

IFA

mobil-report

AUSGABE  JUBILÄUMSMESSE 1965



ZUR  JUBILÄUMSMESSE VORGESTELLT:
WARTBURG 1000 COUPÉ ALS HARDTOP

UNSER
TITELBILD

„WARTBURG 1000“ – COUPÉ ALS HARDTOP

Eine willkommene Bereicherung des
Wartburg-Programms

Charakteristisch für das Äußere dieser neuen Coupé-Ausführung ist, daß der profilierte Karosseriestil des „Wartburg 1000“ erhalten bleibt.

Die neue Frontpartie besteht aus einer glasfaserverstärkten Polyester-Kühlerverkleidung, und die weiter nach vorn gezogene und wesentlich niedrigere Motorhaube paßt auf die serienmäßigen Vor- und Unterbauten.

Kennzeichnend für die „Wartburg“-Hardtopausführung ist der abnehmbare glasfaserverstärkte Polyester-Dachaufsatz. Dieses in sich geschlossene Karosserieteil enthält das ausstellbare Seitenfenster, die Vollsichtheckscheibe sowie eine Ablage, die gleichzeitig das versenkte Allwetterverdeck abdeckt.

Nach Lösen von 2 Rändelschrauben an den Türschloßsäulen und 2 Schnappverschlüssen am Rahmen der Windschutzscheibe läßt sich der Dachaufsatz leicht abnehmen.

Bei Fahrt mit offenem Wagen liegt das Allwetterverdeck vollständig versenkt im Verdeckkasten hinter den Rücksitzen und ist mit einer Persenning abgedeckt. Die Dreieckfenster schützen vor seitlich einfallendem Fahrtwind.

Die Variationsmöglichkeiten vom offenen, sportlichen Roadster, 2- oder 4sitzig gefahren, bis zum eleganten Coupé – auf dem bewährten Fahrwerk des „Wartburg 1000“ – machen das neue Wartburgmodell zum begehrten Fahrzeug für alle, die das sportliche Fahren lieben.



Herausgeber: Vereinigung Volkseigener
Betriebe Automobilbau, Karl-Marx-Stadt.
Nachdruck nur mit Genehmigung des
Herausgebers erlaubt. Druck: Druckhaus
Einheit Leipzig III/18/211 – K 61/65/DDR



mobil-report



800 Jahre Leipzig

800 Jahre Leipziger Messe

Die Bedeutung dieser herausragenden Ereignisse wird besonders unterstrichen durch die Tatsache, daß der Vorsitzende des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik und Erste Sekretär der SED – Walter Ulbricht – die Schirmherrschaft über das Doppeljubiläum übernommen hat.

Die traditionsreiche Handelsmetropole Leipzig erwartet in diesen Tagen rund 700 000 Besucher aus 95 Ländern; Einkäufer, Techniker und Wissenschaftler.

Der Wunsch der Kaufleute ist es, im bedeutendsten Ost-West-Handelszentrum Geschäftsabschlüsse mit ihren Partnern aus aller Welt zu tätigen, während die Techniker und Wissenschaftler in Leipzig die einzigartige Möglichkeit des Vergleiches auf allen Gebieten der Technik nutzen.

Von all den vielen Besuchern – gleich

welches Anliegen sie nach Leipzig führt – werden wenige versäumen, das umfassende Programm des volkseigenen Straßenfahrzeugbaues der DDR kennenzulernen. Vom Fahrrad bis zum PKW, vom Motorrad bis zum LKW und den Anhängern für die verschiedenartigsten Einsätze sowie dem entsprechenden Zubehör reicht die Auswahl der bereits in aller Welt bewährten Erzeugnisse des Industriezweiges.

Die zur Jubiläumsmesse 1965 erstmalig ausgestellten Neu- und Weiterentwicklungen ziehen selbstverständlich das besondere Interesse der Besucher der IFA-Halle und des dazugehörigen Freigeländes auf sich.

Sie legen Zeugnis davon ab, daß die Arbeiter, Techniker und Wissenschaftler bemüht sind, im Straßenfahrzeugbau ständig vorn zu sein.

DDR-Triumph

BEI DER
XXXIX. INTERNATIONALEN
SECHSTAGEFAHRT



Als am Abend des 12. September 1964 in der Erfurter Thüringenhalle mit Fanfarenklängen die Siegerehrung der XXXIX. Internationalen Sechstagesfahrt eingeleitet wurde, da vollzog sich der Schlußakt einer geradezu einzigartigen Demonstration des DDR-Motorsports und der volkseigenen Fahrzeugindustrie unserer Republik.

Nachdem bereits ein Jahr zuvor die Nationalmannschaft der DDR bei den Six Days in der ČSSR mit ihren MZ-Maschinen den Trophy-Sieg und überdies die MZ-Fahrer den Fabrikmannschaftsieg und 3 Klassensiege errungen hatten und Simson die beste Fabrikmannschaft der 50-cm³-Klasse stellte, schien eine Steigerung dieser Erfolge kaum noch möglich.

Doch die Six Days in Thüringen brachten beim Wettkampf der besten Motorrad-Geländefahrer der Welt nicht nur **eine Wiederholung des Trophy-Sieges der souverän fahrenden DDR-Nationalmannschaft auf MZ** vor Großbritannien, sondern zugleich wurde auch **noch ein Doppelsieg im Wettbewerb um die Internationale Silbervase** errungen.

Hier siegte das Team DDR B auf Simson vor DDR A auf MZ.

Bei einer Beteiligung der DDR-Fahrer in 7 Hubraumklassen wurden **6 Klassensiege** errungen (4 × MZ = 175 cm³, 250 cm³, 350 cm³, 500 cm³ und 2 × Simson = 50 cm³ und 75 cm³). Weiterhin erzielten die Fahrer 31 Goldmedaillen, 6 Silbermedaillen und 3 Bronzemedailen auf MZ und weitere 9 Goldmedaillen und 2 Bronzemedailen auf Simson.

Die Geschichte der seit 1913 durchgeführten Internationalen Sechstagesfahrt kennt kein zweites Beispiel für einen derart umfassenden Erfolg eines Landes bei dieser inoffiziellen Weltmeisterschaft des Motorrad-Geländesportes. Die Motorradindustrie der Deutschen Demokratischen Republik hat damit eine Spitzenposition errungen, deren Grundlage nicht allein auf motorsportlichem Gebiet zu suchen * ist; vielmehr sind diese Erfolge Ausdruck des hohen Könnens und ausgezeichneter Qualifikation der Werktätigen in Zschopau und Suhl.





SIMSON **Kleinfahrzeugtypen**

*wendig
kraftvoll
modern*

Einen Siegeszug ohnegleichen haben die 50-cm³-Motorzweiräder in den letzten Jahren angetreten.

In hervorragendem Maße an diesem

Erfolg sind die bisher weit über eine Million produzierten Simson-Kleinfahrzeuge beteiligt, die sich entsprechend ihrer Leistung, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit als führend in ihrer Klasse erwiesen haben.

Die neuen Simson-Modelle „SCHWALBE“, „SPATZ“ und „STAR“ setzen diese Erfolgsserie fort.

Zur Frühjahrsmesse präsentiert sich die **Simson „Schwalbe“** als ein noch sparsameres Fahrzeug. Dafür sorgt der von

dem VEB Berliner Vergaserfabrik neu entwickelte Vergaser 16 N 1 mit Leerlaufsystem und Startereinrichtung. Die Betätigung des Startersystems erfolgt nicht mehr durch Zugknöpfe am Armaturenblech, sondern mittels eines leicht bedienbaren Starterhebels auf der rechten Lenkerseite.

Um neue Interessentenkreise zu gewinnen, wird ab Mitte 1965 die „Schwalbe“ auch mit einer neu entwickelten Fußschaltautomatik geliefert.

Die gleichen Verbesserungen werden am **Simson „Star“** vorgenommen, womit ein geringerer Kraftstoffverbrauch und Bedienungsvereinfachung erzielt werden. Die elektrische Anlage entspricht ebenfalls der des Kleinrollers „Schwalbe“.

Auf Grund des kräftigen, allen Belastungen des 2-Personen-Betriebes gewachsenen Fahrwerkes wird die Type **„Spatz“** 1965 auf Wunsch auch mit Doppelsitzbank und Beifahrerfußrasten geliefert. Die Sekundär-Übersetzung wird dabei so verändert, daß auch bei Belastung mit 2 Personen eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h garantiert wird.

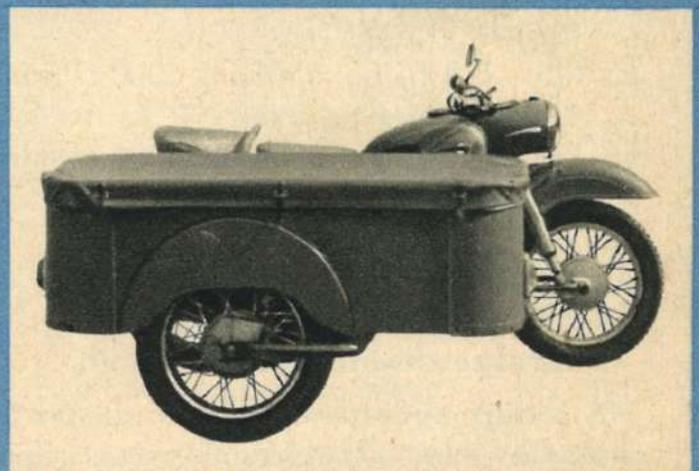
MZ Six-Days-Sieger

von 1963 und 1964, der Betrieb mit 45jähriger Tradition im Bau von Zweitaktern, gehört zu den bedeutendsten Werken im internationalen Motorradbau der Gegenwart.

Zur Jubiläumsmesse 1965 stellt der VEB Motorradwerk Zschopau allen MZ-Freunden wiederum ein großes Programm vor, das den vielfältigsten Motorradwünschen gerecht wird. Die in Großserien gefertigten Tourenmaschinen umfassen weiterhin die beiden ES-Typenreihen, die in einigen Details noch besser ausgereift sind.

Die ES 250/1 ist seitenwagenfest und kann mit dem bekannten MZ-Superelastik-Seitenwagen im Gespannbetrieb gefahren werden.

Eine Neuheit ist der MZ-Lastenseitenwagen, für den das gleiche Fahrgestell wie für den „Superelastik“ verwendet wird. Der Lastenseitenwagen besitzt einen Kastenaufbau in Stahlprofil-Leichtbaukonstruktion. Mit diesem vielseitig verwendbaren Kleintransporter kann eine Nutzlast von 125 kg befördert werden.



MZ 1965



Für alle Maschinen beider ES-Reihen setzt 1965 auch ein neues Farbprogramm in den Farben Rot, Blau, Olivbeige, Hellbraun und Schwarz ein.

Technische Kurzdaten:

ES 125 – 8,5 PS bei 5500 bis 6000 U/min

– Höchstgeschwindigkeit 90 km/h

ES 150 – 10 PS bei 5500 bis 6000 U/min

– Höchstgeschwindigkeit 95 km/h

ES 175/1 – 12 PS bei 5200 U/min

– Höchstgeschwindigkeit 100 km/h

ES 250/1 – 16 PS bei 5200 U/min

– Höchstgeschwindigkeit 115 km/h

MZ fertigt außerdem 4 Geländesportmodelle der Hubraumklassen bis 125 cm³, 175 cm³, 250 cm³ und 300 cm³.

Für 1965 ist vorgesehen, die 3 großen

MZ-Geländemaschinen der Kleinserie in einer der Original-Six-Days-Modellen ähnlichen für den Geländesport geeigneten Variante mit Telegabel vorn und Langschwinge hinten zu fertigen, während sich für die 125-cm³-Geländemaschine ein neues 5-Gang-Getriebe in Vorbereitung befindet. Die Einzylinder-Zweitaktmotoren dieser für den Verkauf bestimmten Geländemotorräder bringen gegenwärtig folgende Leistungen:

125 cm³ – 10,5 PS bei 6000 U/min

175 cm³ – 14,0 PS bei 5500 U/min

250 cm³ – 19,0 PS bei 5500 U/min

300 cm³ – 21,0 PS bei 5500 U/min



TRABANT 601 – einfach Klasse

Ob im turbulenten Großstadtverkehr, auf kurvenreichen Landstraßen, auf der Autobahn, im Gebirge – überall werden Sie seine hervorragenden Fahreigenschaften schätzen lernen.

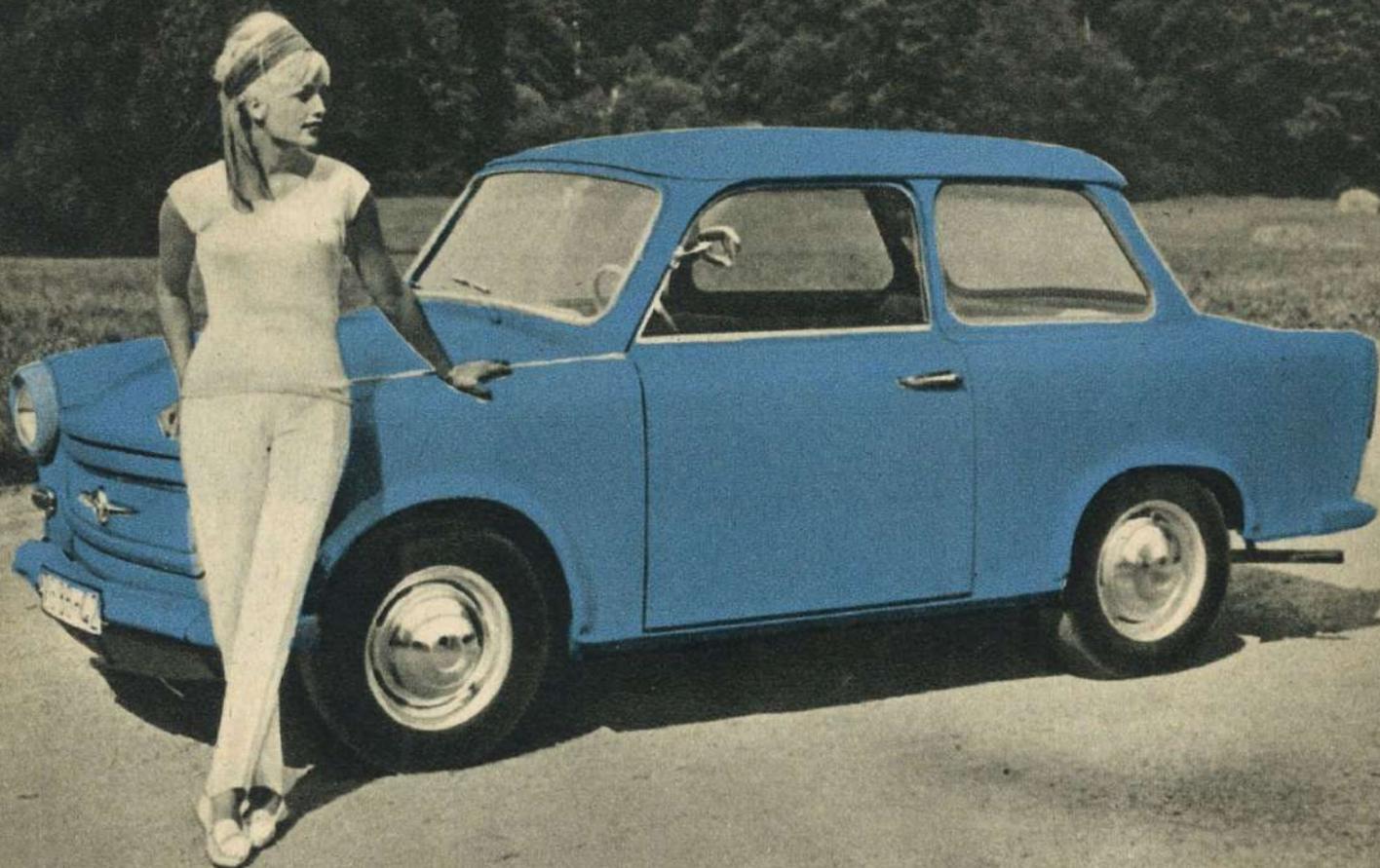
Es ist eine Tatsache – mit dem „Trabant 601“ fühlt man sich sofort vertraut. Sie brauchen kein Pilot zu sein, um die 23 munteren PS dirigieren zu können. Klar und übersichtlich ist die Instrumententafel. Nach allen Seiten haben Sie eine ausgezeichnete Sicht. Der Innenraum, hell und freundlich,

bietet 4 erwachsenen Personen ausreichend Platz.

Links vom Lenkrad der Zündanlaßschalter, der ein leichtes Starten ermöglicht. Unmittelbar neben der Lenksäule der Schalthebel.

Leichtgängig und bequem schalten Sie das vollsynchronisierte Vierganggetriebe. Das hohe Drehmoment von 5,2 kpm garantiert ein ausgezeichnetes Beschleunigungsvermögen.

Dank seinem bewährten stabilisierenden Frontantrieb wird der „Trabant“



nicht geschoben, sondern gezogen. Auch auf nasser Fahrbahn und im Winter bei Schnee und Eis „spurt“ er einwandfrei.

Dauergeschwindigkeit 90 km/h. Höchstgeschwindigkeit mühelos ehrliche 100 km/h! Für die richtige Betriebstemperatur des Motors sorgt die wartungsfreie Gebläse-Luftkühlung. Die serienmäßig eingebaute Heizungs- und Belüftungsanlage temperiert je nach Jahreszeit angenehm den Fahrzeuginnenraum.

Noch ein interessanter Hinweis:

Der VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau stellt zur Leipziger Frühjahrsmesse 1965 erstmals den „Trabant 601“ mit der automatischen Kupplungsbedätigung „Hycomat“ vor. Dieser Kupplungsautomat besteht im wesentlichen aus einem Hydraulikaggregat, das bei Berührung des Schalthebels bzw. in Abhängigkeit von der Motordrehzahl das Aus- und Einkuppeln übernimmt. Damit entfällt das Kupplungspedal. Nach Einlegen des Ganges ist nur noch das Fahrpedal zu betätigen.

WARTBURG 1000

EIN 2-TAKTER VON BESONDEREM FORMAT

Die ausgezeichnete Position, die der „Wartburg 1000“ innerhalb der während der letzten Jahre stark in den Vordergrund gerückten Hubraumklasse um 1000 cm³ einnimmt, beruht auf der charakteristischen Konzeption des bewährten Typs „Wartburg 1000“ des VEB Automobilwerk Eisenach.

Der Personenkraftwagen „Wartburg 1000“ ermöglicht bei verhältnismäßig kleinem Hubraum und entsprechender Wirtschaftlichkeit hohe Fahrleistungen, die schon im Bereich von Automobilen der sogenannten Mittelklasse liegen.

Darüber hinaus zeichnet sich der „Wartburg 1000“ durch besonders großzügige Raumverhältnisse und hohen Komfort aus.

Das umfangreiche Fertigungsprogramm umfaßt die 4türige Standard-Limousine

und die Limousine de Luxe, die beide auch mit Stahlschiebedach geliefert werden, das elegante 2türige Coupé, die 5türige Campinglimousine sowie die 1964 neugestalteten Kombiwagen Standard und Kombi-Limousine de Luxe.

Diese umfangreiche Wartburg-Palette wird 1965 ergänzt durch das neue 2sitzige Coupé in Hardtopausführung.

Bei Beibehaltung der typischen Karosserielinie des „Wartburg 1000“ wurde ein sportliches Fahrzeug geschaffen, das den Wünschen vieler Wartburg-Enthusiasten entspricht.

Auf dem Titelbild dieses Heftes und in unserer Titelbildbeschreibung haben wir dieses Fahrzeug bereits bekanntgemacht.





Durch eine zielgerichtete Entwicklungsarbeit ist es gelungen, wesentliche Neuerungen an dem bewährten Lastkraftwagen Robur LO/LD 2500 einzuführen. In diesen Fahrzeugen vereinen sich Robustheit, Einsatzfreudigkeit und weitestgehende Wartungsfreiheit mit der nun möglichen wahlweisen Ausrüstung mit Otto- oder Dieselmotor der Standardtypen.

Beim **Pritschenwagen LO/LD 2500** stellt die Tieferlegung der Ladefläche eine wertvolle konstruktive Verbesserung dar. Die auf einem stabilen Stahlunterbau ruhende Pritsche besitzt im beladenen Zustand nur noch eine Ladehöhe von 1000 mm und ermöglicht ein leichteres Be- und Entladen.

Wirtschaftliche Erwägungen führten zur Veränderung des Aufbaues beim Kofferverwagen LO/LD 2500. Zur Verbesserung des Nutzlastfaktors ist der Kofferaufbau in Leichtbauweise (Wabenbau) hergestellt. Eine Sonderausführung dieses Fahrzeuges ist der Thermos-Kofferverwagen. Die erforderliche Wärme-

ROBUR-Kraftfahrzeuge mit erhöhtem Nutzwert

isolierung wird durch Schaum-Polysterol erreicht.

Der Aufbau des **Kastenwagens LO/LD 2500** ist eine mit dem Rahmen verschweißte Ganzstahlkonstruktion. Die neu gestaltete Heckpartie mit der Doppelflügeltür ermöglicht einen besseren Zugang zum Laderaum. Durch die Vorverlegung des Motors um ca. 440 mm wurde die Ladefläche auf 8,8 m² vergrößert und der Laderaum auf 14 m³ erhöht.

Erstmalig wird der **Robur-Reiseomnibus** mit dem Dieselmotor 4 KVD 12,5 SRL ausgerüstet. Hier wurde durch die Vorverlegung des Motors um ebenfalls ca. 440 mm und die Verlängerung des Aufbaues Platz für eine weitere Sitzreihe gewonnen. Der Reiseomnibus LO/LD 2500 B 21 bietet 21 Personen einschließlich Fahrer auf bequemen, mit Schaumgummi gepolsterten Sitzen Platz.



neue B 1000

AUSFUHRUNGEN 1965



Ab Mitte des Jahres gehen zwei neue Barkas-Ausführungen in Serie. Es sind der vielgefragte B 1000-Pritschenwagen und der B 1000-Kleinbus. Damit wird das B 1000-Sortiment vervollständigt und umfaßt Grundausführungen als

B 1000-Pritschenwagen

B 1000-Kombiwagen

B 1000-Kastenwagen

B 1000-Kleinbus

und Spezialausführungen als

B 1000-Krankenwagen

B 1000-Verkehrsunfallbereitschaftswagen

B 1000-Kleinlöschwagen

Im Rahmen der technischen Vervollkommnung und Weiterentwicklung des

B 1000 wurden für alle Ausführungen eine Anzahl Änderungen für das Modell 1965 eingeführt. Die wesentlichsten davon sind:

Neue Heizung mit zweitem Wärmetauscher für die Beifahrerseite und günstigere Lage des Kühlwassereinfüllstutzens;

neuer Handbremshebel mit höherer Standfestigkeit und sehr bequemer Betätigung;

Feststeller für die Hecktür zur unbehinderten Ladearbeit;

Grundplatte zur Befestigung von Anhängerkupplung und Zughaken.

Barkas B 1000 – der Schnelltransporter mit den Eigenschaften eines Personenkraftwagens.

DER LASTKRAFTWAGEN S 4000-1

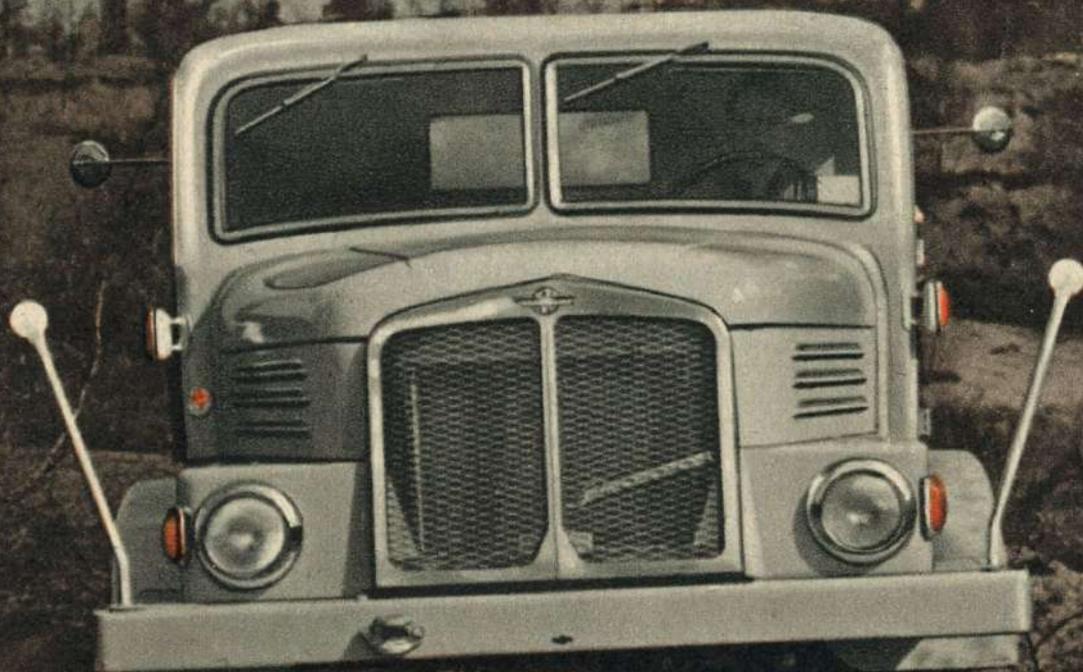
mit seinem 90-PS-Viertakt-Vierzylinder-Dieselmotor hat sich bereits in vielen europäischen und überseeischen Ländern bestens bewährt und internationale Anerkennung gefunden. Die in vier Kontinenten bei arktischem und subtropischem Klima, z. T. auf schlechtesten Straßen und Pisten durchgeführten Fahreinsätze haben die technischen und ökonomischen Kennwerte dieses Lastkraftwagens als hervorragend bestätigt.

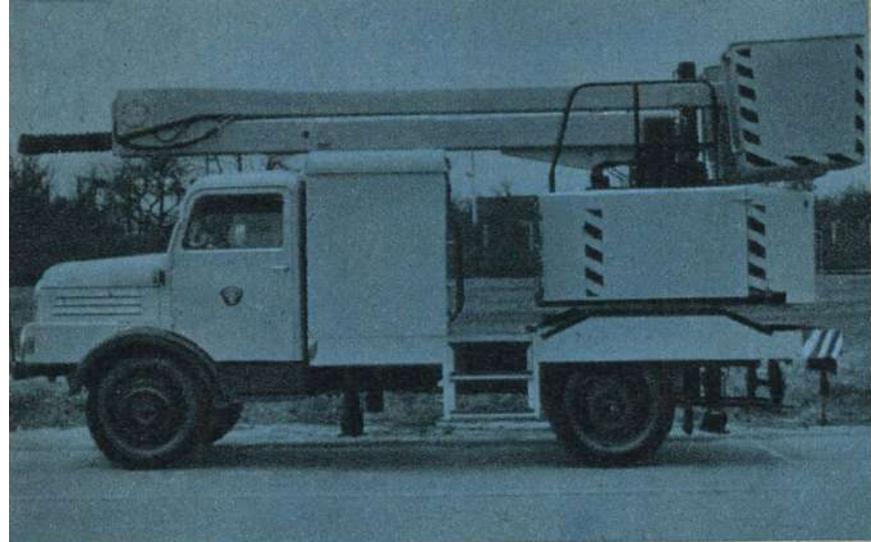
Neu am S 4000-1 ist der Einbau einer Motorbremse. Als Auspuffbremse ausgebildet verleiht sie dem Fahrzeug bei längeren Talfahrten eine zusätzliche Bremswirkung und damit erhöhte Fahr-

sicherheit. Die hydraulische Bremse wird dadurch weitestgehend entlastet, so daß ein Überhitzen der Bremssteile ausgeschlossen ist.

Das Typensortiment des S 4000-1 wurde wiederum erweitert. Zu den bereits vorhandenen über 20 Sonderausführungen zählt nun noch der Thermoskoffer, der für den Transport leichtverderblicher Lebensmittel konstruiert wurde. Er ist mit 6 eutektisch wirkenden Patronen ausgestattet, die eine gleichmäßige Kühltemperatur gewährleisten. Auf Wunsch wird der Thermoskoffer als Frischfleischkoffer mit 15 Fleischhaken auf 3 Rohrbahnen ausgerüstet.

Hohe Laufleistungen bis 300 000 km ohne Generalreparatur beweisen immer wieder die technische Reife und Leistungsfähigkeit des LKW Typ S 4000-1.





13 m-UNIVERSAL-MONTAGEMAST –

eine Neuentwicklung des
VEB Spezialfahrzeugwerk Berlin-Adlershof

Der Mast kann auf Lastkraftwagen mit
mindestens 4 t Nutzlast aufgebaut wer-
den. Alle Antriebsaggregate für Hydraulik
und Arbeitsgeräte sind an der Mast-
säule drehbar angeordnet und wirken
zugleich als Gegengewicht.

Technische Daten:

Arbeitshöhe: 13 m

Arbeitstiefe unter Flur: 2 m

Arbeitsweite (horizontal größte) 10 m
Radius

Schwenkbereich: 450°

Nutzlast: 200 kg

In der Normalausführung mit
2 Mastkörben, auf Wunsch mit nur
1 Mastkorb lieferbar.

Sonderausstattung auf Wunsch:
Abschaltbare Kompressor-Anlage
mit Förderstrom 56 cm³ pro Stunde
Enddruck 6 kp / pro cm² oder in
Generator-Anlage 3,75 kW.



Zum Aufbau gehören:

Kofferaufbau mit Sitzbank
Eingebaute Werkzeugfächer sowie
Reparaturecke mit Schraubstock.

An Zusatzausrüstungen
sind vorgesehen:

Aufsteckbare Auszugrolle,
Sicherheitsgurt, Stativlampe mit
Kabel, Hilfsseil und Werkzeug.

13m-Universal-Montagemast auf Fahrgestell LKW S 4000-1



KLEIN- TRANSPORTER „multicar 22“

VEB Fahrzeugwerke Waltershausen

Dieses Fahrzeug, das durch seine vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und unvergleichbare Leistung in allen Industriezweigen eingesetzt werden kann, ist für den innerbetrieblichen Transport und Nahverkehr hervorragend geeignet. Ob für Stückgut oder für Schüttgut mit hohem Flüssigkeitsgehalt, der Multicar 22 in der entsprechenden Ausführung als Pritschenfahrzeug, Dreiseitenkipper, Muldenkipper wird allen Anforderungen gerecht.

Erstmals vorgestellt werden auf der Jubiläumsmesse 1965 die speziell für die kommunale Wirtschaft entwickelten Ausführungen als **Sprengwagen** und mit **Drehleiteraufbau**.

Multicar 22 – mit dem leistungsstarken luftgekühlten 13-PS-Zweizylinder-Dieselmotor und einem vollsynchronisierten Schaltgetriebe ausgestattet – erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 23 km/h.

Nutzmasse 2,0 t

Anhängemasse: 2,5 t

Steigfähigkeit mit 2 t max. 16%

4-Rad-Öldruckbremse

abnehmbares Kabinendach

Der Kleintransporter Multicar 22 ist nach internationalem Maßstab ein Spitzenerzeugnis in seiner Klasse.





Beste Qualität und höchste Verkehrssicherheit zeichnen die Fahrradmodelle der volkseigenen Werke Mifa und Elite-Diamant aus, die den Fahrradfreunden aller Altersgruppen angeboten werden.

Mit dem Radfahren beginnt es ...

Die von Jahr zu Jahr allgemein feststellbare Zunahme der Verkehrsdichte, mit der auch die Unfallgefahr wächst, stellt die Verantwortlichen des Verkehrswesens immer wieder vor neue Probleme.

Die Ursache liegt in der stürmischen Entwicklung der Motorisierung der letzten 15 Jahre begründet. Trotz der sich ständig erhöhenden Produktion und Zulassung von Motorfahrzeugen darf die Existenz des nunmehr schon ein Jahrhundert alten Fahrzeuges nicht übersehen werden.

Mögen manche Motorisierte die Radfahrer auch als „Gefahr der Landstraße“ bezeichnen, so schließt das nicht aus, daß das wohl älteste, geräuschlose und in weiten Kreisen beliebte Fahrrad noch immer seine Daseinsberechtigung hat.

Im Gegenteil, viele Motorisierte schaffen sich als Zweit- oder Drittfahrzeug erneut ein Fahrrad von Mifa oder Elite-Diamant, den weltbekannten Fahrradwerken, an.

Selbstverständlich muß sich auch der Radfahrer streng an die zum Schutze der Ver-

kehrsteilnehmer bestehenden Verkehrsvorschriften halten.

Es liegt nun in der Eigenart dieses volkstümlichen Verkehrsmittels, daß selbst Kinder unter 14 Jahren am Straßenverkehr beteiligt sind.

Es wäre verfehlt, die heranwachsenden jungen Menschen vom Straßenverkehr zu isolieren, aus Sorge darum, daß es ihnen an der Kenntnis der Verkehrsvorschriften oder an der Bereitschaft fehlt, sich vernünftig zu verhalten.

Es wird von der Verkehrspolizei oft bestätigt, daß jugendliche Radfahrer zu den sichersten Verkehrsteilnehmern gehören. Die Vermittlung des Verkehrswissens muß deshalb als eine wichtige Aufgabe der Schulen und der außerschulischen Gemeinschaften betrachtet werden.

Die Jugenderzieher müssen unsere Jugend noch verkehrssicherer machen und ihre Beurteilung in Noten ausdrücken.

Es ist erfreulich, daß bereits vielerorts in der DDR Verkehrsgärten bestehen und praktische

Verkehrsübungen betrieben werden. Die Volkspolizei und Verkehrserziehungsaktive stehen dabei unseren Kindern und Jugendlichen vorbildlich helfend zur Seite.

In diesem Zusammenhang weisen die volkseigenen Fahrradwerke Mifa und Elite-Diamant auf die gemeinsam mit der VVB Automobilbau und dem Ministerium des Innern im Jahre 1963 erstmals herausgegebene Broschüre „Mein Freund, das Fahrrad“ hin. Speziell für die schulpflichtige Jugend erarbeitet, enthält sie die wichtigsten Verkehrsvorschriften und sonstige Hinweise für den Radfahrer. Diese Broschüre wird im Jahre 1965 erneut in

hoher Auflage erscheinen und den Schulen, der Pionierorganisation usw. ein wertvolles Unterrichtsmittel sein.

Unsere Verkehrsplaner sollten sich von der Zunahme der Motorrad- und Autofahrer nicht so beeindruckt lassen, daß sie die Anwesenheit der Millionen Radfahrer übersehen, sondern bei der Straßenprojektierung daran denken, daß auch die Radwege ihre besondere Daseinsberechtigung haben. Das Vorhandensein getrennter Fahrbahnen für schnelle und langsame Fahrzeuge ist für den reibungslosen Verkehrsablauf in Zukunft unerlässlich.

IFA

aktuell ... aktuell ...



WARTBURG stellt Zuverlässigkeit und technische Reife unter Beweis. Auf internationalen Leistungsprüfungen und Rallyes wurden bisher 150 Goldmedaillen auf **WARTBURG** errungen.

IFA-Erzeugnisse wurden 1964 auf 32 internationalen Auslandsmessen und -ausstellungen vorgestellt und erregten das Interesse der Fachleute.

◀ Internationale Messe Damaskus.



◀ Platz 1–5 für **TRABANT** in der 700-cm³-Klasse zur „Rallye der 1000 Seen“ in Finnland.

LKW-Export

400 LKW und Busse vom VEB Roburwerke Zittau wurden 1964 nach Indonesien geliefert. Sie wurden zerlegt verschifft und von der indonesischen Firma „Imermotors“ montiert.

Bereits im Mai des Jahres 1964 war ein Vertrag über die Lieferung von 500 Dreiseitenkippern des Typs S 4000-1 abgeschlossen worden.

Holland importierte 1964 254 Prozent mehr „TRABANT“ gegenüber 1963. ▶



Beim WM-Lauf auf dem „Suzuka-Rennkurs“ in Japan am 1. 11. 64 fuhr Hailwood auf MZ wiederum ein großartiges Rennen. Er startete mit einer 251-cm³-MZ-Rennmaschine in der Klasse bis 350 cm³ und belegte hinter dem Weltmeister dieser Klasse einen hervorragenden 2. Platz!

Neuen phantastischen Rundenrekord in 3.08,8 min = 164,250 km/h fuhr am 26. 7. 64 der mehrfache Motorradweltmeister MIKE HAILWOOD (GB) beim Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring der DDR auf einer MZ RE 250. Hailwood erreichte mit der Viertelliter-Zweitaktmaschine aus Zschopau nahezu die von ihm vorher in der Klasse bis 500 cm³ gefahrene Zeit! ▶



MITTELASIEN-TOUR 1964 BEENDET

ROBUR EINMALIG HARTE

BEWÄHRUNGSPROBE BESTANDEN

Paßüberfahrten im Pamir und Tien-schau bis zu Höhen von 3367 m, extreme Hitze und Kälte, Steinschläge und wellblechartige, staubige Hochgebirgsstraßen waren eine einmalige Qualitätstestung des Robur.

Als erste Ausländer durchquerten die 5 Journalisten und Alpinisten der Expedition mit dem „Robur“ auf heimtückischen Sandpisten die Wüsten Karakum und Kysylkum. Sandstürme und Temperaturen bis zu 50 °C stellten die Leistungsfähigkeit des luftgekühlten Robur

LO 2500 bei ständiger Überbelastung unter Beweis.

Alles, was nur den Namen Benzin trägt – angefangen von der 66er „Klingelbrühe“ bis zum allerbesten hochoktanigen Sprit – setzte der Robur-Motor auf 18000 schweren Kilometern in Kraft um.

Der Expeditionsleiter der Mittelasien-tour 1964 konstatiert nach Beendigung der Fahrt: „... Der Robur hat eine einmalig harte Bewährungsprobe bestanden.“



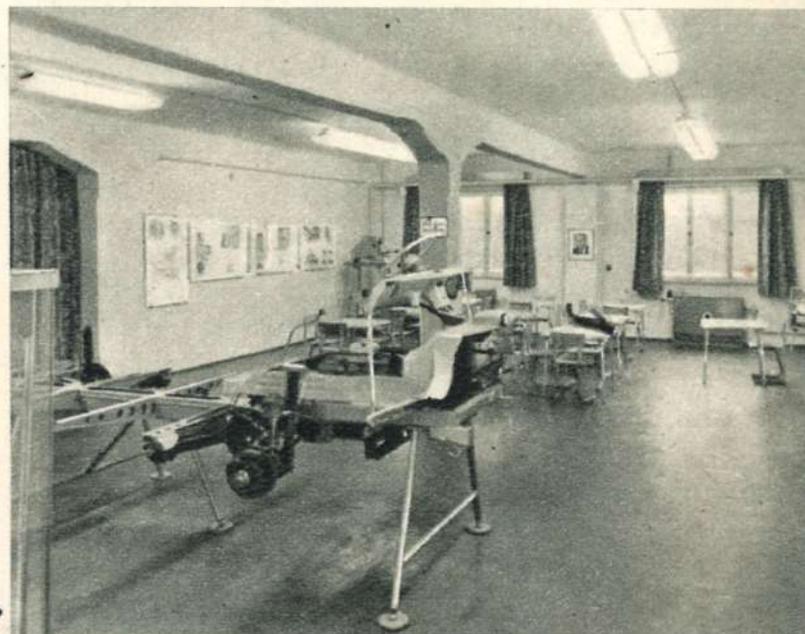
Amsterdam

Neue repräsentative Ausstellungen und Verkaufsräume für WARTBURG- und BARKAS-Wagen eröffnete der Generalvertreter für die Niederlande de Binckhorst.



Vorbildlicher Kundendienst

Eine jährliche Reisedistanz von rund 40 000 km bewältigt jeder Auslands-Instrukteur des VEB Fahrzeug- und Gerätewerkes SIMSON Suhl. Der „Moped-Globetrotter“ findet nicht nur in Europa spezielle SIMSON-Hilfe, sondern z. B. auch in Teheran, Kairo, Damaskus, Conakry und Havanna.



BARKAS-Schulungszentrum

Im modernen BARKAS-Schulungszentrum werden jährlich etwa 500 Spezialisten praktisch und theoretisch für den BARKAS-Service im In- und Ausland ausgebildet.

IFA aktuell

In über 60 Länder exportiert das Außenhandelsunternehmen DIA Transportmaschinen, Berlin, IFA-Straßenfahrzeuge und Fahrzeugzubehör.



Mehr als 5 Millionen Fahrräder verliehen bis 1964 die Werkhallen des VEB Fahrradwerkes ELITE-DIAMANT. Sämtliche Fahrradtypen des Werkes tragen das Gütezeichen „Q“.

