



LEIPZIGER FRUHLAHRSMESSA 1966

mobil

report





Unser Titelbild stellt den neuen LKW IFA W 50 vor.

Dieses neue Fahrzeug mit 5 t Nutzlast wird in Großserie in einem der modernsten LKW-Werke Europas, dem VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, hergestellt.

Mit seiner enormen Nutzleistung, seiner Robustheit und nahezu unbeschränkte Einsatzmöglichkeit in allen Zweigen der Wirtschaft ergänzt der IFA W 50 hervorragend das Fahrzeugprogramm des volkseigenen Automobilbaues.

„IFA mobil-report“ macht Sie auf den Seiten 4–6 mit allen für Sie interessanten Einzelheiten und technischen Daten des IFA W 50 bekannt.

Herausgeber: Vereinigung Volkseigener Betriebe Automobilbau, Karl-Marx-Stadt.
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers erlaubt. Druck: VEB INTERDRUCK III/18/97 · KG 3/104/65 DDR
Gestaltung: DEWAG Dresden



report
mobil

Lastkraftwagen IFA W 50	Seite 4–6
ROBUR-Lastkraftwagen	Seite 7
BARKAS B 1000	Seite 8–9
TRABANT 601 universal	Seite 10–11
WARTBURG 1000	Seite 14–15
Der Triumph von England (MZ)	Seite 16–18
SIMSON Kleinfahrzeuge	Seite 19–20

Exporteur der IFA-Straßenfahrzeuge:
Transportmaschinen Export-Import
Deutscher Innen- und Außenhandel
Berlin W 8

Telegrammanschrift: Diatrans
Deutsche Demokratische Republik

Otto- und Dieselmotoren	Seite 20
MULTICAR 22	Seite 21
Die moderne Reinigung unserer Straßen	Seite 21
13 m Universal-Montagemast	Seite 21
QUALITÄT groß geschrieben	Seite 22
Eine stolze Bilanz	Seite 23

LEIPZIGER FRÜHJAHRSMESSE 1966

Technik kennt keinen Stillstand

Wie alle anderen Zweige der Wirtschaft der DDR, schenkt der Industriezweig Automobilbau der planmäßigen Entwicklung seiner Erzeugnisse die größte Aufmerksamkeit. Dabei ist das Hauptanliegen Qualität, Fahreigenschaften, Formgebung, Fertigungstechnik und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge und aller anderen Erzeugnisse ständig zu verbessern.

Es ist zur Tradition geworden, daß die Automobilbauer der DDR alljährlich einmal, und zwar zur Leipziger Messe, dem bedeutendsten internationalen Treffpunkt der Kaufleute und Techniker aus aller Welt, die konsequente Durchsetzung dieser Prinzipien unter Beweis stellen. Mit einer Anzahl interessanter Neu- und Weiterentwicklungen erwartet der Industriezweig auch zur diesjährigen Frühjahrsmesse seine zahlreichen in- und ausländischen Besucher und vermittelt

ihnen in der IFA-Halle und dem dazugehörigen Freigelände einen umfassenden Überblick über das Leistungsvermögen des Industriezweiges.

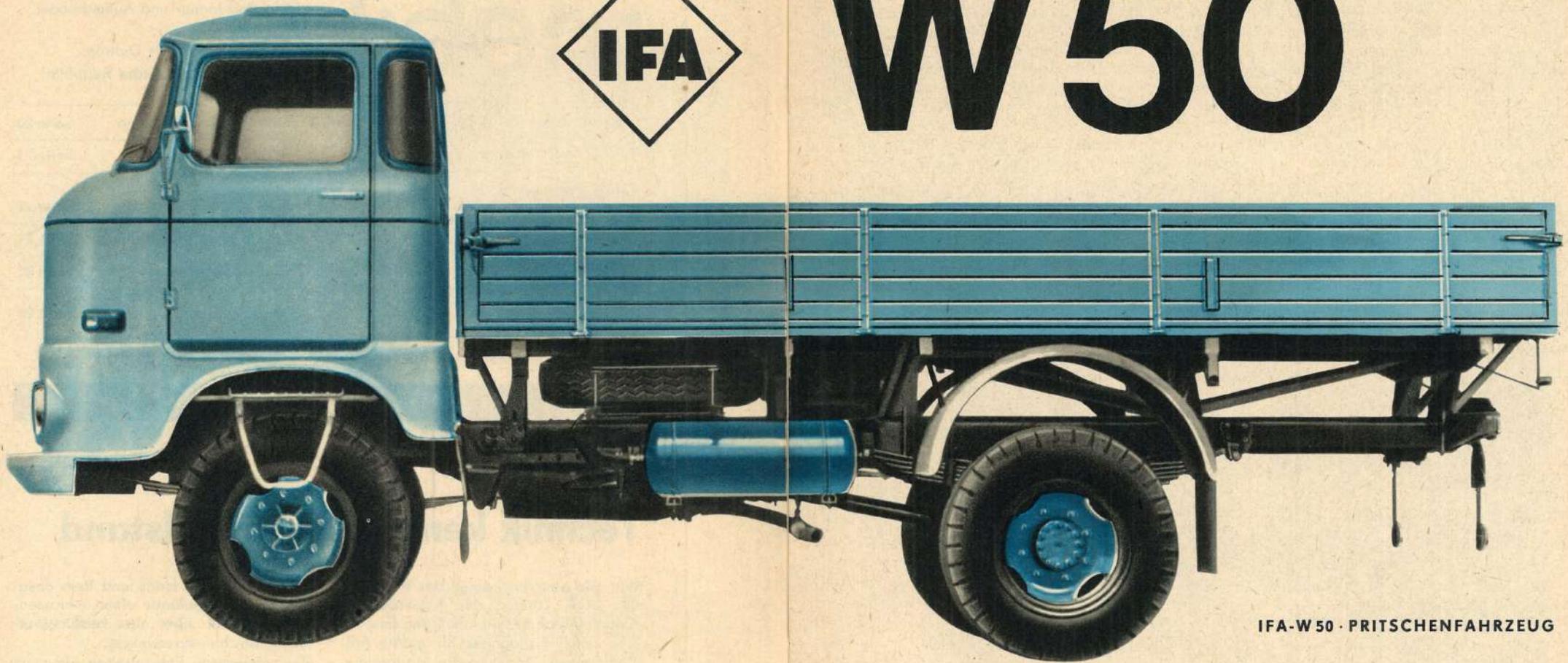
Der volkseigene Fahrzeugbau nimmt in der Volkswirtschaft der DDR einen bedeutenden Platz ein und besitzt dank der qualitativ hochstehenden Arbeit der Arbeiter, Ingenieure und Wissenschaftler eine gesicherte Perspektive, die sich u. a. in dem ständig wachsenden Export äußert.

Unter härtesten klimatischen und geographischen Bedingungen bewähren sich heute IFA-Erzeugnisse in über 50 Ländern. Ein Beweis für diese ausgereiften Konstruktionen der IFA-Erzeugnisse sind darüber hinaus die zahlreichen bei internationalen sportlichen Wettbewerben errungenen Erfolge.

IFA-Straßenfahrzeuge überzeugen durch ein hohes technisches Niveau.



W 50



IFA-W 50 · PRITSCHENFAHRZEUG

Moderne Konstruktion
robuste Ausführung
größte Nutzleistung

Ein neuer Lastkraftwagen mit 5 t Nutzmasse ist der IFA W 50 aus dem VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde. Bis zur Konstruktionsreife wurde der IFA W 50 auf über 800 000 km unter den härtesten Bedingungen getestet. Die Entwicklung erfolgte nach neuen internationalen verkehrstechnischen Erkenntnissen. Der VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde wurde für die Serienfertigung des IFA W 50 zu einem der modernsten Nutzkraftwagenwerke Europas ausgebaut. Die jährlich stark ansteigende Produktion – 1970 werden täglich 70 Lastkraftwagen IFA W 50 das Montageband verlassen – zeigt ein Leistungsniveau, das der Nutzfahrzeugindustrie anderer europäischer Länder ebenbürtig ist. Der neue LKW IFA W 50 ist ein nach neuesten Gesichtspunkten gestalteter Frontlenker.

Technische Daten

Motor:

Bauart: 4-Zylinder, 4-Takt-Dieselmotor, wassergekühlt
Hubraum: 6560 cm³
Bohrung: 120 mm
Motorleistung: 110 PS bei 2200 U/min
Getriebe: 5 Gänge vorwärts, 1 Gang rückwärts, 2.–5. Gang synchronisiert

Pritschenmaße IFA W 50 L:

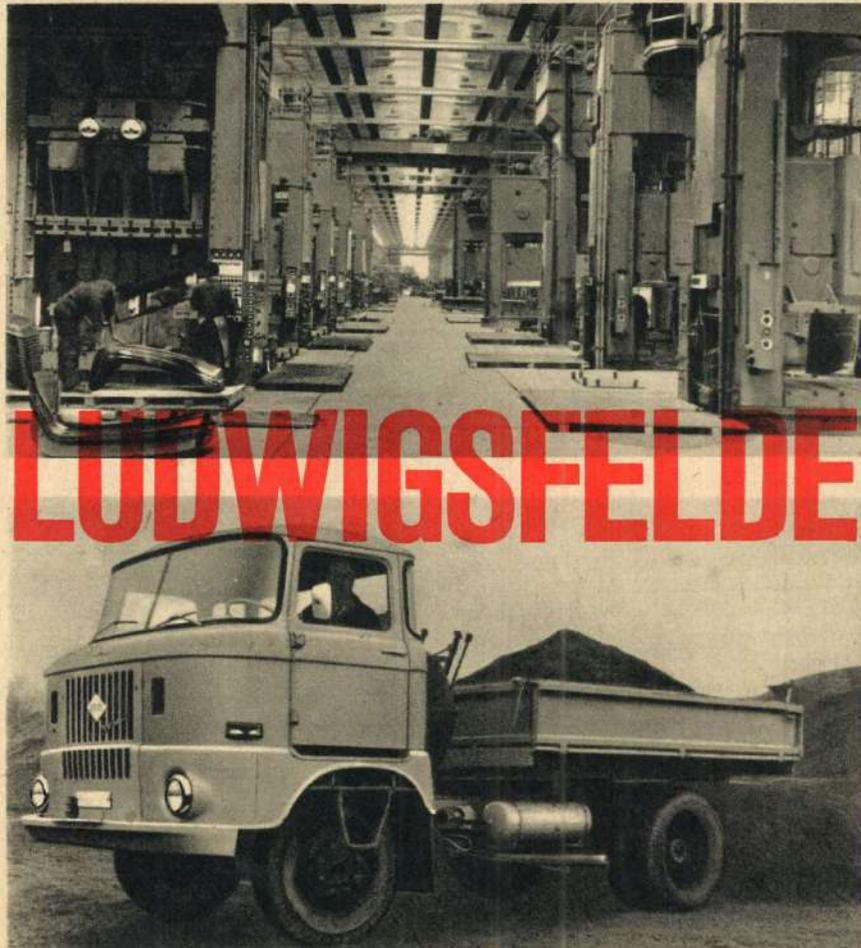
Länge: 4500 mm
Breite: 2200 mm
Höhe: 500 mm
Nutzbare Ladefläche: 10 m²
Wendekreis-Durchmesser: 14,2 m

Pritschen-Masseangaben:

Leermasse: 4600 kg
Nutzmasse: 5200 kg

Robustheit und Leistungsstärke gewährleisten, daß der IFA W 50 allen Erfordernissen gerecht wird. Der 110 PS-Dieselmotor verleiht dem IFA W 50 eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und ein Steigvermögen von 31%. Ein geringer Wendekreis und hohe Bodenfreiheit steigern die Einsatzfähigkeit des neuen LKW. Das mit PKW-ähnlichem Komfort ausgestattete Fahrerhaus bietet dem Fahrer und Beifahrer gute Bequemlichkeit. Günstige Sichtverhältnisse und hydraulische Bremsen garantieren größte Verkehrssicherheit. Der Grundtyp der IFA W 50-Serie ist das Pritschenfahrzeug IFA W 50 L. Das Produktionsprogramm in der IFA W 50-Fertigung sieht folgende Varianten vor:

Fahrgestelle und Lastkraftwagen mit Allradantrieb, Lastkraftwagen mit Sonderaufbauten wie Pritschenfahrzeuge für Spedition, Kippfahrzeuge, Kofferrfahrzeuge, Thermofahrzeuge, Pritschenfahrzeuge mit Ladekran, Pritschenfahrzeuge mit Ladebordwand, Spezialfahrzeuge mit Universalmontagemast, Kommunalfahrzeuge, Feuerlöschfahrzeuge, Pritschenaufleger, Kofferaufleger, Thermosauflieger, Kühlaufleger, Kippaufleger, Straßenzugmaschinen mit und ohne Allradantrieb.



Die ROBUR-Lastkraftwagen – die mittleren Nutzfahrzeuge für 2,5 t im IFA-Fahrzeugprogramm

Die robusten ROBUR-Spezialfahrzeuge finden in den extremsten klimatischen Bedingungen durch die ausnahmslos luftgekühlten Otto- und Dieselmotoren große Bewährung. Erstmals werden von ROBUR die Pritschenausführung für den Tropeneinsatz, der Reisebus LO 2500 B 29 mit Rechtslenkung und der neue Fischverkaufswagen vom Typ LO 2500 vorgestellt. Dieses Fischverkaufsfahrzeug ist u. a. mit 2 Kühlschränken für Frischfisch, 2 Regalen zur Aufnahme von Warenpaletten sowie Neigungswaage, ausklappbarer Verkaufsplatte und Schaufenster ausgerüstet. Zur Verkaufswerbung kann ein Rundfunkempfänger, eine Verstärkeranlage mit Mikrofon und Außenlautsprecher eingesetzt werden. Dieser Frischfischverkaufs-

wagen ermöglicht den Handelsorganen abgelegene Gebiete ständig in die Frischfischversorgung einzubeziehen.

Wichtig für den Einsatz in der Wirtschaft ist das ROBUR-Mehrzweckfahrzeug LO 2500 für kombinierten Personen- und Lastentransport.

Durch Vorsetzen der Trennwand zwischen Fahrer- und Fahrgastraum können durch die unterschiedlichen Sitzplatz und Raumverhältnisse entsprechende Bedingungen für eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten des ROBUR-Mehrzweckfahrzeuges geschaffen werden.

Die ROBUR-Fahrzeugpalette umfaßt u. a. noch die Ausführungen Thermos-Kofferrwagen, Fleischverkaufswagen, Kastenwagen für Backwarentransport, Reisebus für 21 Personen.

ROBUR

Der moderne Schnelltransporter

für die moderne Wirtschaft!

BARKAS

1966 neu:
Barkas B 1000 –
Wärme-Isolier-Fahrzeug

Der Groß- und Einzelhandel kann mit dem Wärme-Isolierfahrzeug B 1000 in der warmen Jahreszeit die Belieferung der einzelnen Verkaufsstellen mit leichtverderblichen Waren durchführen, ohne daß die Ware durch direkte Sonneneinstrahlung auf den Wagenkörper im Innenraum leidet. Dieses Fahrzeug wird im wesentlichen für den Transport von Molkerei-, Bäckerei- und Konditorei-Erzeugnissen, im Gaststätten-Service, Margarine-, Kaffee- und Schokoladen-Frischdienst und im Fleurop-Verkehr eingesetzt.

1966 neu:
Barkas B 1000 –
Isothermfahrzeug für Fisch-
oder Fleischtransport

Für den hygienischen Transport von Fisch oder Fleisch wird das neue B 1000-Isothermfahrzeug ein wichtiges Transportmittel sein. Der Isotherm-Aufbau hat die Eigenschaft, bei hohen Außentemperaturen innen über einen längeren Zeitraum eine gleichbleibende kühle Temperatur zu halten. Das Ladevolumen des B 1000-Isothermfahrzeuges umfaßt 5,3 m³ und 700 kg Nutzmasse.

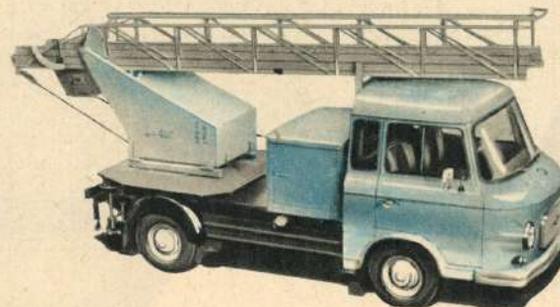
1966 neu:
Barkas B 1000 –
10 m-Drehleiterfahrzeug

Die 10 m-Drehleiter auf dem B 1000-Fahrerhaus-Chassis läßt den Arbeitsablauf sehr zügig und rentabel gestalten. Besonderen Vorzug erhält dieses Fahrzeug durch das schnelle, elektromechanische Aufrichten und Ausfahren der Leiter. Die breite, gut heizbare Fahrerkabine des B 1000 bietet 2 Personen bequem Platz.

Der Ein-Tonnen-Schnelltransporter hat sich im internationalen Maßstab bei der Entwicklung des Transportwesens eine starke Stellung erobert. Seine Beweglichkeit in überfüllten Straßen der Großstädte, geringer Parkraum, leichtes Rangieren in engen Höfen, hohes Ladevolumen in günstiger Relation zur Nutzmasse sind die entscheidenden Punkte für die großen Verkaufsstückzahlen auf diesem Sektor.

Der Typ B 1000 von Barkas ist mit seiner

umfangreichen Ausführungspalette zu einem rentablen Transporter in der modernen Wirtschaft gewachsen. Es sind die Ausführungen: B 1000 Kastenwagen, B 1000 Postmehrzweckfahrzeug, B 1000 Kleiner Paketwagen der Deutschen Post, B 1000 Kleinlöschfahrzeug, B 1000 Kombiwagen, B 1000 Kleinbus, B 1000 Verkehrsunfallbereitschaftswagen, B 1000 Krankenwagen, B 1000 Pritschenwagen mit Verdeck, B 1000 FR-Chassis und diverse Sonderausführungen.

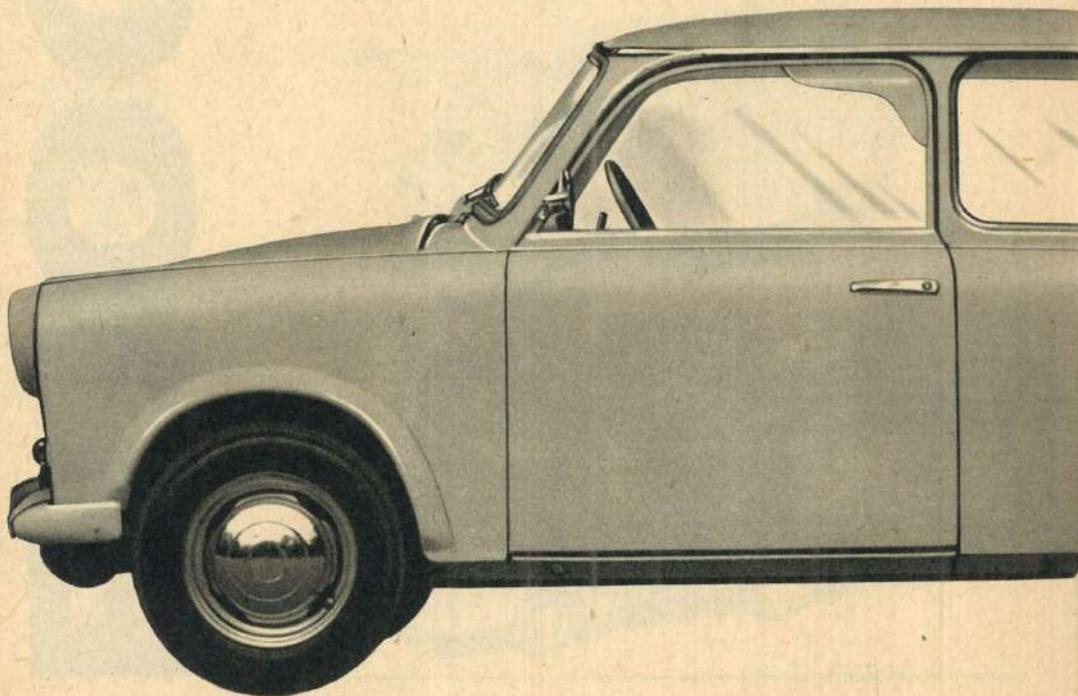


1966
NEU

B1000

Trabant ⚡ 601 universal

Ein neuer Mehrzweckwagen aus



TRABANT 601 universal – das ideale Fahrzeug für die große Urlaubsreise, für die Campingfahrt am Wochenende und für den universellen Einsatz im Alltag und Beruf.

Motor, Fahrwerk und Plattformbodenrahmen mit Vorbau, Windlauf, Stirnwand und Türbereich wurden von der bewährten TRABANT 601-Limousine übernommen. Die Heckpartie wurde völlig neu gestaltet.

Der Innenraum, dessen Maße in dieser Klasse beispielgebend sind, bietet vier erwachsenen Personen ausreichend Platz. Hinter der Fondsitzelehne befindet sich der geräumige 450 dm³-Stauraum, der auch besonders umfangreiches Feriengepäck aufnimmt.

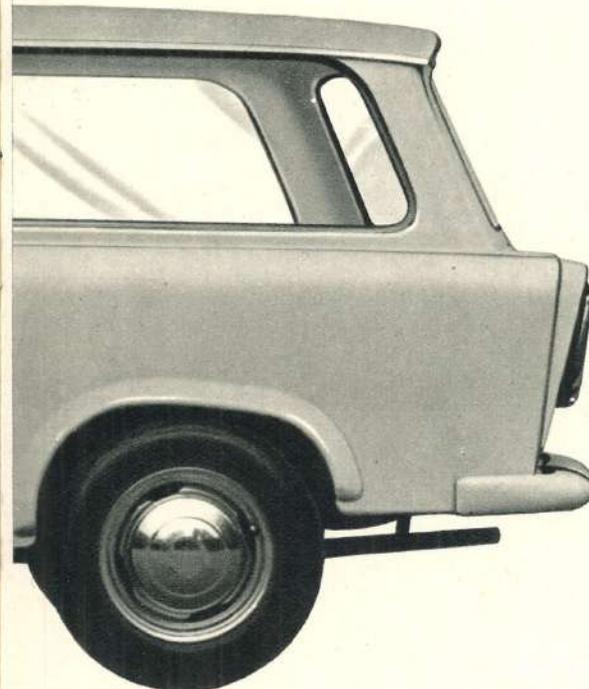
Durch Umklappen der Fondsitze nach vorn entsteht in wenigen Sekunden aus dem bequemen Reisewagen der wendige Schnelltransporter mit

einem Laderaum von 1400 dm³. Die in voller Wagenbreite nach oben zu öffnende Heckklappe ermöglicht ein sicheres und müheloses Be- und Entladen. Koffer, Taschen, die Campingausrüstung, aber auch Kisten, Kartons, Ballen und sperrige Güter sowie besonders empfindliche Materialien werden ohne Risiko sicher und schnell transportiert.

Besonders leistungsstark, robust und wirtschaftlich: der 600 cm³-Zweizylindermotor mit einer Leistung von 23 DIN-PS und einem Drehmoment von 5,3 kpm. Weitere Vorzüge: Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Frontantrieb, Luftkühlung, korrosionsfreie Karosseriebeplankung aus Duroplast. Überzeugend in Leistung, Raum und Vielseitigkeit wird dieser neue Wagen im In- und Ausland begeisterte Interessenten und zufriedene Besitzer finden.

dem **VEB SACHSENRING**

AUTOMOBILWERKE
ZWICKAU



Trabant
Ⓢ 601
universal



**Umfassende technische Neuheiten
und wesentliche Verbesserungen:**

WARTBURG 1000



Noch bessere Fahreigenschaften mit erhöhtem Fahrkomfort und noch größerer Fahrsicherheit sowie weitgehende Wartungsfreiheit – das sind die bemerkenswertesten Hauptmerkmale des neuen Wartburg 1000, der jetzt mit der Typenbezeichnung 312 aus der Großserienproduktion des VEB Automobilwerk Eisenach kommt.

Unter der bekannten bisherigen Karosserieform verbirgt sich eine vollständige Neuentwicklung. Was mit dieser Neukonstruktion in erster Linie zum Ausdruck kommt, ist tatsächlich ein völlig neues Fahrgefühl: sehr weiche, überaus komfortable Federung, sehr leichtgängige, exakte und stoßfreie Lenkung, hohe Fahrsicherheit und insgesamt auch die Möglichkeit, das enorme Leistungsvermögen des Fronttriebwerkes noch effektvoller auszunutzen zu können.

Ein weiterer wesentlicher Vorzug des neuen Wartburg 1000 offenbart sich bei langem Fahrbetrieb:

Das gesamte Fahrwerk ist mindestens für jeweils 50 000 Fahrkilometer wartungsfrei.

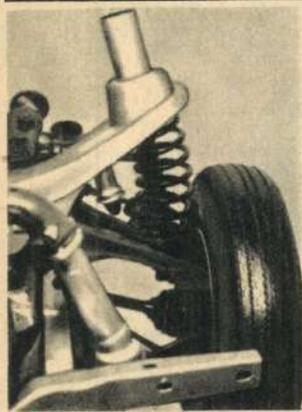
Am neuen Wartburg 1000 Typ 312 ist nahezu alles neu, was nicht zur Karosserie gehört. Das beginnt bei den 13"-Rädern und endet am Auspuffrohr, das jetzt in der Wagenmitte nach hinten geführt ist.

Er erhielt einen neuen Zylinderkopf mit eingebautem Thermostat zur Regelung der Kühlmitteltemperatur und mit eingebauter Kühlmittelpumpe, die direkt von der Lüfterwelle angetrieben wird.

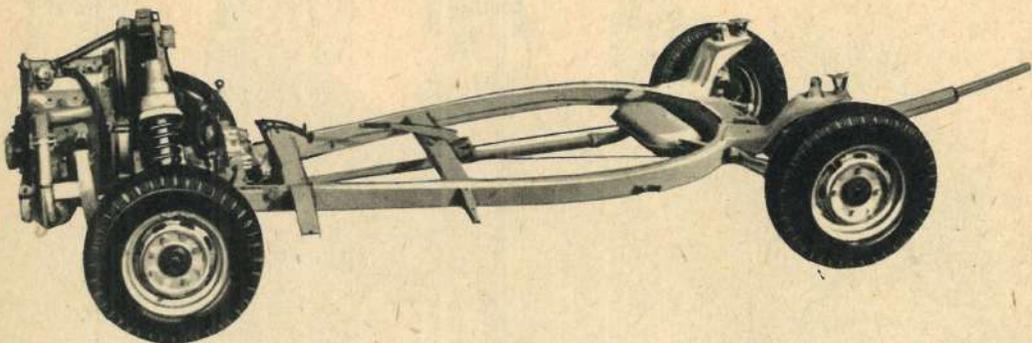
Bei der Zündanlage erfolgte die Umstellung auf die eingelagerte Anbau-Dreihelbel-Unterbrecheranlage.

Ebenfalls vollkommen neu ist das gesamte Kühlsystem.

Mit dem Übergang zum in sich geschlossenen Kühlsystem, das vom Werk mit einer bis -25°C frostsicheren Spezialflüssigkeit aufgefüllt ist, wurde die Wartungsfreiheit erreicht.



MIT NEUEM CHASSIS



Am Getriebe haben Dreiarmlenken mit Längenausgleich die bisherigen Gummigelenke abgelöst.

Radlagerung und Vorderradantrieb sind voneinander getrennt, denn die Vorderräder sind auf Lauffülsen der Mitnehmer, die mit der Achswelle verbunden sind, gelagert. Die Vorderräder sind einzeln an je einem oberen und einem unteren Dreieckslenker aufgehängt, die geometrisch so abgestimmt sind, daß beim Einfedern nur geringe Spur- und Sturzveränderungen auftreten. Von der Radführung ist die Radfederung vollkommen getrennt, denn diese Aufgabe übernimmt für jedes Vorderrad eine Schraubenfeder. Innerhalb der Schraubenfeder befinden sich doppelwirkende Teleskopstoßdämpfer. Ebenso wie bei den Vorderrädern erfolgen Radaufhängung, Führung, Federung und Dämpfung der Hinterräder jeweils einzeln und ganz unabhängig voneinander durch Schräglenkerpendelarme, Schraubenfedern und Gum-

mizusatzfedern sowie doppelwirkende Teleskopstoßdämpfer.

Die Lenkung ist eine neukonstruierte Zahnstangen-Schubstangenlenkung. Parallel zum Zahnstangentrieb läuft, gummielastisch und somit gedämpft mit diesem verbunden, eine Schubstange, an die nun die Spurstangen mit wartungsfreien Gelenken angeschlossen sind. Der Wendekreisdurchmesser des neuen Wartburg 1000 beträgt jetzt nur noch 10,2 m nach beiden Seiten.

Bei der Entwicklung des neuen Wartburg 1000 zog man zielstrebig die funktionelle Bereicherung des Automobils – und dessen wesentlicher Hauptinhalt ist zweifellos das Fahren mit ständig höher werdenden Qualitätsansprüchen – einer mehr oder weniger nur modisch bedingten, formalen Änderung der Karosserie vor. Die Praxis beweist den großen Wert der Funktionsverbesserungen und die Richtigkeit des vom Eisenacher Werk eingeschlagenen Weges.

DER TRIUMPH VON ENGLAND



HAT-TRICK FÜR MZ BEI DER 40. INTERNATIONALEN SECHSTAGEFAHRT



MZ-Siegermannschaft (Trophy)

„Und selten war ein Sieg verdienter als dieser!“

Diesen Satz schrieb die englische Fachzeitschrift „Motor Cyclist Illustrated“ in ihrem Six-Days-Bericht über den Triumph unserer Motorradgeländefahrer bei der 40. Internationalen Sechstagesfahrt vom 20.–25. 9. 1965 auf der Isle of Man.

Es war unser dritter Sieg beim „Olympia des Motorradgeländesports“.

Als die Nationalmannschaft der DDR auf MZ bei der 38. Internationalen Sechstagesfahrt 1963 in der CSSR erstmalig die Trophy eroberte, glaubten einige Zweifler noch an einen Zufall. 1964 holten unsere MZ-Fahrer bei den Six Days in der DDR wiederum den Trophy-Sieg, und Vasenteam B unserer Republik siegte auf Simson-Maschinen im Wettbewerb um die Silbervase.

Aber auch nach dieser überzeugenden Demonstration der Überlegenheit unserer Motorsportler auf den Maschinen unserer volkseigenen Fahrzeugindustrie gab es noch unsachliche Stimmen im Ausland, die den erneuten Sieg mit der Bemerkung, der Sechstageskurs in den Wäldern Thüringens sei unsere „Hausstrecke“ und außerdem zu leicht gewesen, herabsetzen wollten.

Dann kam die 40. Internationale Sechstagesfahrt in England, nach deren Abschluß einstimmig von allen internationalen Fachexperten festgestellt wurde, daß diese 1965er „Six Days“ die härteste in der gesamten Geschichte dieses Wettbewerbs seit 1913 war.

Das Ergebnis sagt nichts über die Strapazen dieser schwersten Geländefahrt aller Zeiten, aber es sagt alles über die gegenwärtige Weltspitzenposition unserer volkseigenen Motorradindustrie.

Von 29 gestarteten Nationalmannschaften – 8 Trophy- und 21 Vasenteams – erreichten nur 2 ohne jeden Ausfall das Ziel: Die Trophymannschaft und die Vasenmannschaft A der DDR mit ihren MZ-Maschinen. Sie errangen in England wiederum die FIM-Weltrophäe und auch die Internationale Silbervase. Bester Einzelfahrer des gesamten Feldes wurde ebenfalls ein Mann aus der DDR, Lothar Schünemann auf Simson!

Nach diesem einzigartigen Triumph tragen nunmehr alle MZ-Motorräder auf dem Tankdeckel den stolzen Hinweis auf den 3fachen MZ-Trophy-Sieg.

Tourenmaschinen:

MZ ES 125 – 8,5 PS bei 5500–6000 U/min
MZ ES 150 – 10,0 PS bei 5500–6000 U/min
MZ ES 175/1 – 12,0 PS bei 5200 U/min
MZ ES 250/1 – 16,0 PS bei 5200 U/min

mit neuem Breitrippenzylinder und Zentralschwimmer-Startvergaser

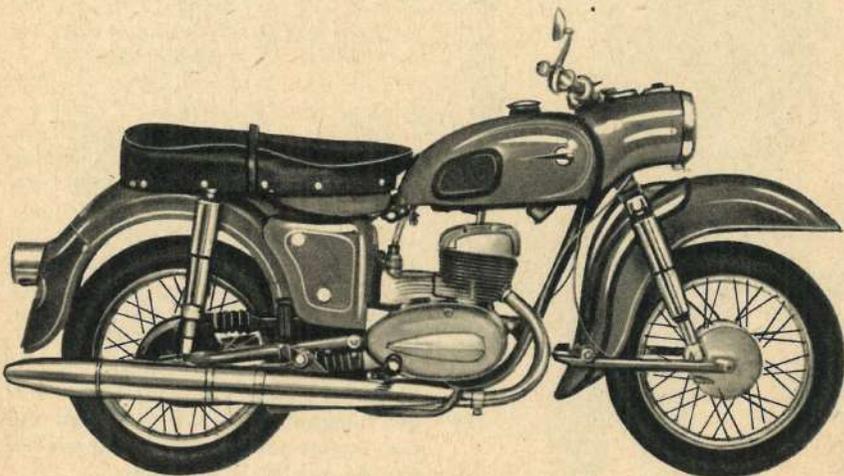
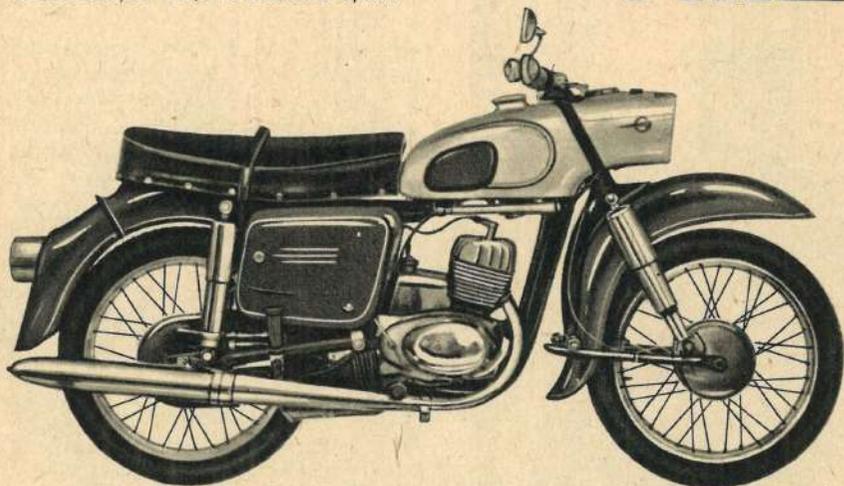
MZ-Seitenwagen:

MZ-Superelastik-Seitenwagen
MZ-Lastenseitenwagen

MZ-Geländesportmaschinen (Kleinserie):

MZ ES 125/G – 10,5 PS bei 6000 U/min
MZ ES 175/G – 14,0 PS bei 5500 U/min
MZ ETS 250/G – 19,0 PS bei 5500 U/min
MZ ETS 300/G – 21,0 PS bei 5500 U/min

EMZ



Und das sind die berühmten Zweitakter des MZ-Fertigungsprogramms 1966:

simson

SUHLER KLEINFahrzeuge ERFÜLLEN ALLE WUNSCHe

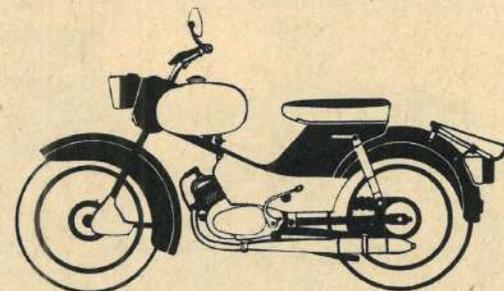
Mopeds und Mokicks, Kleinroller und Kleinkraftmäder sind heute nicht nur die idealen Fahrzeuge für den individuellen Nahverkehr, auch zur Überwindung von großen Entfernungen finden sie in gesteigertem Maße Verwendung.

Was die Simson-Motorzweiräder aus dem Kreis ihrer Konkurrenten heraushebt, sind die solide Konstruktion, das erstklassige Material, die präzise Verarbeitung und das vollendete Finish.

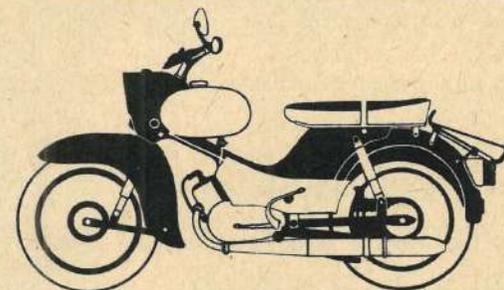
Nichts erinnert beim Simson-Modell SR 4-1 mehr an Fahrräder mit angebaute Hilfsmotor. Der Simson-„Spatz“ ist kräftig, zuverlässig und bequem – er ist ein Moped neuen Typus. Mit dem „Spatz“ wird der erste Schritt ins Motorleben getan.

Bei der Entwicklung des Typs SR 4-2 haben die Simson-Konstrukteure an den Interessentenkreis gedacht, der bei einem Motorzweirad hohe Spitzengeschwindigkeit und gute Beschleunigung mit Komfort und Sicherheit gepaart sehen will. Mit seinen vielen Vorzügen ist das Simson-Mokick das richtige Gefährt und der richtige Gefährte für Beruf, Reise und Sport.

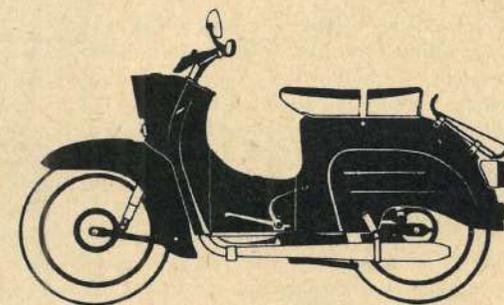
Als zweisitziges Einspur-Auto mit dem bewährten 3,4 PS-Dreigangmotor ausgerüstet, empfiehlt sich die Simson „Schwalbe“ ihren Liebhabern. Die leicht abnehmbare Verkleidung gewährt ausreichenden Wetter- und Schmutzschutz. Der Typ KR 51 wird deshalb vor allem von den Damen geschätzt.



Simson Moped „Spatz“ Typ SR 4-1



Simson Mokick „Star“ Typ SR 4-2



Simson Kleinroller „Schwalbe“ Typ KR 51

KRÖNUNG DER SIMSON-BAUREIHE ★★

Echte Freude sportlichen Fahrens vermittelt das neue zur Leipziger Frühjahrsmesse 1966 erstmalig vorgestellte Kleinkrafttrad Simson „Sperber“. Dieser ausgesprochene Sporttyp ist mit einem drehfreudigen fahrtwindgeköhlten 4,6 PS-Zweitaktmotor versehen, dessen klauengeschaltes Vierganggetriebe in allen Fahrsituationen

die volle Ausnutzung der Motorkraft gestattet. Beste Straßenlage gewährleisten die steifen Langschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen.

Der Simson „Sperber“ ist ein modernes Fahrzeug für moderne Fahrer. Ein Kleinkrafttrad bester Klasse!



SPERBER

Otto- und Dieselmotoren – unentbehrliche Kraftquellen für die moderne Industrie

Das umfangreiche Motorenprogramm findet in unserer gesamten Wirtschaft ein außerordentlich wichtiges Einsatzgebiet. Darüber hinaus werden die Motoren in hohen Stückzahlen in die europäischen Länder und nach Übersee geliefert.

Die Robur-Dieselmotoren-Baureihe 1–4 VO 12.5/9 umfaßt ein Leistungsbereich von 4,8–51,5 kw. Das entspricht 6,5–70 PS. Die Luftkühlung dieser Motoren gestattet das Arbeiten unter allen klimatischen Bedingungen. Dies beweisen die Testfahrten mit diesen Aggregaten. Durch die weitestgehendste Verwendung von

gleichen Bauteilen wird die Ersatzteilversorgung sehr vereinfacht.

Der VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck stellt aus seinem Programm die Dieselmotoren 3 und 6 KVD 14,5 SRW, wassergekühlt und 2–6 KVD 14,5 SRL, luftgekühlt, vor.

Besonderen Einsatz im Schiffsbau und in den Stromversorgungsanlagen finden die Motoren der Typenreihe NZD 9/12 des VEB Diesel-Kraftmaschinenwerkes Karl-Marx-Stadt. Der Leistungsbereich liegt zwischen 8 und 37,5 PS bei 1000 U/min bis 1500 U/min.

Die Baureihe der Kleindieselmotoren VD 8/8 aus dem Motorenwerk Cunewalde ist mit seinen etwa 100 Ausführungsvarianten universell einsetzbar. Der Leistungsbereich der 1,2 und 4 Zylinderpumpen erstreckt sich von 6,5 bis 26 PS. Diese luftgekühlten Kleindieselmotoren sind zur Weltspitze aufgerückt und werden im hohen Maße exportiert.



MULTICAR 22

**für innerbetrieblichen
Transport
und im Nahverkehr
hervorragend geeignet**

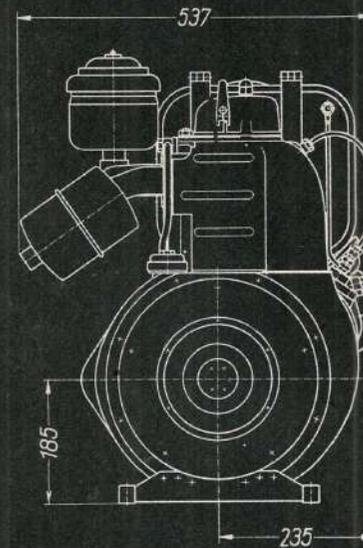
Durch die vielen Aufbauvarianten findet der kleine Transporter „Multicar 22“ mit einer max. Geschwindigkeit von 23 km/h in den verschiedensten Industriebetrieben sowie in der kommunalen Wirtschaft ein vielfältiges Einsatzgebiet.

Der „Multicar 22“ steht in den Ausführungen als Pritschenfahrzeug, Dreiseitenkipper, Muldenkipper und mit den Spezialaufbauten Wasserbehälter und Drehleiter DL 10 zur Verfügung.

Der „Multicar 22“ ist im internationalen Maßstab ein Spitzenerzeugnis seiner Klasse.

Luftgekühlter 13 PS 2-Zylinder-Dieselmotor – vollsynchronisiertes 4-Gang-Schaltgetriebe – Steigfähigkeit mit 2 t max. 16% – 4-Rad-Oldruckbremse – Nutzmasse 2 t – Anhängemasse 2,5 t – Abnehmbarer Fahrerschutz!

Die moderne Reinigung unserer Straßen mit geringem Zeitaufwand wird durch die selbstaufnehmende 2,5-t-Kehrmaschine gelöst. Sie erzielt in der Straßenreinigung hohe ökonomische Nutzeffekte. Ein Mann fährt und bedient diese leistungsfähige Maschine, mit der eine Kehrleistung bis zu 20 000 m²/h erzielt wird.



Eine der interessantesten Neuheiten zur Leipziger Frühjahrsmesse 1965 – der mit der Goldmedaille ausgezeichnete 13 m Universal-Montagemast – wird zur diesjährigen Messe erstmalig auf dem Fahrgestell des neuen IFA W 50 vorgestellt und seine vielfältigen Einsatzmöglichkeiten in der kommunalen Wirtschaft, auf Baustellen usw. demonstriert. Die Antriebsaggregate für Hydraulik und Arbeitsgeräte sind an der Montagesäule drehbar angeordnet und wirken als Gegengewicht.

Der Mast kann auf alle Lastkraftwagen mit mindestens 4 t Nutzlast aufgebaut werden.

QUALITÄT

GROSS GESCHRIEBEN

Aus den volkseigenen Betrieben Fahrradwerk Elite-Diamant Karl-Marx-Stadt und Mifa-Werk Sangerhausen haben bisher über 8,5 Millionen Fahrräder ihren Weg in alle Welt angetreten und erfreuen sich sowohl im Ausland als auch in unserer Republik größter Wertschätzung.

Für diese Qualitätsarbeit wurde allen Kinder-, Damen- und Herren-Touren- und Sportfahrrädern und dem Straßenrennrad das Gütezeichen „Q“ verliehen.

Das bereits umfangreiche Typenprogramm wurde jetzt durch eine weitere interessante Neuheit des VEB Mifa-Werk Sangerhausen vervollständigt. Es ist ein Faltrahrad, das im zusammengeklappten Zustand einen Transportraum

von nur 95 x 74 x 25 cm benötigt und besonders zum Mitführen im Kofferraum usw. geeignet ist.

Die gesamte Auslegung und die Ausstattung entsprechen dem bewährten Mifa-Mädchenfahrrad 26", Modell 351.

Die beim Faltrahrad getrennten Rohre des Rahmens werden mittels angeschweißten Scharniers klappbar zusammengehalten.

Der Lenker besitzt eine Schnellspanneinrichtung. Das gesamte Gewicht beträgt etwa 18 kg.

Dieses neue praktische Fahrrad wird den großen Kreis derer, die im Radfahren einen sinnvollen Ausgleichssport zur Erhaltung ihrer Gesundheit sehen, erweitern.



Eine stolze Bilanz

Überragende Sporterfolge auf IFA-Erzeugnissen 1965

TRABANT

„Internationale Tulpen Rallye“:
Klassensieg und
„Silberne Drei-Tulpen-Trophäe“

Internationale Rallye „Semperit“:
1. und 2. Platz
2 Goldmedaillen
Kleiner und großer „Semperit-Pokal“

„Internationale Österreichische Alpenfahrt“:
Klassensieg und damit
„Silbernes Edelweiß“

„Rallye Vlatava“ CSSR:
Klassensieg

„Rallye der 1000 Seen“ in Finnland:
1.–6. Platz

„Rallye München–Wien–Budapest“:
2 Goldmedaillen und Klassensieg
1 Silbermedaille
1 Bronzemedaille und
„Drei-Städtebecher“
Silbermedaille für die Mannschaft

„Internationale Wartburg-Rallye“:
3 Goldmedaillen
Klassensieg und
2. Platz in der Gesamtwertung
Silbermedaille für die Mannschaft
und weitere Silbermedaillen

WARTBURG

„Internationale Tulpen-Rallye“:
Silber- und Bronzemedaille

„Internationale Rallye Akropolis“:
Klassensieg und Goldmedaille
2. Platz und Goldmedaille

„Internationale Österreichische Alpenfahrt“:
2. Platz und Silbermedaille
3. Platz und Silbermedaille

Internationale „Vlatava-Rallye“ CSSR:
Klassensieg und Goldmedaille

Internationale „Rajd Polski“:
Klassensieg und Goldmedaille
2. Platz und Goldmedaille
3. Platz und Goldmedaille
4. Platz und Goldmedaille

„Rallye München–Wien–Budapest“:
Klassensieg und Goldmedaille
2. Platz und Goldmedaille
4. Platz und Goldmedaille

„Internationale Rallye Wartburg“:
Gesamtsieg
2 Klassensiege
3 Goldmedaillen
1 Silbermedaille

Internationale „Race-Rallye“ England:
Gewinner der „Lombank-Trophy“ und
Fabrikmannschaftssieg

SIMSON

stellt erneut besten Einzelfahrer der SIX DAYS, dazu 2mal Gold und 1mal Bronze auf der Isle of Man.

Meister des Sports Lothar Schünemann auf Simson GS 75 als „Man of the Trial“ von der englischen Sport- und Fachpresse gewürdigt.

Im Wettbewerbsjahr 1965 haben allein die Angehörigen der Simson-Sportabteilung (also ohne die Erfolge der auf Simson-Maschinen gestarteten ASK-, GST- und ADMV-Fahrer) insgesamt 28 Goldmedaillen 3 Silbermedaillen 4 Bronzemedaillen 4 Klassensiege und 1 Mannschaftssieg u. a.

zur „Internationalen Österreichischen Alpenfahrt“ und der „Vallo Bergamasche“ errungen.

Herausragend die überzeugenden Siege zur „Internationalen 3-Tage-Böhmerwald-Fahrt“

4 gestartete Fahrer auf „Simson GS“ = 4 Goldmedaillen
Klassensiege in der 50 cm³ und 75 cm³-Klasse
Gesamtsieger Ewald Schneidewind
Fabrikmannschaftssieg

MZ-ERFOLGE,

die die Sportwelt aufhorchen lassen:

Zur schwersten Geländefahrt in der Geschichte der „SIX DAYS“ zum dritten Mal Gewinner der FIM-Weltrophäe und Sieger im Kampf um die Silbervase sowie 3 Goldmedaillen 7 Silbermedaillen 3 Bronzemedaillen

Dazu wurden auf den maßgebenden internationalen Geländesportveranstaltungen 1965 erkämpft:

31 Goldmedaillen
13 Silbermedaillen
5 Bronzemedaillen
14 Klassensiege
7 Mannschaftssiege

Siege der DDR-Nationalmannschaften (MZ und Simson) „Internationale 3-Tage-Böhmerwald-Fahrt“

1. Platz der Fabrikmannschaften „Simson“
2. Platz der Fabrikmannschaften „MZ“

„Internationale Tatra-Fahrt“ Zakopane (MZ und Simson)

1. Platz der Fabrikmannschaften „MZ“
2. Platz der Fabrikmannschaften „Simson“

Motorrad-Weltmeisterschaft 1965

Klasse bis 125 cm³ 3. Platz Derek Woodman
Klasse bis 250 cm³ 4. Platz Heinz Rosner
5. Platz Derek Woodman
Klasse bis 350 cm³ 5. Platz Derek Woodman

Osteisen.de

