitsplatz über den Stand der täglichen Planerfüllung informieren.

Doch auch außerhalb des Betriebes prägt die sozialistische Denk- und Verhaltensweise das Profil dieses Kollektivs, sei es bei der weitestgehenden Qualifizierung der Brigademitglieder oder im engen Partnerschaftsverhältnis zu ihrer Klasse 8b der Oberschule Hainichen, sei es im Vertrag der Brigade mit dem Rat der Stadt. Jedes Brigademitglied leistete 1970 im Durchschnitt 44 Stunden freiwillige Arbeit zur Verschönerung der Stadt. Im herzlichen Verhältnis zu ihren Kollegen, die zur Zeit als Soldaten der NVA unsere sozialistische Heimat schützen, im ökonomischen und sportlichen Leistungsvergleich und im gemeinsamen geselligen Zusammensein mit ihren Familienangehörigen formen sie sich, ihr Kollektiv und ihre Umwelt. Im gegenseitigen Erziehungsprozeß ist dieses sozialistische Kollektiv herangewachsen. Einer kann sich auf den anderen verlassen. Aber auch in der Zukunft wird das Kollektiv „Frieden“ mit dazu beitragen, daß der Begriff „Barkas“ aus der Deutschen Demokratischen Republik ein Begriff des Fortschritts im Fahrzeugbau bedeutet.

Der Meister Kurt Vogelgesang und der Kombinatdirektor Franz Hormes (1. u. 2. v. l.) im Gespräch mit Mitgliedern der Brigade „Frieden“ am Arbeitsplatz.



## Frischer Wind vom „Klapprad“ bis zur „Trophy“

Allen Unkenrufen zum Trotz behauptet das Zweirad – gleichgültig ob mit oder ohne Motor – nicht nur schlechthin seinen Platz. Ganz im Gegenteil! Die Nachfrage steigt. Exportquoten bestätigen: Das Zweirad lebt!

Weit über die Grenzen der DDR hinaus bekannte, zum Begriff gewordene Fabrikate, wie „Simson“, „MZ“ oder „Mifa“, legen Zeugnis ab von einer lebhaften Tendenz der DDR-Zweiradindustrie.

Jahrzehntelange Erfahrungen und allgemein geschätzte Wertarbeit sind die Grundpfeiler für die internationalen Verkaufserfolge. Allein 5 Millionen Mifa-Fahrräder beweisen mehr als alle langen Abhandlungen.

Die DDR-Zweiradindustrie, vertreten durch das IFA-Kombinat, VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann Suhl, zu dem der VEB Motorradwerk Zschopau und der VEB MIFA-Werk Sangerhausen zählen, sorgen jedoch auch durch ihre Aktivität mit ständig weiterentwickelten Erzeugnissen für neuen Schwung und frischen Wind auf dem Markt.

Die schnelle „Sport“ MZ ETS 125/150-1 ist der Traum der jungen Fans nicht nur in unserer Republik, ganz zu schweigen von den „schnellen Hirschen“ mit dem feurigen „Renn-Appel“, den MZ Strabensportmaschinen ETS 250 Trophy Sport oder der ES 175/250/2 Trophy.

Für die zahlreichen Freunde des Zweirades, die es nicht ganz so eilig haben, aber auf den sportlichen Charakter ihres Gefährtes dennoch nicht verzichten wollen, stehen Mokick Star, mit der Weiterentwicklung Star de Luxe, Sperber und weitere Modelle für den anspruchsvollen Käufer zur Verfügung.

Aber auch die geruhsamen Anhänger der Pedale finden immer wieder Neuigkeiten vor, so z. B. das Mifa-„Klapprad“, das der gesamten Fahrradwelt neue Impulse verleiht.

Durch gute Leistungen und aufmerksame Marktorientierung gelingt es der Zweiradindustrie der DDR immer, den richtigen Zug der Zeit zu treffen und eine Nasenlänge voraus zu sein.

Damit ist der beste Beweis erbracht, daß die Zweiradindustrie der DDR Zukunft und Effektivität hat.

### Simson-Programm – Technische Daten

| Typ       | Motor   | Leistung                  | Fahrwerk         | Bemerkungen  |
|-----------|---|---------------------------|------------------|--|
| KR 51/1   | Einzyylinder-Zweitaktmotor (Umkehrspülung)<br>49,6 cm <sup>3</sup>  | 3,9 SAE-PS bei 5750 U/min | Doppelrohrrahmen | Federung:<br>vorn Langschwinge<br>hinten Schwinge              |
| KR 51/1 S | Einzyylinder-Zweitaktmotor (Umkehrspülung)<br>49,6 cm <sup>3</sup>  | 3,9 SAE-PS bei 5750 U/min | Doppelrohrrahmen | mit Kupplungsautomatik<br>vorn Langschwinge<br>hinten Schwinge |
| SR 4-2/1  | Einzyylinder-Zweitaktmotor (Umkehrspülung)<br>49,6 cm <sup>3</sup>  | 3,7 SAE-PS bei 5750 U/min | Rohrprägerahmen  | Federung:<br>vorn Langschwinge<br>hinten Schwinge              |
| SR 4-4    | Einzyylinder-Zweitaktmotor (gebläsegekühlt)<br>49,6 cm <sup>3</sup> | 3,4 SAE-PS bei 5750 U/min | Rohrprägerahmen  | Federung:<br>vorn Langschwinge<br>hinten Schwinge              |

### MZ-Programm – Technische Daten

| Typ                  | Motor   | Leistung                        | Fahrwerk          | Bemerkungen  |
|----------------------|---|---------------------------------|-------------------|--|
| ES 125/1 Trophy      | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>123 cm <sup>3</sup> | 11 SAE-PS bei 6000–6300 U/min   | Preßstahlrahmen   | Vollschwinge-federung  |
| ETS 125 Trophy Sport | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>123 cm <sup>3</sup> | 11 SAE-PS bei 6000–6300 U/min   | Preßstahlrahmen   | Federung:<br>vorn Teleskoptabel<br>hinten Langschwinge                               |
| ES 150/1 Trophy      | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>143 cm <sup>3</sup> | 12,5 SAE-PS bei 6000–6300 U/min | Preßstahlrahmen   | Vollschwinge-federung  |
| ETS 150 Trophy Sport | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>143 cm <sup>3</sup> | 12,5 SAE-PS bei 6000–6300 U/min | Preßstahlrahmen   | Federung:<br>vorn Teleskoptabel<br>hinten Langschwinge                               |
| ES 175/2 Trophy      | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>172 cm <sup>3</sup> | 16 SAE-PS bei 5200–5500 U/min   | Einrohrrahmen     | Vollschwinge-federung  |
| ES 250/2 Trophy      | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>243 cm <sup>3</sup> | 21 SAE-PS bei 5200–5500 U/min   | Einrohrrahmen     | Vollschwinge-federung  |
| ETS 250 Trophy Sport | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>243 cm <sup>3</sup> | 21 SAE-PS bei 5200–5500 U/min   | Einrohrrahmen     | Federung:<br>vorn Teleskoptabel<br>hinten Langschwinge                               |
| ETS 250/1 G-5        | Einzyylinder-Zweitaktmotor<br>243 cm <sup>3</sup> | 27,5 SAE-PS bei 5500–6000 U/min | Zentralrohrrahmen | Geländesportmaschine (mit vorn Teleskoptabel 5-Gang-Getriebe)<br>hinten Langschwinge |

Einzyylinder-Zweitaktmotor (Umkehrspülung)  
49,6 cm<sup>3</sup>  
1,6 PS bei 4000 U/min  
Prägerohrrahmen  
vorn Kurzschwinge  
hinten ohne

Rahmen: Präzisionsstahlrohr, Schweißkonstruktion, Rahmenhöhe 400 mm  
Getriebe: Keilgetriebe, Kurbellänge 150 mm, Kettenrad 46 Zähne  
Laufräder: Alufelgen 20 × 11/4 × 2", Drahtbereifung 20 × 1,75 × 2", Freilaufnabe, Rücktrittbremse  
Gewicht: 15 kp. Belastungsgrenze 100 kp  
Abmessung: geklappt 79 × 75 × 25 cm

Simson Mofa 1



Mifa-Klapprad





Kleinroller KR 51/1  
Schwalbe



Kleinroller KR 51/1/S



Mokick SR 4-2/1  
Star



Mokick SR 4-4  
Star de Luxe



ES 125/1 Trophy  
ES 150/1 Trophy



ES 175/2 Trophy  
ES 250/2 Trophy



ETS 125 Trophy Sport  
ETS 150 Trophy Sport



ETS 250 Trophy Sport



## Harte Rennen – große Siege

Fred Willamowski (MZ) und Dieter Salevsky (Simson) Europameister 1971 im Motorradgeländesport.

Zur Europameisterschaft im Motorradgeländesport 1971 zählten 5 Läufe, in der BRD, in der DDR, in der CSSR, in Italien und in Spanien. Die 3 besten Läufe jedes Fahrers wurden für die Europameisterschafts-Wertung herangezogen.

Unsere DDR-Fahrer starteten in insgesamt 6 Hubraumklassen, wobei Simson in den Klassen bis 50 cm<sup>3</sup>, bis 75 cm<sup>3</sup> und bis 100 cm<sup>3</sup> als Hauptkonkurrenten mit den westdeutschen Zündapp-Fahrern rechnen mußte, während MZ in den Klassen bis 250 cm<sup>3</sup>, bis 350 cm<sup>3</sup> und über 350 cm<sup>3</sup> auf eine Neuaufgabe des Zweikampfes mit dem JAWA-Aufgebot aus der CSSR gefaßt war. Alle übrigen Mitkonkurrenten zählten kaum zum Favoritenkreis beim Wettbewerb um die Europameistertitel, und allein diese Tatsache spricht für die nach wie vor sehr bedeutende Leistungsstärke des DDR-Motorradgeländesports.

Schon nach dem 3. Lauf in der CSSR stand unser MZ-Fahrer Fred Willamowski, der schon 1970 den Titel errang, erneut als Europameister der Klasse über 350 cm<sup>3</sup> fest. Mit der Ideal-Wertungsnote 0 aus drei gewonnenen Läufen wurde er mit seiner 400-cm<sup>3</sup>-MZ zum eindeutigen Beherrscher der höchsten Hubraumkategorie und distanzierte auch die Fahrer noch schwererer Maschinen ganz eindeutig. Willamowski gewann übrigens als einziger Europameister 1971 alle 5 Läufe seiner Klasse.

Beim 5. und letzten Lauf in Spanien gelang es Dieter Salevsky auf Simson in der Klasse bis 100 cm<sup>3</sup> einen weiteren Europameistertitel für die DDR zu erringen. Zum ersten Mal gelang damit Simson der längst verdiente ganz große Wurf. Nach mancherlei Pech in der Vergangenheit konnte also Simson nun auch durch die Erringung eines Europameistertitels seine schon seit geraumer Zeit

feststehende Zugehörigkeit zur europäischen Spitzenklasse im Geländesport überzeugend dokumentieren.

Den beiden Europameistern 1971 aus der DDR, Fred Willamowski und Dieter Salevsky, die mit ihren MZ- bzw. Simson-Maschinen so erfolgreich waren, gilt unser herzlichster Glückwunsch.

Echte Titelchancen bei der Europameisterschaft 1971 im Motorradgeländesport hatten übrigens bis zum letzten Lauf auch noch die DDR-Fahrer Frank Schubert (MZ) in der Klasse bis 250 cm<sup>3</sup> und Rudolf Jenak (Simson) in der Klasse bis 50 cm<sup>3</sup>. Ihnen fehlte in Spanien jedoch das nötige Glück, so daß ihnen und auch Peter Uhlig (Klasse bis 350 cm<sup>3</sup>) auf MZ sowie Ewald Schneidewind (Klasse bis 75 cm<sup>3</sup>) auf Simson der Ehrenplatz eines Vizeeuropameisters blieb. Mit weiteren guten Europameisterschafts-Platzierungen bewiesen insgesamt die Simson- und MZ-Fahrer auch 1971 ihre hervorragenden Qualitäten und die Zuverlässigkeit ihrer Maschinen.



Dieter Salevsky  
Europameister  
auf Simson



Fred Willamowski  
Europameister  
auf MZ

### Europameisterschaft 1971 der F.I.M. im Motorradgeländesport

#### Beste Platzierungen der DDR-Fahrer

|                     |                    |        |             |                     |
|---------------------|--------------------|--------|-------------|---------------------|
| Europameister:      | Fred Willamowski   | MZ     | Klasse über | 350 cm <sup>3</sup> |
| Europameister:      | Dieter Salevsky    | Simson | Klasse bis  | 100 cm <sup>3</sup> |
| Vize-Europameister: | Peter Uhlig        | MZ     | Klasse bis  | 350 cm <sup>3</sup> |
| Vize-Europameister: | Frank Schubert     | MZ     | Klasse bis  | 250 cm <sup>3</sup> |
| Vize-Europameister: | Rudolf Jenak       | Simson | Klasse bis  | 50 cm <sup>3</sup>  |
| Vize-Europameister: | Ewald Schneidewind | Simson | Klasse bis  | 75 cm <sup>3</sup>  |
| EM 3. Platz:        | Werner Salevsky    | MZ     | Klasse bis  | 250 cm <sup>3</sup> |
| EM 3. Platz:        | Lothar Schünemann  | Simson | Klasse bis  | 75 cm <sup>3</sup>  |



MOTORBOOTWELTMEISTER  
CONRAD VON FREYBERG

Und wie die Alten summen ...  
Eigentlich gar kein Wunder, daß er Weltmeister wurde, denn wer beim Altmeister Paul Greifzu das Kfz-Handwerk erlernte, bekam die Liebe zum Rennsport gleich gratis mit. Wenn es auch nicht ganz so gewesen sein mag, ein Körnchen Wahrheit jedoch steckt aber darin, denn den Hang zu schnellen Motoren verspürte Conrad von Freyberg tatsächlich schon in der Lehrzeit bei Paul Greifzu.

Doch an Siegerehrungen und Pokale war vorerst nicht zu denken. Lehre – Studium und Diplom – Arbeit in der Abteilung Forschung und Entwicklung im Eisenacher Automobilwerk forderten ihre eigenen Runden. Die Weiterentwicklung der Wartburg-Motoren des Typs 312/0, 312/1, 353/0 und 353/1 geht wesentlich mit auf sein Konto. Doch 1964 – bereits im mannbaren Alter von 31 Jahren – juckte und zwickte ihn wieder der alte Wunsch, und er konnte es nicht lassen. So stieg er in den „Pantoffel“ und verschrieb sich dem Motorwassersport. Daß er dabei im wahrsten Sinne des Wortes einige Male baden gehen

mußte – er wurde mehrmals gerammt – konnte ihn nicht erschüttern. Bei der Motorbootregatta in Dessau traf es ihn so schwer, daß er sein Boot erst drei Monate später wieder bergen konnte.

Doch er glaubte an seine Lehrzeitträume. Mit einem „Danisch“-Bootskörper und selbst „frisierem“ Wartburg-Motor stellten sich 1968 und 1969 die ersten Erfolge ein: zweimal 3. Platz bei der Meisterschaft der DDR, 7. und 4. Platz bei der Weltmeisterschaft.

Und dann wäre es fast gelungen, 1969 bei der Weltmeisterschaft. Klar distanzierte er den Italiener Caslini, doch bei dem dritten, alles entscheidenden Lauf mit zwei Runden Vorsprung, nur 300 Meter vor dem Ziel – Zündungsschaden. Aus – Schluß – Fini!

Und dann kam 1970. Weltmeisterschaftslauf auf der Talsperre in Kriebstein. Ziel – Sieg – ein Lehrlingsstraum erfüllt sich – Weltmeister! Ein schöner Sieg für Conrad von Freyberg – ein schöner Sieg für die DDR.

Für die Zukunft wünscht „mobil report“: toi, toi, toi und immer gute Zündung!

Für den oberflächlichen Betrachter stellt sich der Fahrzeugbau in „PS“ und Stundenkilometern, in schnittigen Karossen und extremen Ladekapazitäten dar. Doch zu einer erfolgreichen Fahrzeugindustrie gehört mehr, mehr als auf den ersten Blick sichtbar ist. Eines dieser „wenig sichtbaren“, aber ganz spezifischen Probleme der Fahrzeugindustrie, ist die Fahrzeughydraulik. Der VEB Robur-Werke Zittau, der sich mit seinem Lastkraftwagen- und Motorenprogramm einen international gültigen Ruf geschaffen hat, widmet sich in besonderer Weise mit großem Erfolg diesem speziellen Gebiet.

Robur-Fahrzeughydraulikanlagen fin-

den Verwendung bei einer Vielzahl von Nutzfahrzeugen und Anhängern für die Industrie, für das Bau- und Transportwesen sowie für die Landwirtschaft. Die Fahrzeughydraulik ist in unserem technischen Zeitalter zu einem unentbehrlichen Helfer auf dem Kraftfahrzeugsektor geworden.

Mit einer Hubkraft von 18 Tonnen steigern die Robur-Arbeitszylinder – einfach oder mehrstufig wirkend – die Wirtschaftlichkeit von Nutzfahrzeugen und Anhängern.

Robur-Fahrzeughydraulikanlagen eignen sich für LKW, Anhänger und Auflieger als Hinterkipper sowie für Zwei- und Dreiseitenkipper. Die Arbeitszylinder sind entweder mit Hilfe einer Kugel am Zylinderboden oder Schwenkzapfen am Zylinder in der Aufhängung gelagert. Die Ausführung erfolgt grundsätzlich mit Hubbegrenzungsventilen.

Doch neben diesem ihrem Hauptprogramm fertigen die Automobilbauer vom „VEB Robur“ auch weiterhin ihre vielseitigen und zweckmäßigen Fahr-

zeuge und leistungsstarken Motoren. Überhaupt liegen die Robur-Werke gut im Rennen, ein Beweis dafür ist die Zielstellung für das Jahr 1971, die Warenproduktion um 8,6% und die Arbeitsproduktivität um 9,7% zu steigern. Im sozialistischen Wettbewerb haben sie sich das Ziel gestellt: termingerechte Realisierung der Rationalisierungsvorhaben und breite Einbeziehung der Neuerer zur Lösung der gestellten Aufgaben. Im vergangenen Jahr wurde im Betrieb durch die Neubewegung ein ökonomischer Nutzen von 3,1 Mill. Mark erreicht. Ein Zeichen dafür, daß die Robur-Werker den Daumen immer auf der richtigen Stelle haben.



## Hau ruck! Und 18 Tonnen



Abb. links:  
Robur-Fahrzeug-  
hydraulik im IFA W 50

Abb. Mitte:  
Robur-Arbeitszylinder  
in einer Fahrzeug-  
hebebühne

Abb. rechts:  
Robur-Drehleiter-  
fahrzeug



Ausschnitt des  
Multicarprogrammes

# Ein Stern - ein Star der MULTICAR!

Das ist er tatsächlich - ein Star seiner Klasse - der Kleintransporter „Multicar 22“ aus dem VEB Fahrzeugwerk Waltershausen. Die Vorzüge dieses Fahrzeuges ergeben sich aus der komplexen Verbindung einer Reihe typischer Eigenschaften: hohe Lastkapazität - klein, schmal und extrem wendig auch auf engstem Raum - ausgezeichnete Steigfähigkeit - äußerst ökonomisch im Kurzstreckeneinsatz.

Der „Multicar 22“ wird in drei Standardausführungen geliefert, als Pritschenfahrzeug, als Dreiseitenkipper und als Muldenkipper.

Durch seinen universellen Einsatz in allen Bereichen der Wirtschaft, in Industriebetrieben, im Bauwesen, in der Landwirtschaft und in der Kommunalwirtschaft erfreut er sich im In- und Ausland besonderer Beliebtheit.

Seine konstruktive Anlage - alle Multicar-Varianten beruhen auf einem einheitlichen Fahrgestell - ermöglicht die Lösung zahlreicher Spezialaufgaben. Besonders wirtschaftlich sind die nach Bedarf aufrüstbaren „Saison-Geräte“, die eine volle Auslastung des Fahrzeuges in allen Jahreszeiten ermöglichen. Die Palette der Zusatzgeräte umfaßt zur Zeit: Multicar 22 mit Ladehilfe - Wasserbehälter - Drehleiter - Streugerät - und Vorbauschneepflug - Futterverteiler - Sammelbehälter - Betomischer - Plans und Spriegel.

Weitere Vorteile dieses Weltausbaueigenen sind die automatische Anhängerkuppung, die geschlossene Fahrerkabine mit abnehmbarem Kabinendach und die Differentialsperre (Sonderausrüstung) für den Fahrbetrieb im unbefestigten Gelände.

„Multicar 22“ ist klein durchdach und gut gemacht, er ist der Kleintransporter, der die Arbeitsproduktivität erhöht, die Kosten senkt und als unumstrittenes Weltausbaueigenes seiner Klasse volle Anerkennung und Wertschätzung findet.





Die Statistik weist aus, daß in den letzten zwei Jahrzehnten der Transportbedarf um das 3,5fache gestiegen ist. Mit einem weiteren Anstieg der Transportleistungen ist auf jeden Fall zu rechnen, wenn man berücksichtigt, daß der jährliche Zuwachs der Industrieproduktion 6 bis 8 Prozent beträgt. Allein die Industrialisierung der sozialistischen Landwirtschaft wird in den kommenden Jahren Transportprobleme aufwerfen, denen es schon heute gilt, weitsichtig und umsichtig zu begegnen.

Aus diesem Grunde haben sich bereits 1970 die Anhängerproduzenten VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau, VEB Fahrzeugwerk Waltershausen, VEB Fahrzeugwerk „Ernst Thälmann“ Lübtheen und VEB Fahrzeugwerk Olbernhau zu dem IFA-Kombinat „Anhänger“ zusammengeschlossen. Diese neue Organisationsform, die eine strukturpolitische Maßnahme innerhalb der Gestaltung des ökonomischen Systems des Sozialismus in der DDR darstellt, ermöglicht die Spezialisierung und Konzentration bei der Produktion von zweckentsprechenden Anhängertypen.

Der **Zweiseiten-Kippanhänger HW 60.11** verkörpert in seiner Ausführung den wissenschaftlich-technischen Höchststand. Im Zuge der industriemäßigen Produktion landwirtschaftlicher Güter ist der HW 60.11 mit seiner Eigenschaft für Wechselnutzung Acker- Straße für den Transporteinsatz als Traktoren- und LKW-Zug hervorragend geeignet. Durch Zusatzgeräte, wie den Scherhackselaufbau und Leichtgutaufbauten, läßt sich der HW 60.11 variabel und vielseitig in allen Produktionsverktettungen einfügen. Darüber hinaus wird dieser Anhänger als HL 60.11 auch von Kraftverkehrs- und Baubetrieben mit höchstem ökonomischen Nutzen eingesetzt.

Der Kippanhänger HW 60.11 und HL 60.11 ist ein Zweiseitenkipper mit vom Fahrersitz aus gesteuert motorhydraulisch betriebener Kippanlage und automatischer Seitenwandbetätigung. Er ist anpassungsfähig, robust, geräuschgemindert, verschleißgemindert und von hervorragendem Fahrverhalten.

Er überragt mit umfassender Ausstattung in seiner Klasse den internationalen Stand der Technik.

#### Zweiseiten-Kippanhänger HW 80.11

Ein neuer Schüttgutanhänger für alle Bereiche der Wirtschaft. Er kann entsprechend den Einsatzbedingungen mit Hoch- oder Niederdruckreifen ausgerüstet werden.

Aufnahmefähigkeit: 11 m<sup>3</sup>, Nutzmasse 8,3 t. Die Ganzstahlausführung der Kipp-Pritsche, die motorhydraulische Kippvorrichtung und die automatische Bordwandbetätigung garantieren hohen Gebrauchswert. Die Kombination mit dem LKW W 50 LA/Z 2 SK 5 ND ergibt einen Zug von ca. 13 t Nutzlast. In der Land- und Nahrungsgüterwirtschaft hat er sich unter extremen Bedingungen hervorragend bewährt. Gefertigt wird der Anhänger nach modernen Technologien. Für die Bordwandfertigung ist ein leistungsfähiges Punktschweißportal entwickelt worden. Das Abstapeln wird durch Lichtschranken gesteuert. Die Farbbehandlung der Großteile erfolgt in technisch einwandfrei ausgerüsteten Spritz- und Trockenkabinen. Die Beschickung der Kabinen erfolgt mittels Unterflur-Kreisförderer.

Die automatische Tauchanlage für Guß- und Schmiedeteile, in der wasserverdünnbare Farbe eingesetzt wird, verkörpert hohes technologisches Niveau.

#### Container-Tragrahmensattelanhänger

##### HLS 200.78/T

Nach Aufnahme des Containerverkehrs in der DDR im Jahre 1968 wurde dieses Transportsystem zielstrebig erweitert.

Das Fahrgestell des HLS 200.78/T ist eine Schweißkonstruktion aus standardisierten Walzprofilen.

Am vorderen und hinteren Längsträgerende ist je ein Querträger bis zur Fahrzeugbreite herausgeführt, an deren äußeren Enden die Verriegelungseinrichtung für den Container angebracht ist. Die gesamte Verriegelung des Containers besteht aus vier Drehzapfen. In die Ecken des Containers greift ein beiderseitig abgeflachter Kegel, der in verriegeltem Zustand mit seiner Längsachse quer zur Fahrtrichtung steht.

Nutzmasse: 20 000 kg

Zulässige Gesamtmasse: 24 000 kg

Zulässige Geschwindigkeit: 80 km/h

##### Plattformsattelanhänger HLS 200.78/P

Das Fahrgestell dieses Plattformsattelanhängers bildet eine Schweißkonstruktion aus

# Hängen Sie an...



HW 60.11  
Hersteller:  
VEB Fahrzeugwerk  
Waltershausen



HW 80.11  
Hersteller:  
VEB Kraftfahrzeugwerk  
„Ernst Grube“ Werdau



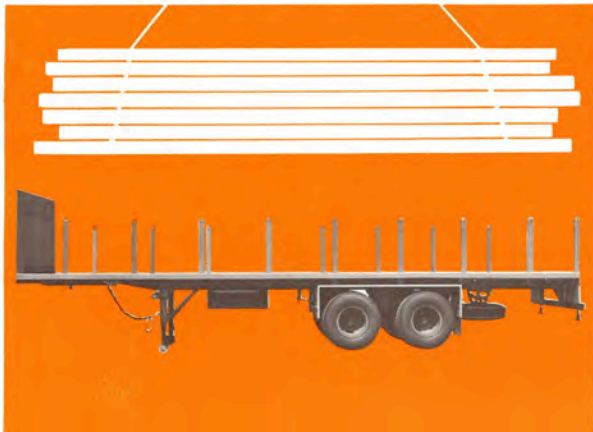
HLS 200.78 T  
Tragrahmenauflieger  
Hersteller:  
VEB Kraftfahrzeugwerk  
„Ernst Grube“ Werdau



# Hängen Sie an...



HLS 200.78 P  
 Plattformaufflieger  
 Hersteller:  
 VEB Kraftfahrzeugwerk  
 „Ernst Grube“ Werdau



standardisierten Walzprofilen in Verbindung mit Leichtbauprofilen. Die gesamte Verriegelung des ISO-Containers besteht aus vier abnehmbaren Drehzapfen. In die ISO-Ecken des Containers greift ein beiderseitig abgeflachter Kegel.

Die Plattform besteht aus Holzbohlen, die mit dem Rahmen verschraubt sind. An der feststehenden Stirnwand befinden sich Befestigungen für 18 Rungen, die beim Transport von Stückgut seitlich an die Plattform angebracht werden können. Die Abstützvorrichtung besteht aus zwei Einzelbeinen, sie ist von beiden Seiten im gleichen Drehsinn bedienbar.



CT 5  
 Camptourist  
 Hersteller:  
 VEB Fahrzeugwerk  
 Olbernhau



mit dem „Camptourist 6“ aus dem VEB Fahrzeugwerk Olbernhau. Dieser weiterentwickelte Wohnzeltanhänger ist das ideale, zusammenklappbare Wochenendwohnhaus auf Rädern.

Lebensfreude – steigender Lebensstandard – charakteristische Lebensmerkmale in unserer Republik. Der „Camptourist 6“ hilft heimliche Urlaubswünsche befriedigen, er gewinnt mit seinen Vorzügen, denn seine Vorzüge überzeugen:

markante Linienführung – schnittige Karosserie – sichere Straßenlage – gute Spurtreue – serienmäßig eingebaute Stoßdämpfer – exakte Manövrierfähigkeit – Leichtbauweise – freie Sicht nach hinten durch extrem niedrigen Bau – großes Fassungsvermögen – jederzeit zugängliche Küchenanlage – Schlafplätze für fünf Personen.

#### Technische Daten:

|                         |                    |
|-------------------------|--------------------|
| Leermasse               | 300 kg             |
| Nutzmasse               | 100 kg             |
| zul. Gesamtmasse        | 400 kg             |
| Maße:                   |                    |
| Länge                   | 2 850 mm           |
| Breite                  | 1 615 mm           |
| Höhe ohne Gepäckträger  | 900 mm             |
| Aufbaulänge             | 2 000 mm           |
| Aufbaubreite            | 1 555 mm           |
| Deckelhöhe              | 150 mm             |
| Liegefläche 1           | 2 000 x 1 900 mm   |
| Liegefläche 2           | 1 900 x 1 300 mm   |
| Grundfläche Hauptzelt   | 3 900 x 2 000 mm   |
| Grundfläche Vorzelt     | 3 900 x 1 950 mm   |
| Zeltfirsthöhe Hauptzelt | 2 000 mm           |
| Zeltfirsthöhe Vorzelt   | 2 360 mm           |
| Bereifung               | 5,20 x 13          |
| Stauraum                | 1,2 m <sup>3</sup> |

**Urlaub machen -  
 Freizeit genießen**

# Motoren mit fortschrittlicher Konzeption

Die drei Betriebe VEB IFA Motorenwerke Nordhausen, VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck und VEB Motorenwerk Cunewalde sind seit Jahren in der „Erzeugnisgruppe IFA-Dieselmotoren“ vereint, sie sind in der Lage, ihr Produktionsprogramm zu spezialisieren und auf dieser Basis ihre Fertigung zu rationalisieren. So bieten sie heute mit ihrem komplexen Absatzprogramm von Dieselmotoren ein echtes Beispiel sozialistischen Wirtschaftens. Die so entwickelte universell einsetzbare Palette von Dieselmotoren in luft- und wassergekühlter Ausführung von 2 bis 6 Zylinder umfaßt die Leistungsklasse von 6 bis 190 PS. Während die Werke in Nordhausen und Schönebeck die größeren Motoren fertigen, sind die Cunewalder auf kleinere Typen mit geringerer PS-Zahl spezialisiert.

Durch sinnvoll entwickelte Baureihen mit zahlreichen standardisierten Bauelementen sind sie in der Lage, ein umfangreiches Programm von Dieselmotoren mit zusätzlichen Ausrüstungen und Sonderwünschen zu liefern. Der hohe Grad der Standardisierung bietet darüber hinaus wesentliche Vorteile in der Ersatzteilhaltung.

Seit mehr als zwei Jahrzehnten versehen IFA-Dieselmotoren als moderne Energiequellen in Industrie, Land-, Bau- und Wasserwirtschaft sowie im stationären Einsatz zuverlässig ihren Dienst. Als Herzstück zahlreicher DDR-Spitzenzeugnisse künden sie in vielen Ländern vom hohen Können ihrer Hersteller. Sie sind als Antriebselement in Traktoren, Geräteträgern, Mähdreschern und anderen Landmaschinen, in Nutzfahrzeugen, Omnibussen oder Gabelstaplern, in Baumaschinen wie Planiertrauen, Straßenwalzen, Grabenfräsen und Baggern, in Kleinlokomotiven oder Kranen und auch in Pumpen-, Elektro-, Hilfs- und Ladewindenaggregaten oder in den Erzeugnissen unserer Bootsindustrie zu finden. Was zielstrebig geführte Erzeugnisgruppenarbeit hervorbringen vermag, verdeutlicht sich am Beispiel der schnelllaufenden, luftgekühlten Kleindieselmotoren im Leistungsbereich bis 30 PS. Über 100 verschiedene Ausführungsvarianten und Komplettierungsmöglichkeiten für den Einsatz, Einbau oder Anbau der Motore stellen einen Grad der Universalität dar, der seinesgleichen sucht. Das perfekte Baukastensystem fußt auf der Basis von nur drei Grundmodellen mit Ein-, Zwei- und Vier-Zylindern. Über 90 Prozent der Bauteile sind standardisiert. IFA-Dieselmotoren aus Nordhausen, Schönebeck und Cunewalde erweisen sich auf Grund ihrer fortschrittlichen Konzeption und ihrer Kennwerte als moderne Energiequellen mit vorzüglichen Eigenschaften und zeugen vom hohen Entwicklungsstand des Dieselmotorenbaus in der DDR.



2 VD 8/8 - 2



6 VD 14,5/12 - 1 SRW



4 VD 14,5/12 - 1 SRW



Das ist er, dem alle zujubeln, der kleine Wagen mit der großen Leistung. In zwei Ausführungen, als Limousine und als Universal, wird der Pkw „Trabant 601“ vom VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau gefertigt. Trabant 601 ist eines der ersten Fahrzeuge der Welt mit einem Plaste-„Kleid“, das in Großserie gefertigt wird. Der zweizylindrige, luftgekühlte Zweitakt-Otto-Motor mit einem Hubraum von 594 cm<sup>3</sup> bringt eine Leistung von 28 Din PS bei 2 400 Umdrehungen in der Minute und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Das vollsynchronisierte Viergang-Getriebe garantiert eine angenehme Fahrweise. Der durchschnittliche Brennstoffverbrauch liegt bei 7-9 l für 100 km. Im Straßenverkehr ist er durch das günstige Drehmoment spritzig und schnell.

Die dem Trabant 601 eigene Fahrstabilität wird durch den Frontantrieb in Verbindung mit den einzeln aufgehängten Rädern und die gut abgestimmte Federung erreicht.

Eine kombinierte Duplex-Simplex-Bremsanlage gestattet ein sicheres Fahren in allen Situationen des Straßenverkehrs.

Die übersichtlich angeordnete Instrumententafel trägt zu einem hohen Grad der inneren und äußeren Sicherheit und einfachster Bedienung bei.

In seiner Klasse ist der „Trabant 601“ ein vollwertiger Viersitzer mit einem erstaunlich großen Innenraum und dem gewünschten Komfort. Die neuen Formsitze tragen gleichzeitig zu einer erhöhten Sicherheit bei.

Mit seinem 415-l-Heckkofferraum empfiehlt sich der „Trabant 601“ nicht nur für den Alltag, sondern auch als idealer Reisebegleiter in den Urlaub. Beim „Trabant 601 universal“ mit einer Nutzlast von 390 kg erhöht sich durch die umklappbare Lehne das Fassungsvermögen des Kofferraumes auf 1 400 l.

Die hohe Qualität des „Trabant 601“ erweist sich darüber hinaus auch dadurch, daß er äußerst beanspruchungsfähig, robust und zuverlässig ist. Sowohl durch seinen Duroplast-Karosseriekörper als auch durch die am Wagenboden aufgespritzte Schutzmasse sind Korrosionsbeständigkeit und lange Lebensdauer garantiert. „Trabant 601“, das ist eine allseitig ausgewogene Konstruktion mit

geringem Pflegeaufwand, das ist die verwirklichte Idee eines starken Kollektivs. Die hohe Perfektion, die dieser Vertreter seiner Klasse erreicht, ist jedoch nur möglich durch die modernste Fertigungsmethode, die sich in der automatisierten und rationell gestalteten Großserienfertigung mit Spezialmaschinen, Transferstraßen, Fördersystemen und Taktbändern widerspiegelt. Höchstes internationales Niveau verkörpert auch die im Betrieb entwickelte und gebaute Phosphatiranlage, die eine einwandfreie Untergrundbehandlung der Metallteile des Trabant garantiert.

Die größte Bestätigung für seine überragende Qualität erfuhr er auf dem für die gesamte Autoindustrie härtesten Prüfstand, den internationalen Rallies, 7 Klassensiege, 6 Mannschaftssiege und 10 Goldmedaillen sind die Bilanz des Jahres 1969. Den bisher größten Erfolg erzielte er auf der Rallye Monte Carlo 1970 – Sieg und 2. Platz in seiner Klasse. Alle Siege und Ehrungen sind nicht zuletzt auch Siege und Ehrungen des großen Werkkollektivs, sind nicht zuletzt Siege und Ehrungen der DDR.



Trabant 601 –  
Teilnehmer der  
Rallye Monte Carlo



Wartburg Limousine  
353 de Luxe mit  
Schiebedach

## DER PROMINENTE SEINER KLASSE

Die Tatsachen sprechen für ihn, Exportziffern bestätigen den international guten Namen: Wartburg 353 aus dem VEB Automobilwerk Eisenach.

Allein zur vergangenen Leipziger Frühjahrsmesse wurden vom VEB Automobilwerk Eisenach Verträge abgeschlossen, die eine Exportsteigerung auf 120 Prozent ermöglichen. Neue Geschäftsverbindungen wurden zu westeuropäischen und skandinavischen Ländern geknüpft, so z. B. zu Belgien, Großbritannien und Finnland.

Seit über zwei Jahrzehnten ist der Wartburg ein international anerkanntes Industriezeugnis aus der DDR. Die Zunahme des Exportes, besonders in Ländern mit einer eigenen hochentwickelten Automobilindustrie, ist der beste Beweis, daß der Wartburg 353 den international strengen Maßstäben voll und ganz gerecht wird. Als gut durchkonstruierter 1 000-cm<sup>3</sup>-Frontantriebswagen genießt er mit seinen ausgezeichneten Eigenschaften überall hohes Ansehen und besondere Wertschätzung.

Hinter der Modelloptimierung von 1971, die mit einem erweiterten Typenprogramm und zahlreichen Sonderausfüh-

rungen und die speziellen Ansprüche ausländischer Kunden berücksichtigt, steht eine leistungsstarke, wettbewerbsfähige Produktionskapazität. An Transferstraßen, Automatenystemen und modernen Montagebändern sorgen die Automobilwerker aus Eisenach für überzeugende Produktionsleistungen. Im sozialistischen Wettbewerb konzentrieren sie sich vor allem auf eine kontinuierliche Planerfüllung.

Entscheidenden Einfluß auf die rasche Steigerung des Exportes übt der umfangreiche Ausbau der Wartburg-Serviceorganisation aus. In Europa garantiert ein Netz von ca. 12 000 Vertragswerkstätten einen funktionstüchtigen Kundendienst.

Auf dem jugoslawischen Markt mit seinem starken internationalen Kraftfahrzeugangebot ist der Wartburg erfolgreich vertreten; hier gehört er zu der markanten Erscheinung im Straßenbild. 1970 erreichte der Export nach Jugoslawien seinen Höhepunkt, der zehntausendste Wartburg wurde ausgeliefert.

Angefangen vom Jahre 1950 mit den Baumustern 321 und 340 bis hin zu der jüngsten Wartburg-Generation zählt die

CSSR zu den langjährigen Hauptabnehmern Eisenacher Automobile. Der Wartburg 353 erfreut sich dank seiner zuverlässigen Qualität in der CSSR besonderer Beliebtheit. Ein Zeichen für seine Popularität ist der im Jahre 1958 gegründete „Wartburg-Club Prag“ mit seinen mehr als 1 200 Mitgliedern.

Die stattliche Anzahl von 50 000 Exportfahrzeugen in die CSSR spricht für seinen guten Namen. Allein vom Modell Wartburg 353 gelangte 1971 der zwanzigtausendste Wagen aus der Eisenacher Produktion auf die Straßen der CSSR. Vertragliche Bindungen zu 59 Werkstätten, die mit den modernsten Testgeräten ausgerüstet sind, sichern einen sorgfältigen Service.

Die steigenden Exportergebnisse der letzten Jahre stellen den Eisenacher Automobilwerkern das beste Zeugnis aus. Mit ihrem fachlichen Können, mit ihrer gesamten Leistung sorgen sie ständig dafür, daß der Wartburg 353 mit all seinen guten Eigenschaften auf dem internationalen Markt zu dem wurde, was er heute allgemein ist: zu einem Prominenten mit einem guten Namen.



Abb. links  
Wartburg – bewährt  
auf allen Rallye-  
Strecken

Abb. Mitte  
Montageband im  
VEB Automobilwerk  
Eisenach

Abb. rechts  
Der Wartburg im Export

BARKAS  
B 1000 Immer  
einsatzbereit



## QUALITÄT AUS EINER HAND

Der VEB Barkas-Werke, IFA-Kombinat für Kraftfahrzeugteile, hat durch sein umfangreiches Fertigungsprogramm eine hohe Bedeutung für die gesamte Wirtschaft unseres Staates erlangt. Seine Erzeugnisse gehen in alle Finalprodukte des Industriezweiges Automobilbau ein. Darüber hinaus ist er ein wichtiger Zulieferer für andere Industrie- und Wirtschaftszweige, wie z. B. für die Landwirtschaft, das Bauwesen, den Schienenfahrzeugbau und den Schiffbau. Diese Beispiele stehen für viele. Sie zeigen

die Bedeutung der VEB Barkas-Werke, aber sie zeigen auch, in welchem Maße seine Fertigung auf die Wirtschaft unseres Staates wirkt.

Aus diesem Grunde sind alle Mitarbeiter des Kombinates bemüht, die Qualität ihrer Erzeugnisse ständig zu verbessern. Qualitätsgerechte Erzeugnisse nach rationellsten Verfahren zu produzieren, ist die erste Forderung, die sie an sich selbst stellen. So wird z. B. im Kombinatbetrieb Renak-Werke, Zweigbetrieb Teleskopstoßdämpferwerk Hartha, ein Automatisierungsvorhaben verwirklicht, das sowohl die rationelle Fertigung als auch die Qualität positiv beeinflusst.

Das Schöpferkollektiv dieses Objektes wurde in Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen mit dem Nationalpreis für Wissenschaft und Technik III. Klasse ausgezeichnet.

Die breite Palette der Kraftfahrzeugteile kommt jedoch auch in den eigenen Finalerzeugnissen des Kombinates zum Ausdruck. Als Beispiel sei der bekannte und bewährte Schnelltransporter B 1000 genannt. Durch seine typenreiche Ausführung, seine Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit ist er in

allen Wirtschaftszweigen unentbehrlich. Die Fertigung seiner Teile, angefangen bei den Blechteilen der Karosserie, den Scheibenrädern, Bremsdruckschläuchen, Lenkungsteilen, Gelenkwellen, Stoßdämpfern, Bremsanlagen bis zu Motorteilen wie Vergaser und Kraftstoffpumpe liegt in hohem Maße in Händen des Kombinates selbst. Zu einer wettbewerbsstarken und international leistungsfähigen Potenz haben sich die Betriebe des Kombinates herausgebildet.

Auch der neue, lastabhängige Bremsdruckregler ist ein Ergebnis kontinuierlicher Zusammenarbeit der Kombinatbetriebe mit dem Ziel, das Finalprodukt des Kombinates, den BARKAS B 1000, ständig auf hohem technischen Niveau zu halten.

Hervorragende Kollektive des Kombinates sind ständig bemüht, durch die Einführung neuer Fertigungsmethoden höchste Ergebnisse zum Nutzen des Endverbrauchers und damit auch zum Nutzen der gesamten Volkswirtschaft zu erzielen. Ihre Erfolge und ihr großes Verantwortungsbewusstsein sind die Garantie für eine hohe Erzeugnisqualität.



Gelenkwellen aus  
Stadtilm

## IFA-Betriebe fertigen für Sie:

VEB IFA-Automobilwerke  
Ludwigsfelde

Frontlenker-Lastkraftwagen IFA W 50 5t



IFA-Kombinat „Anhänger“  
VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“  
Werdau  
VEB Fahrzeugwerk Waltershausen  
VEB Fahrzeugwerk Lübbißen  
VEB Fahrzeugwerk Olbernhau

Last-Anhänger für Industrie und Landwirtschaft  
Kleintransporter „Multicar 22“  
Lkw- und Traktorenanhänger  
Anhänger mit geschlossenem Aufbau  
für Unterkunfts-zwecke  
Spezialanhänger  
Spezial-Anhänger für Camping, Sport  
und Gewerbe



VEB Spezialfahrzeugwerk Berlin-Adlershof

Spezialaufbauten für Lastkraftwagen  
Motorenprüfstände



VEB Robur-Werke Zittau

Frontlenker-Lastkraftwagen mit Otto- oder  
Dieselmotor 2,5 t  
Reisebus  
Einbaumotoren für Fahrzeuge  
und stationären Betrieb von 70 PS  
Fahrzeughydraulik



VEB Automobilwerk Eisenach

Personenkraftwagen  
„Wartburg“, Limousine  
„Wartburg tourist“, Mehrzweckwagen



VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau

Personenkraftwagen  
„Trabant“, Limousine  
„Trabant“ universal, Mehrzweckwagen



IFA-Kombinat für Kraftfahrzeugteile  
VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt  
VEB Berliner Vergaser- und Filterwerke  
VEB Kraftfahrzeugzubehörwerke Dresden  
VEB Kraftfahrzeugzubehörwerk Meißen  
VEB Blechverformungswerk Leipzig  
VEB Blechformwerke Erzgebirge Bernsbach  
VEB Möbe-Werk Mühlhausen

Schnelltransporter B 1000 1 t  
Kraftfahrzeugzubehör  
Kraftfahrzeugteile



VEB Kraftfahrzeugzubehörwerke Ronneburg  
VEB Benik-Werke Reichenbach  
VEB Gelenkwellenwerk Stadtlim  
Wissenschaftlich-Technisches Zentrum  
Automobilbau Karl-Marx-Stadt

IFA-Kombinat  
VEB Fahrzeug- und Jagdmaschinenwerk  
„Ernst Thälmann“ Suhl  
VEB Motorradwerk Zschopau

Mopeds, Mokicks, Kleinroller  
der 50-ccm-Klasse  
Jagd- und Sportwaffen  
MZ-Zweitakt-Motorräder  
MZ-Superelekt-Seitenwagen  
MZ-Lastenseitenwagen  
MZ-Geländesportmotorräder  
Sportliche Fahrräder, Touren-, Jugend-,  
Kinder- und Spezialfahrräder, Klappfahrräder



VEB Mifa-Werk Sangerhausen



VEB IFA-Motorenwerke Nordhausen

Dieselmotoren für Straßenfahrzeuge  
Traktoren  
Baumaschinen von 90 bis 125 PS



VEB Motorenwerk Cunewalde

Dieselmotoren für stationären Fahrzeug- und  
Bootsseinsatz von 7 bis 30 PS



VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck

Dieselmotoren 2 bis 6 Zylinder  
von 34 bis 150 PS  
Wasserwirbelbremsen



**VVB Automobilbau**  
DDR – 90 Karl-Marx-Stadt  
Scheffelstraße 110



Herausgeber:  
Vereinigung Volkseigener Betriebe  
Automobilbau  
DDR – 90 Karl-Marx-Stadt  
Scheffelstraße 110

Lizenzen:  
Erwerb und Vergabe von Lizenzen  
VVB Automobilbau  
DDR-90 Karl-Marx-Stadt  
Scheffelstraße 110



**VERTRIEB**  
IFA-Vertriebsorganisation  
Vertrieb von Finalerzeugnissen,  
Ersatzteilen und Zubehör



Exporteur:  
Transportmaschinen Export-Import  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der  
Deutschen Demokratischen Republik  
DDR-108 Berlin,  
Joh. Dieckmann Str. 11–13



Exporteur für Motoren:  
Technocommerz GmbH  
DDR-108 Berlin, Mittelstraße 25



Außenhandels-gesellschaft mbH  
für Metallwaren und Sportartikel  
Union  
DDR-108 Berlin, Wilhelm-Külz-Straße 46

Redaktionsschluss: 20. Juli 1971  
Veränderungen, die im Zuge der technischen  
Weiterentwicklung eintreten, behalten wir uns  
vor.  
Nachdruck nur mit Genehmigung der Heraus-  
geber gestattet.

Regie und Gestaltung: DEWAG WERBUNG  
Dresden, Regiegruppe Fahrzeugbau  
Regie: I. Seifert, R. Gärtner, Grafik: P. Kraus  
Fotos: Werksarchive, Regiegruppe Fahrzeug-  
bau, H. Reinecke (7).



# EUROPAMEISTERSCHAFT IM MOTORRADGELÄNDESPORT

Fred Willamowski auf MZ  
Europameister 1971

