



mobilität-report



10

JAHRE

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK



1959

| 2

WAS MÖCHTEN SIE LESEN?

Seite

10 Jahre technisches und wirtschaftliches Schaffen	3
Eine erfolgreiche Bilanz	4
Geländehindernisse mit „Gold“ aufgewogen	7
Standardisierung in der Fahrradindustrie	9
Interessantes vom „Trabant“	10
Ein guter Rat: Fahr Motorrad	14
Ein Trip mit dem „Barkas“-Kleinbus	16
Auf dem Gipfel des Toto	22
Eiserne Herzen	24
Internationaler Kundendienst	28
Kleiner „Trabant“ ganz groß	30
Unsere Straßenfahrzeuge in aller Welt	31
Diesel-Ameisen	32
Neue MZ 125/3	34
Auf Service-Inspektion in Burma	36

Titelbild: Empfangshalle des IFA-Pavillons zur Leipziger Frühjahrsmesse 1959

Herausgeber: Vereinigung Volkseigener Betriebe Automobilbau Karl-Marx-Stadt

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers erlaubt

Druck: Druckhaus Einheit Leipzig III/18 211 - K 1001 59



10 JAHRE TECHNISCHES UND WIRTSCHAFTLICHES SCHAFFEN

Wenige Wochen trennen uns noch von dem Tage, an dem die Deutsche Demokratische Republik den 10. Jahrestag ihres Bestehens begeht. Diese 10 Jahre sind untrennbar verbunden mit der Entwicklung des volkseigenen Fahrzeugbaues, der einen großen Aufschwung genommen hat und dessen Erzeugnisse heute Weltruf genießen. Es ist eine erfreuliche Bilanz, die wir nach zehnjähriger harter aber erfolgreicher Arbeit ziehen können.

Ein Blick auf diese Bilanz zeigt, daß die Friedenspolitik der Deutschen Demokratischen Republik gute Früchte getragen hat. Im wirtschaftlichen Leben unserer Republik und im Export nimmt der Fahrzeugbau einen bedeutenden Platz ein. Mit der Verwirklichung entsprechender Gesetze und Verordnungen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik sind in den Betrieben auch unseres Industriezweiges grundlegende Verbesserungen in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht geschaffen worden, die heute schon als selbstverständlich hingenommen, das Leben der Werktätigen und die Arbeitsbedingungen schöner gestalten.

Am 7. Oktober feiert die Deutsche Demokratische Republik ihren Geburtstag. Unter den vielen Gratulanten werden sich auch die Werktätigen des volkseigenen Fahrzeugbaues befinden. Ihr Dank, den sie dem Geburtstagskind schulden, wird aus der Verpflichtung bestehen, weiter an der Verbesserung der Qualität der Erzeugnisse, an der Vervollkommnung der äußeren und inneren Gestaltung der Fahrzeuge und nicht zuletzt an sich selbst zu arbeiten.

Die Deutsche Demokratische Republik baut den Sozialismus auf und dazu braucht sie Menschen, die sozialistisch leben und zu arbeiten verstehen. In diesem Bewußtsein werden die Fahrzeugbauer mehr denn je alle Kräfte daran setzen, um den Erwartungen, die Staat und Regierung auf sie setzen, vollauf gerecht zu werden.

Seien es die Lastkraftwagen, Personewagen, Motorräder, Mopeds, Motoren oder Fahrräder – an ihnen allen beweist sich die Aufwärtsentwicklung der vergangenen Jahre. Der volkseigene Fahrzeugbau ist gerüstet auch in den kommenden Jahren allen Anforderungen, die der friedliche Aufbau der sozialistischen Wirtschaft und der Innen- und Außenhandel stellt, gerecht zu werden.

Eine erfolgreiche Bilanz

Die Produktion im VEB Automobilwerk Eisenach wird gegenüber 1958 im Jahre 1959 auf 119,6% ansteigen und bis 1965 auf 171,3%. Das ist die Zielsetzung, die auf dem V. Parteitag der SED gegeben worden ist. Sie unterstreicht die Bedeutung, die dem Automobilbau in der Deutschen Demokratischen Republik im Zusammenhang mit der Verbesserung des Lebensstandards beigegeben wird.

Schon heute exportiert Eisenach den „Wartburg“ in über 30 Länder. Er bewährt sich am Polarkreis und in den Tropen genauso gut wie südlich des Äquators. Diese Tatsache und das ständig steigende Exportvolumen beweist, welche ausgezeichnete Arbeit im VEB Automobilwerk Eisenach geleistet wird. Ein erfolgreicher Automobilexport setzt vieles voraus. Vor allem muß der Wagen dem internationalen Stand des Automobilbaues entsprechen, den Anforderungen des betreffenden Landes genügen, sowie in jeder Beziehung konkurrenzfähig sein und sein Export muß sich auf einen gut funktionierenden Kundendienst stützen.

Durch fortwährende Entwicklungsarbeit ist es gelungen, dem „Wartburg“ ein so hohes Niveau zu geben, daß die Verkaufserfolge ständig zunehmen.

Am deutlichsten kommt die Konkurrenzfähigkeit des „Wartburg“ auf Grund seiner hohen technischen Qualität und des ausgezeichneten Kundendienstes im Marktklima zweier Exportgebiete zum Ausdruck, welche selbst eine hohe Autoproduktion besitzen. Das sind die USA und Westdeutschland. Dorthin wird der „Wartburg“ seit geraumer Zeit erfolgreich exportiert.

Ein Mittel, die technischen Eigenschaften des „Wartburg“ in härtesten Bewährungsproben zu zeigen und weitere Abnehmerkreise damit bekannt zu machen, ist die Beteiligung am Automobilsport.

Bewußt konzentriert sich das Eisenacher Werk ausschließlich auf die sportliche Beteiligung mit seinem Serientyp, um eine mehr oder weniger abstrakte Demonstration mit speziellen Rennsportkonstruktionen zu ver-

meiden. Durch den Einsatz des Serienwagens selbst, wird dessen hochgradige Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit am besten unter Beweis gestellt.

Insofern stehen also auch die Exporterfolge des „Wartburg“ im Zusammenhang mit seinen sportlichen Serienerfolgen.

Die Sportgruppe des VEB Automobilwerk Eisenach beteiligt sich an den größtenteils international besetzten Wettbewerben mit serienmäßigen „Wartburg“-Wagen.

Es besteht hier leider nicht die Möglichkeit, alle Veranstaltungen mit ihren spezifischen Verhältnissen zu behandeln. Jedoch sollen aus der großen Zahl von Wettbewerben die wesentlichsten herausgestellt und ein kurzer Überblick gegeben werden.

Am 18. bzw. 19. Januar 1959 gingen 322 Teilnehmer aus 20 Nationen, darunter bekannte Rennfahrer in Athen, Den Haag, Glasgow, Lissabon, München, Paris, Rom, Stockholm und Warschau an den Start. Schneestürme, Nebel, Glatteis und verschneite Paßstraßen gestalteten die 4000-km-Rallye Monte Carlo



Anerkennung in aller Welt –
Die „Wartburg“-Camping-Limousine in New York.



Die „Wartburg“-Limousine de Luxe auf dem Gelände der Brüsseler Weltausstellung.

abermals zu einem ungewöhnlich harten Wettbewerb. Bezeichnenderweise erreichten nur 50% der gestarteten Wagen das Ziel der Fahrt. Schon allein das Durchhalten der in Warschau gestarteten „Wartburg“-Wagen ist als ein unzweideutiger Erfolg zu werten, der durch ihre beachtliche Placierung im Mittelfeld bei der Erstmaligkeit der Beteiligung verstärkt wird.

Ebenfalls in Luxemburg – einem der zahlreichen „Wartburg“-Exportländer – konnte der Sportfahrer Rene Farenza, bei dem am 18. Januar 1959 auf den Findel stattgefundenen „Salon Neige et Glace“, mit dem 900-ccm-Dreizylinder-Zweitaktwagen aus Eisenach von 78 anderen Teilnehmern den 1. Platz belegen.

Doch nicht allein die sportlichen Erfolge legen von den guten Eigenschaften unseres „Wartburg“-Typs Zeugnis ab. Auch die gelungene Karosserie sowie die elegante und formschöne Ausstattung fand bei Schönheitswettbewerben in Österreich, Holland und Luxemburg internationale Anerkennung.

1957 beteiligten sich verschiedene „Wartburg“-Ausführungen an dem „concours d'elegance dame und auto in Wien“.

Hier erhielt den ersten Platz die „Wartburg“-Limousine de Luxe und damit die Goldmedaille.

Kurze Zeit später, am 6. Juli 1957, standen die „Wartburg“-Wagen Limousine de Luxe, die Limousine, das Coupé, der Kombi sowie das Cabriolet beim „concours de carrosserie“ des königl. Niederländischen Automobil-Clubs in Scheveningen wiederum im Wettbewerb mit 140 Personenwagen verschiedenster Marken und Modelle. Hier errang der „Wartburg“-Kombiwagen den ersten, das „Wartburg“-Cabriolet den zweiten und vier weitere „Wartburg“-Ausführungen dritte Preise. Dieser bisher größte internationale Erfolg bei Schönheitswettbewerben bestätigt nicht nur die konstruktive Reife dieser Wagen; er unterstreicht auch die Leistungen aller Werktätigen des VEB Automobilwerk Eisenach. Beim luxemburgischen Wettbewerb der Fahrzeuge im Staatsbad Mondorf errang unsere „Wartburg“-Limousine de Luxe sogar den Ehrenpreis und damit den Sieg in der Klasse der Wagen bis 1000 ccm.

Neue glänzende Erfolge der Saison 1959 ergänzen diese Demonstration der Güte des Eisenacher Automobiltyps und beweisen, daß der ständige Reifeprozess am „Wartburg“ seine Früchte trägt.

Zwei Wagen der Sportgruppe des Werkes nahmen am 10. und 11. April an der „Internationalen Rallye Hanseat“ teil. Beide „Wartburgs“ hatten vom Standort Detmold aus in der Nacht die „Route der 15 Berge“ und danach die „Route der 1000 Kurven“ bereits strafpunktfrei absolviert, als anschließend daran die entscheidenden Sonderprüfungen auf dem Nürburgring begannen. Bei der 5. Runden-Sonderprüfung auf der 22,810 km langen Nordschleife lagen die zwei „Wartburg“-Wagen mit einem Rundendurchschnitt von etwa 95 km/h weit über der geforderten Sollzeit. In weiteren Prüfungen auf dem Ring konnten die zwei „Wartburgs“ und ihre Fahrer gegenüber den 145 Teilnehmern aller Klassen die geforderten Geschwindigkeiten erreichen. Auf diese Weise wurde ein hervorragendes Ergebnis erzielt.



Die „Wartburg“-Besatzung Otto/Hanf errang den Gesamtsieg und den Klassensieg. Der zweite Wagen mit Jäger/Möller belegte dazu den 2. Platz im Gesamtklassement sowie in der Klasse bis 1000 ccm; und um den Triumph vollständig zu machen, erzielten beide Eisenacher Equipen zusammen mit einem privaten „Wartburg“-Teilnehmerpaar aus Berlin außerdem den Mannschaftsieg.

Auch die Rallye Polen 1959 wurde zu einem großen Erfolg des Eisenacher Automobilwerkes. Trotz ungünstiger Witterungsverhältnisse gelang es, auf dieser Strecke, welche als sprichwörtlich „schwer“ bekannt ist, zwei Goldmedaillen zu erringen.

Kurz darauf stellte sich der „Wartburg“ in Griechenland bei der „Rallye-Acropolis“ seinen internationalen Konkurrenten. Unter den Teilnehmern befanden sich sehr viele



Herr Benoit Maurice, Präsident des Organisations-Komitees, sowie Präsident der Ecurie Luxembourg überreicht den ersten Preis für die „Wartburg“-Limousine de Luxe an Fräulein Andrée Simon und Herrn Gaston Greven.

Wagen, welche hubraummäßig größer waren. Trotz allem gelang es dem „Wartburg“ unter den 50% der Wagen, die das Ziel erreichten, einen ehrenvollen 4. Platz zu erzielen.

Unsere „Wartburg“-Modelle gehören international zu den schönsten ihrer Klasse. Das hat ihnen bereits 1957 und 1958 zahlreiche Preise eingebracht. Ein Höhepunkt aber war zweifelsohne der Schönheitswettbewerb am 5. 7. 1959 im luxemburgischen Staatsbad Mondorf, auf dem die „Wartburg“-Wagen vor amerikanischen, italienischen, engli-



Die luxemburgische Nationaltänzerin, Madame Heyard, versinnbildlicht in ihrem Tanz die Schönheit und Eleganz des preisgekrönten „Wartburg“-Sport-Coupé.

schen, französischen und westdeutschen Fabrikaten den ersten, zweiten, vierten und sechsten Preis erhielten.

Die immer größer werdende Anerkennung, welche den „Wartburg“-Wagen in der internationalen Automobilwelt gezollt wird, ist nicht zuletzt das Ergebnis jener „Wartburg“-Erfolge als eine Demonstration der hohen konstruktiven Reife und Qualität der Wagen des VEB Automobilwerk Eisenach.

Daß die Eisenacher Automobilbauer die aus dem Sport gewonnenen Erkenntnisse auswerten, ist selbstverständlich, denn sie sind letzten Endes mit die Grundlage einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der „Wartburg“-Wagen, die zu noch größeren Verkaufserfolgen führen wird.



Die „Wartburg“-Limousine mit Schiebedach, die beim internationalen Schönheitswettbewerb im Staatsbad Mondorf (Luxemburg) am 5. Juli 1959 den zweiten Preis erhielt, wurde von Madame Marie Dümmewald und ihrem Ehegatten vorgeführt.

Geländehindernisse -

mit **Sold** aufgewogen

Hier Rennsport, da Zuverlässigkeitsfahrten: So grundverschieden die Aufgaben dieser zwei Motorsportarten sind, so grundverschieden sind auch ihre Akteure. Der Rennfahrer kennt nur das eine Ziel: schnell, schneller, am schnellsten! Sieger auf der Rennbahn ist, wer die Strecke in kürzester Zeit zurücklegte. Der Geländefahrer schreibt auf sein Panier: zuverlässig, zuverlässiger, am zuverlässigsten! Sieger auf der Geländepiste ist, wer die Strecke fehlerfrei zurücklegte. Nockenform und ohc-Trieb, Steuerzeiten und Ventilwinkel, Einlaßsteuerung und Kanalführung, Leichtbau und Leichtlauf, Stromform und Schwerpunktage, Drehzahlen und Spitzenleistungen sind einige für den Rennfahrer und Renningenieur anfallende Probleme. Beim Rennsport muß der Konstrukteur mit seinen Versuchen in teilweise unbekanntes Gebiet vorstoßen. Immer erst Jahre später werden die Resultate dieser Forschungsarbeit ihren Niederschlag im Serienbau finden können.

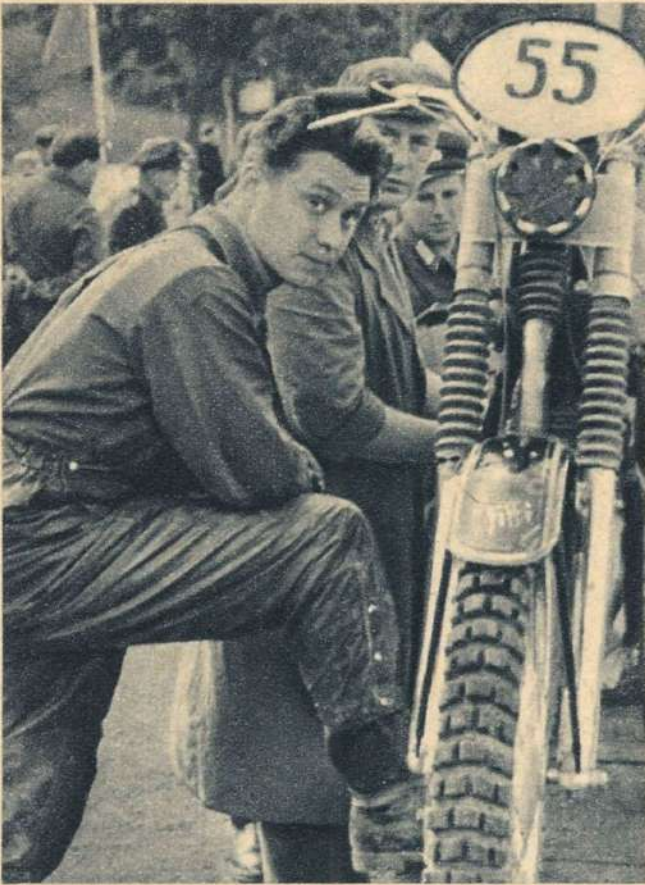
Die im Versuchsfeld Geländesport gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse dagegen dienen in erster Linie der Aufgabe, die laufende Serienfabrikation zu verbessern. Natürlich gilt auch dieser Satz nur mit gewissen Einschränkungen, denn es ist nicht möglich, etwa alle vier Wochen die Produktion umzustellen. Selbstverständlich wird jedes neue Motorradmodell von der Versuchs- und Einfahrabteilung des betreffenden Werkes scharfen Beanspruchungen unterworfen, bevor die Serienfabrikation beginnt. Jedoch kann auch die beste Arbeit in der Versuchsabteilung nicht den Läuterungsprozeß eines Geländewettbewerbes ersetzen.

Die Anforderungen, die heute an eine Gebrauchsmaschine gestellt werden, sind groß. Ihr Besitzer erwartet von ihr die stete Startbereitschaft, gute Straßenlage, vorzügliche Federung, sichere Lenkung, ermüdungsfreie Sitzposition, wirkungsvolle Bremsen, ausdauernde Motorleistung, Stabilität der Konstruktion, Verbrauchsbilligkeit, gute Zugänglichkeit zu allen lebenswichtigen Teilen und Bedürfnislosigkeit in bezug auf Pflege, doch soll darunter das schicke Äußere nicht leiden. Die Mehrzahl dieser Konstruktions-

eigenheiten werden nun im Leistungsprüfungssport unter den bekannt erbarmungslosen und unpersönlichen Wettbewerbsbedingungen auf Herz und Nieren geprüft. Die schweren und langen Geländestrecken mit ihren Schlamm-, Sand- und Gerölleinlagen, die schwierigen Wasserdurchfahrten, die steilen Wald- und Wiesenhänge, die gefährlichen, wasserrastigen Holzabfuhrwege und die holperigen Felspfade hämmern rücksichtslos auf das Material; ohne Schonung werden die Schwächen bei Mensch und Maschine aufgedeckt. Ja, auch die Schwächen des Menschen wirken sich auf das Durchhaltevermögen der Maschine aus, denn erfahrungsgemäß sind erschöpfte Fahrer rücksichtsloser gegen das Material, wodurch wiederum Unzulänglichkeiten früher zutage treten als bei normalen Versuchsfahrten.



Es regnet, die Strecke ist glitschig und eng, dazu gibt es in dieser Trialsektion beim kleinsten Fehler Strafpunkte. Meister des Sports Helmut Amthor bewältigt auf der 350 ccm-„Simson“ gelassen die Situation.



Meister des Sports Lothar Bock weiß, daß seine treue 250 ccm-„Simson“ oder „Plihi“ ihn nicht im Stich läßt.

Und dann müssen in den ausgesucht kniffligen Trialsektionen die Fahrer mit ihren Maschinen die Fähigkeit des eleganten Stilsfahrens unter Beweis stellen. Geschicklichkeit kann man aber nur dann in vollendeter Form beweisen, wenn das Motorrad durch gute Fahreigenschaften die physischen und psychischen Kräfte seines Reiters in den mehrtägigen harten Wettbewerben weitestgehend geschont hat. Wie bei den kilometerlangen gebirgigen Auffahrten die Funktionsfähigkeit des Schmiersystems und die Wirksamkeit der Kühlung bei schwer arbeitendem Motor und geringer Geschwindigkeit erprobt werden, wie bei den Paßabfahrten die bis zum Äußersten beanspruchten Bremsen kein Fading haben dürfen, wie bei dem ständigen Wechsel des Streckenuntergrundes das Getriebe überaus beansprucht wird, wie bei den guten und schnellen Verbindungsstraßen der Motor seine hohe Leistung und Standfestigkeit zeigen muß und wie Federn und Stoßdämpfer hunderttausendfach die Stöße der Strecke schlucken müssen, so muß die Geländemaschine auf dem Trialabschnitt nun Spurtreue und Motorelastizität beweisen,

denn in den Fußrasten stehend und die Maschinen mit den Knien ausbalancierend, ziehen die Fahrer mit seidenweicher Beschleunigung ihre PS-Apparate über die Felsbrocken hinweg.

Mit diesen wenigen Beispielen der großen Aufgaben, die vor jedem Start Fahrern und Maschinen gestellt sind, kann die Bedeutung des Motorradgeländesports für die Höherentwicklung der Serienmaschinen nur angedeutet werden. Eins steht aber fest: Motorradwerke, die erfolgreich an dem hochentwickelten Gelände- und Zuverlässigkeitssport teilnehmen, sind auch im Serienfahrzeugbau stets führend. Ein Beweis für die Richtigkeit dieser These ist das Suhler Simson-Werk, denn seine Serienmotorräder mit den bewährten Hochleistungs-Viertaktmotoren sind in der ganzen Welt begehrt und seine GS-Maschinen der Geländemannschaft haben für die Farben der Deutschen Demokratischen Republik in den größten internationalen Wettbewerben außergewöhnliche Erfolge errungen.

Mehr als 100 Goldmedaillen und fast ebenso viele Silbermedaillen konnten die Fahrer der Simson-Geländestaffel in den letzten Jahren bei den bedeutendsten nationalen und internationalen Veranstaltungen des Leistungsprüfungssports erkämpfen. Herausragend in diesen Kämpfen gegen die Zeit und Streckenschwierigkeiten, gegen Wind und Wetter, gegen die Tücken der Maschinen und gegen die Fahrkunst der Konkurrenten war das Abschneiden der Simson-Fahrer bei den **Internationalen Sechstagesfahrten, den Österreichischen Alpenfahrten, den Polnischen Tatrafahrten,**

Fortsetzung Seite 13

„Simson“-Fahrer Erwin Reps dirigiert seine Maschine konzentriert durch eine tückische Wasserdurchfahrt.



Standardisierung in der Fahrradindustrie

Charakteristisch für die Entwicklung der Fahrradindustrie der Deutschen Demokratischen Republik in den letzten Jahren war das Bestreben, möglichst vielen Käuferwünschen gerecht zu werden und ein großes Sortiment bereit zu halten. So entstanden in den drei Fahrradwerken der DDR, Diamant – Möve – Mifa –, von Jahr zu Jahr neue Modelle, bei denen man in der Ausstattung und Lackierung immer wieder neue Wege beschritten hat. Wirtschaftlich gesehen ist es aber wenig sinnvoll, eine Vielzahl Modelle zu produzieren, die teilweise nur geringe Unterscheidungsmerkmale aufweisen. Letzten Endes erschwerte dieser Zustand nicht nur der Fahrradindustrie und deren Zulieferanten eine rationelle Fertigung, sondern es ergaben sich auch beim Handel Schwierigkeiten. Man stelle sich nur die dadurch komplizierte Ersatzteilhaltung beim Fachhandel vor.

Diese Tatsache war wohl auch ein Anlaß, daß in den letzten Monaten in der DDR der Standardisierung besonderes Augenmerk geschenkt wurde. Die erlassenen Verordnungen und Gesetze gaben der Standardisierung dabei neue Impulse.

Maßgebliche Techniker setzten sich zusammen, um die gewiß nicht einfache Aufgabe zu bewältigen, für die Fahrradindustrie der DDR Standards zu schaffen, die die hauptsächlichsten Fahrradteile und Fahrradaggregate in den Haupt- und Anschlußmaßen verbindlich festlegten.

Es ist verständlich, daß es ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist, wenn bei den in der DDR hergestellten Fahrrädern alle Teile und Aggregate austauschbar sind.

Gerade das Fahrrad als Massenprodukt eignet sich wie kein anderes dazu, die Standardisierung bis zum Äußersten anzuwenden. Ein typisches Beispiel für die Massenfertigung ist das Pedal. Einschließlich Erstausstattung und Ersatzteilversorgung werden jährlich mehrere Millionen Stück benötigt. Was liegt wohl näher, als gerade das Pedal in seinem inneren Aufbau und seinen

Anschlußmaßnahmen zu standardisieren und auf den höchsten Stand der Technik zu bringen? Auf viele andere Aggregate des Fahrrades trifft dies selbstverständlich ebenfalls zu. Für die Ergebnisse der Standardisierung ein Beispiel:

Zu den Damen- und Herrenfahrrädern, die als Tourenfahrräder bezeichnet werden, gehörten bisher 27 verschiedene Muffen für die Rahmenverbindungen. Nach der Standardisierung gibt es nur noch 11. Die Vorteile dieser Standardisierung wird nicht nur der Technologe, sondern auch der Wirtschaftler begrüßen.

Natürlich darf die Standardisierung nicht zu einem starren Dogma werden. Dem Konstrukteur muß den Besonderheiten eines Modelles entsprechend in der äußeren Gestaltung noch genügend Spielraum bleiben, um dem Geschmack der Käufer Rechnung tragen zu können.



Erfreulicherweise hat auch der Deutsche Normenausschuß die Standards der Fahrradindustrie der DDR begrüßt und es ist damit zu rechnen, daß unsere Standards als Grundlage einer einheitlichen Normung der westdeutschen Fahrradindustrie empfohlen werden.

Die Neuorientierung in der Fahrradindustrie der DDR geht über die Standardisierung zur Typisierung der Fahrradmodelle. Nach einer genauen Überprüfung sind die verantwortlichen Techniker der drei Werke übereingekommen, das Sortiment von 46 auf 23 Modelle zu reduzieren. Dabei kommen prinzipiell nur solche Modelle in Wegfall, die in gleicher oder ähnlicher Form in den Fahrradwerken zugleich produziert wurden. Unsere Fahrradindustrie kann also auch nach der durchgeführten Typenbereinigung allen Käufern des In- und Auslandes für jeden Zweck das geeignete Fahrrad anbieten. Das Sortiment bleibt in seiner neuen Zusammensetzung genauso vielseitig wie zuvor.

Schritt für Schritt werden in der Fahrradindustrie in beharrlicher Arbeit die festgelegten Standardisierungsaufgaben verwirklicht, denn hier liegen noch viele ungenutzte Reserven, die es im Sinne der größtmöglichen Wirtschaftlichkeit zu erschließen gilt.

B

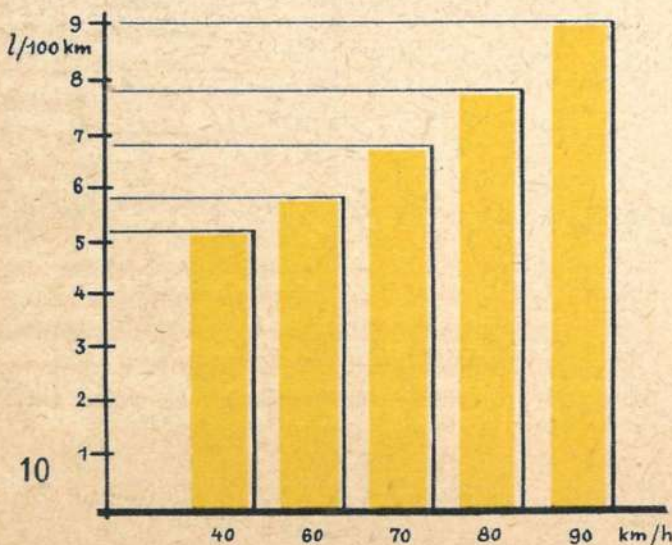
ei einem Kleinwagen wird besonderer Wert auf seine Wirtschaftlichkeit gelegt. Sie interessiert selbstverständlich alle TRABANT-Besitzer und auch diejenigen, die es noch werden wollen. Die folgenden Zeilen sollen einen Überblick über die wichtigsten Faktoren geben, die bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des TRABANT beachtet werden müssen.

Man kann die Kennwerte eines Wagens mit entsprechenden Geräten (Stoppuhr, Beschleunigungs- und Bremsmeßgerät, Kraftstoffverbrauchgerät, Steigungsmesser usw.) für bestimmte Belastungs-, Straßen- und Witterungsverhältnisse sehr exakt messen. In der täglichen Fahrpraxis gibt es jedoch Einflüsse, die sich vor allem auf den Kraftstoffverbrauch auswirken. Die Fahrweise und das Temperament des Fahrers gilt es dabei ebenso zu berücksichtigen, wie die Frage, ob im Stadt- oder Landverkehr, im Flachland oder im Gebirge gefahren wird. Wesentlich sind ferner der Straßenzustand und die gefahrenen Geschwindigkeiten.

Die Abbildungen zeigen die hauptsächlichsten Kennwerte des TRABANT und vermitteln gleichzeitig einige Hinweise auf die richtige Fahrweise (alle Werte sind nach DIN 70 020 gemessen, d. h., Wagen fahrfertig plus $\frac{1}{2}$ Nutzlast.). Es sei dabei darauf hingewiesen, daß sorgfältiges Einfahren bis 2000 km und zügige Steigerung bis 3000 km von wesentlicher Bedeutung für Leistung, Verbrauch und Lebensdauer des Motors sind.

Bild 1

Der Kraftstoffverbrauch des *Trabant*



Interessantes

vom

Trabant

Der Zweitakt-Motor will stets auf entsprechender Drehzahl gehalten werden. Deshalb gilt es rechtzeitig zu schalten, bevor er in ein zu niedriges Bereich gerät. Vor allem muß an Steigungen mit dem nötigen Schwung herangefahren werden. Ein Überdrehen schadet dem Motor nicht, erhöht aber den Kraftstoffverbrauch. Quälen des Motors führt zu verstärkter Beanspruchung.

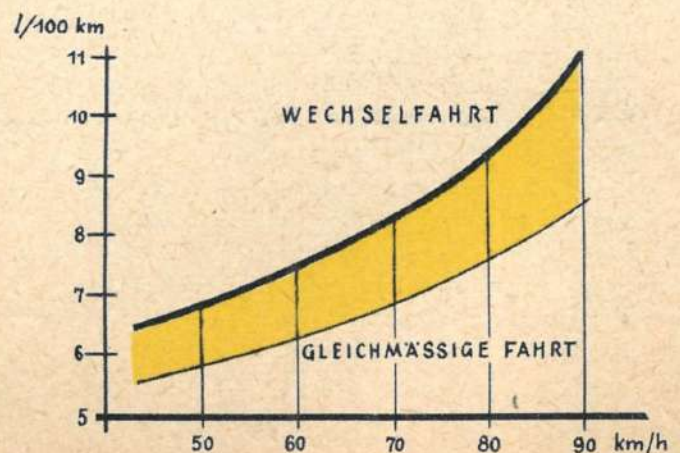
Jeder TRABANT-Fahrer sollte sich den im Bild 1 dargestellten Verlauf der Kraftstoffverbrauchskurve ansehen. Dabei wird er die typische Tatsache feststellen, daß der Kraftstoffverbrauch bei Geschwindigkeiten über 70 km/h beim TRABANT-MOTOR ansteigt.

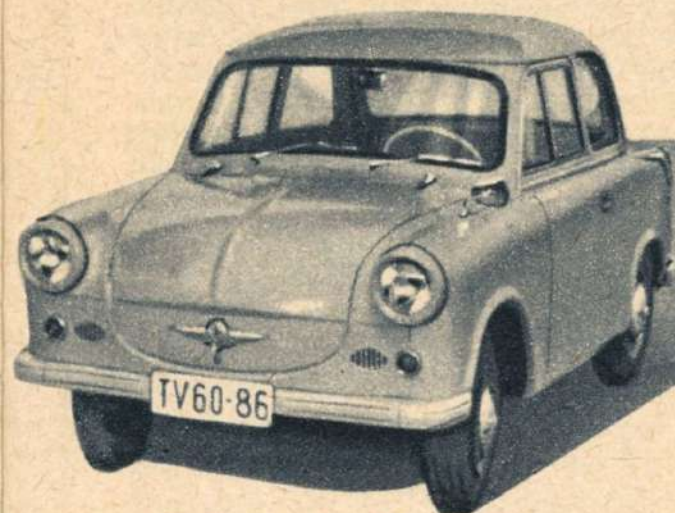
Daß der TRABANT auf Grund seiner vorzüglichen Fahreigenschaften zum Schnellfahren verleitet, ist verständlich. Dabei muß aber dann auch in Kauf genommen werden, daß sein Kraftstoffverbrauch höher liegt als bei 70 km/h.

Bild 2 zeigt die aus Testergebnissen ermittelte Verbrauchskurve eines modernen Pkw, der eine Verbrauchskurve bei Wechselfahrt gegenübergestellt wurde. Durch die wechselnden Straßenverhältnisse und unter-

Bild 2

Der Kraftstoffverbrauch eines PKW (nach Testergebnissen)





schiedlichen Verkehrsbedingungen ergeben sich verschiedene Belastungs- und Geschwindigkeitsverhältnisse, die eine beträchtliche Verbrauchssteigerung mit sich bringen. Die Differenz zwischen beiden Kurven ist der Tribut an Kraftstoff, der für alle diese Einflüsse zu entrichten ist. Es ist selbstverständlich, daß für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit eines Wagens eine genaue Aufstellung der Betriebskosten erforderlich ist. Viele Kunden beschäftigen sich vor der Anschaffung ihres Wagens kaum mit diesem Problem und sind erstaunt, wenn einige von ihnen vorher nicht beachtete Tatsachen zutage treten. Wir wollen im Rahmen dieses Artikels keine Aufstellung der Betriebskosten mit Zahlenangaben zur Darstellung bringen, da diese Werte in den einzelnen Ländern, in denen der TRABANT gefahren wird, unterschiedlich sind (Kraftstoffpreise usw.) Grundsätzlich soll jedoch gesagt werden, was beachtet werden muß.

Neben den Kosten für den Kraftstoff, die – wie bereits erwähnt – durch die Fahrweise eine gewisse Beeinflussung erfahren, sind bei einer Betriebskosten-Aufstellung die Kosten für Motorenöl, Reifen sowie für Wartung und Pflege einzusetzen. Bei den Reifen wird eine mittlere Lebensdauer von 27 000 km angenommen.

Weiterhin entstehen je Jahr folgende feste Kosten:

Für das Fahrzeug ist eine Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten. Ferner muß an die ge-

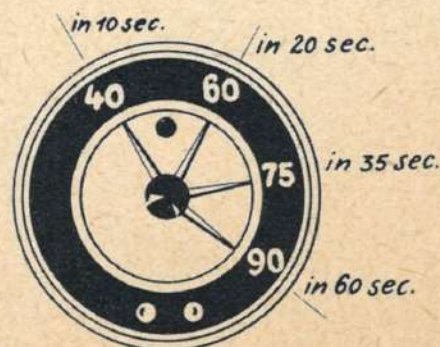
setzliche Haftpflicht-Versicherung gedacht werden und weiterhin ist es auf jeden Fall empfehlenswert, eine Kasko-Versicherung abzuschließen, wobei Vollkasko- oder Teilkasko-Versicherung möglich sind. Über weitere Versicherungsarten, die eventuell noch in Erwägung gezogen werden können, werden die Versicherungsgesellschaften bereitwilligst Auskunft geben.

Nicht zu vergessen sind außerdem noch die Garagenkosten.

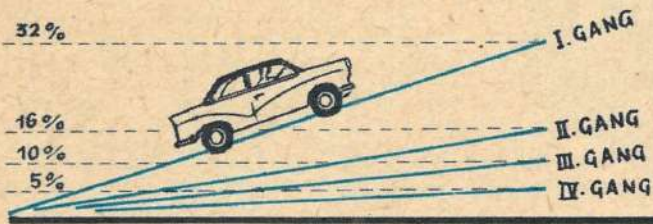
Eigentlich müßten zu den Betriebskosten noch Abschreibungen und Verzinsung gerechnet werden, um die tatsächlichen Kosten festzustellen. Die Abschreibungen teilen sich in die zeitliche Amortisation des Anlagekapitals und in eine leistungsmäßige Abnutzung, die unter Betriebskosten je Kilometer erscheint. Bei Kleinwagen ist eine Abschreibungsdauer von 4 Jahren und eine Fahrleistung von etwa 150 000 km üblich. Erfahrungsgemäß berücksichtigt allerdings ein Privatmann diese Begriffe bei seinem Wagen nicht. Jeder Wagenbesitzer muß jedoch wissen, daß sein Wagen mit jedem Tag und jedem gefahrenen Kilometer an Wert verliert. Exakt ist dieser Wertverlust nicht zu erfassen, da er vielen Einflüssen unterliegt, insbesondere denen der Wartung und Pflege.

Wenn diese Hinweise genügend Beachtung finden, dann wird auch der Besitz des kleinen Wagens jedem TRABANT-Freund ungetrübte Freude bringen.

Das Temperament des *Trabant*



Die Bergfreudigkeit des *Trabant*

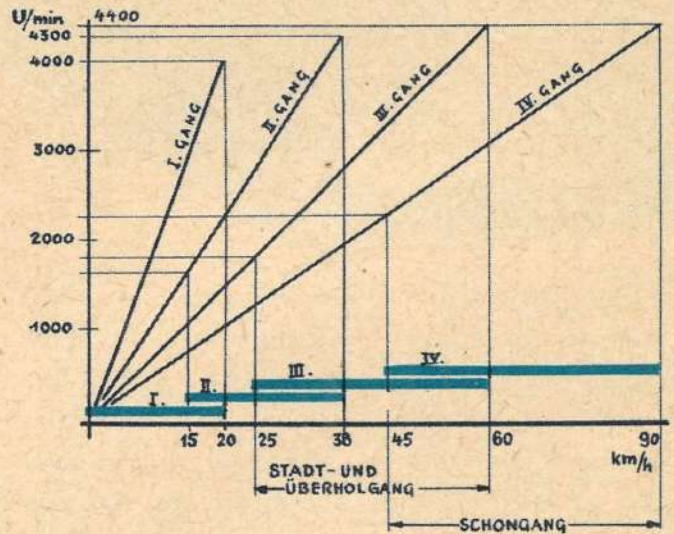


Wer weiß, was er zu berücksichtigen hat, wird sich die richtigen Vorstellungen hinsichtlich der Kosten machen und vor allem auch darauf achten, daß er seinen TRABANT wirtschaftlich fährt und ihm eine regelmäßige Pflege zukommen läßt.

Im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau wurde mit dem TRABANT ein Fahrzeug geschaffen, das schon hinsichtlich seiner technischen Grundkonzeption als besonders wirtschaftlich anzusprechen ist.

Der TRABANT ist aber ein echter Kleinwagen und keine Fahrmaschine, so daß mit

ihm auch ein bedeutender Wert geboten wird, der bei Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeuges nicht unbeachtet bleiben sollte. Die Qualitätsarbeit der Zwickauer Automobilbauer gibt zudem Gewähr, daß man mit dem TRABANT im richtigen Kleinwagen fährt.



Das richtige Fahren in den Gängen erhöht die Lebensdauer des Motors



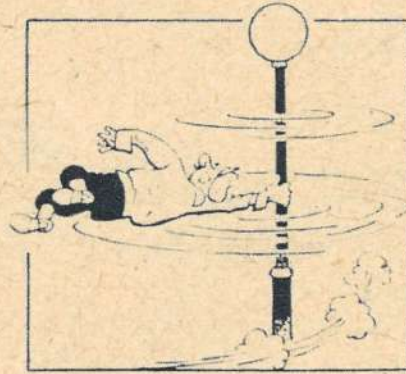
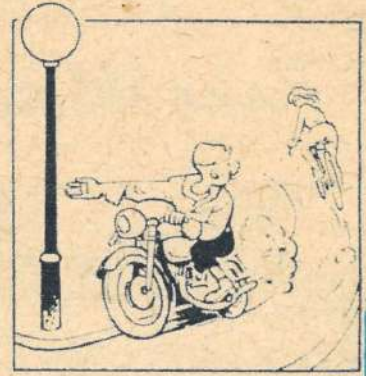
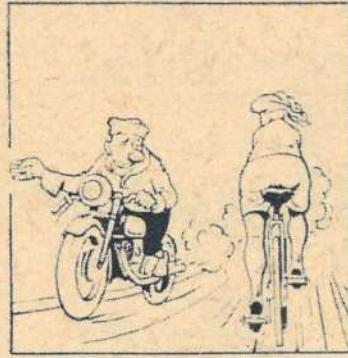
Geländehindernisse mit Gold aufgewogen

Fortsetzung von Seite 8

den CSR-Zweitagefahrten, den Internationalen Viertage-Leistungsfahrten, den ADAC-Dreitagefahrten, den Finnischen Päijännese-Fahrten, den Schwäbischen Geländefahrten, den DMV-Zweitagefahrten, den Schwedischen November-Kasans und den Wintersternfahrten Garmisch-Partenkirchen sowie bei den DDR-Meisterschaftsläufen in Suhl, Aue, Frankfurt Oder, Mühlhausen, Potsdam und Zschopau.

Als einer der größten bisherigen Erfolge ging die Internationale Viertage-Leistungsfahrt 1959 in die Sportgeschichte des Simson-Werkes ein. Nicht nur, daß die Simson-Fahrer Helmut Amthor und Richard Turegg als Angehörige des DDR-Teams (Meister des Sports, H. Amthor war zugleich Kapitän unserer Ländermannschaft) den Sieg in der Nationenwertung vor den Mannschaften der CSR, Volkspolens, der Sowjetunion, Rumäniens und Ungarns errangen und damit die höchste Trophäe dieser Fahrt, den GST-Silberpokal, eroberten, auch in der Klubwertung konnte der MC Simson Suhl mit den Fahrern Lothar Bock, Helmut Amthor und Horst Schmerze auf Simson den ersten Platz vor der CSR-Klubmannschaft Antonin Matejka, Vladimir Stepan und Jaroslav Pudil auf Jawa-CZ belegen. Es war eine sehr harte Fahrt, die in vier Tagen auf einer 1000 km langen Geländestrecke kreuz und quer durch den Thüringer Wald führte. Schwer waren die Hindernisse, die in diesem Wettbewerb überwunden werden mußten, aber schwer wogen auch die Goldmedaillen, die hier errungen wurden.

Alle Angehörigen des Simson-Werkes und die Simson-Freunde im In- und Ausland sind auf diesen Gesamterfolg bei der größten deutschen Geländesport-Veranstaltung sehr stolz. Dieser Sieg verpflichtet die Fahrer, Facharbeiter und Ingenieure der Suhler Sport- und Versuchsabteilung aber dazu, auch in Zukunft bei der Weiterentwicklung der Serienkraftfahrzeuge mit in vorderster Reihe zu stehen.



// ----- //

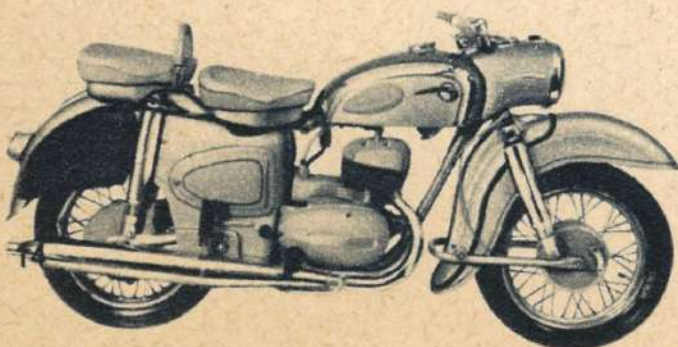
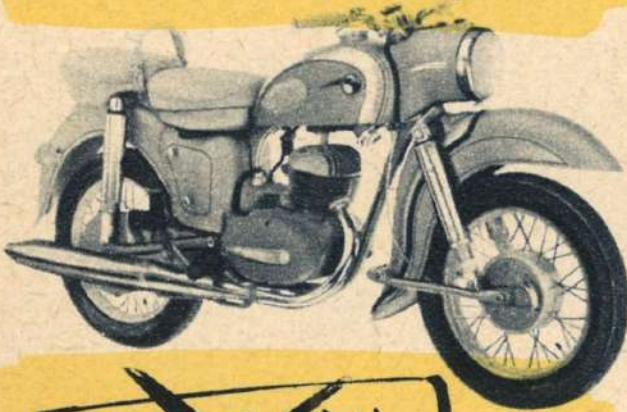
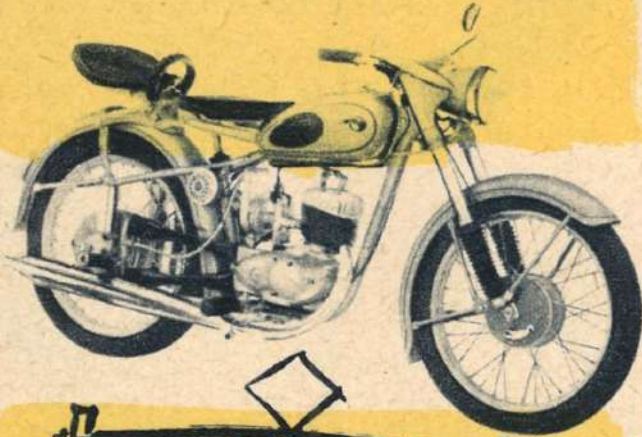
Aus „Auto-Revue“ CSR

Aus „Moottori-Urheilu“
Finnlana



„Bitte probieren Sie selbst die Sturzfestigkeit unserer Helme aus!“

**Ein
guter
Rat:
Fahr Motorrad!**



Jeder will gern vorwärtskommen. Nicht nur im Beruf – auch auf der Straße. Zu Fuß geht alles zu langsam. Also müssen Räder helfen – Räder, die sich schnell drehen. Doch trotz Gangschaltung sind es beim Radfahrer immer wieder die Beine, die die ganze Arbeit für das Fortkommen leisten müssen. Wer aber wünscht sich nicht mühelos und unabhängig Zeit und Raum zu durchheilen? Wer träumt nicht vom Dahingleiten ohne Kraftanstrengung? Dieser Traum ist längst Wirklichkeit geworden und heißt Motorrad. Natürlich müssen die Kosten für Kauf und Unterhaltung des Motorrades auch wirklich erschwinglich sein. Sehen wir uns daraufhin die schmucken und schnellen MZ-Maschinen an. In seiner Klasse ist jedes Modell preiswert in der Anschaffung, sparsam im Verbrauch und wirtschaftlich in jeder Beziehung – ganz gleich, ob Sie sich für die neue MZ 125/3, die elegante MZ ES 175 oder die bullige MZ ES 250 entscheiden. Sprichwörtlich einfach ist allein schon ihre Wartung. Vielleicht haben Sie bereits erfahren, wie klaglos eine MZ dulden kann. Wenn es um Garagenmieten geht oder um die aus der zunehmenden Parknot erwachsenden Schwierigkeiten – der MZ-Fahrer hat gut lachen, denn auch hier liegen alle Vorteile auf seiner Seite.

Heraus aus der Stadt – das ist heute das Ideal. Wie könnte man es besser als mit einer MZ?

Morgens, wenn sich alles in der Straßenbahn drängt, ist man im Nu gutgelaunt an der Arbeitsstelle. Motorisiert hat man auch eher Feierabend, denn die Erholung beginnt bereits auf der Fahrt nach Hause. Wie frei man mit einer MZ ist, merkt man erst richtig, wenn man hinaus ins Grüne will. Keine Abhängigkeit vom Fahrplan kann die Freude an der Entspannung trüben. Ja, es stimmt schon: Wer Motorrad fährt hat mehr vom Leben und ist viel, viel schneller am Ziel. Aber das Wetter, werden Sie vielleicht einwenden. Nun, davon braucht man sich nicht einschüchtern zu lassen. Zugegeben – bei Schneematsch läßt man die Maschine lieber zu Haus. Doch sonst kann es für einen lebensbejahenden jungen Menschen nichts Schöneres geben, als mit eigenem Motorrad die Welt zu erschließen. Natürlich zieht man sich entsprechend an. Ein Blick auf das reichhaltige Angebot schmucker Motorradkleidung beweist, daß man sich auch so sehen lassen kann. Sturzhelm, Motorradweste und -hose stehen jedem, der es versteht, sich anzuziehen. Ja, wer nicht selbst im Sattel gesessen hat, weiß gar nicht, wie schön es ist, wenn der Fahrtwind den Sauerstoff mit Druck in die Lungen pumpt. Verwundert es da, daß Motorrad-

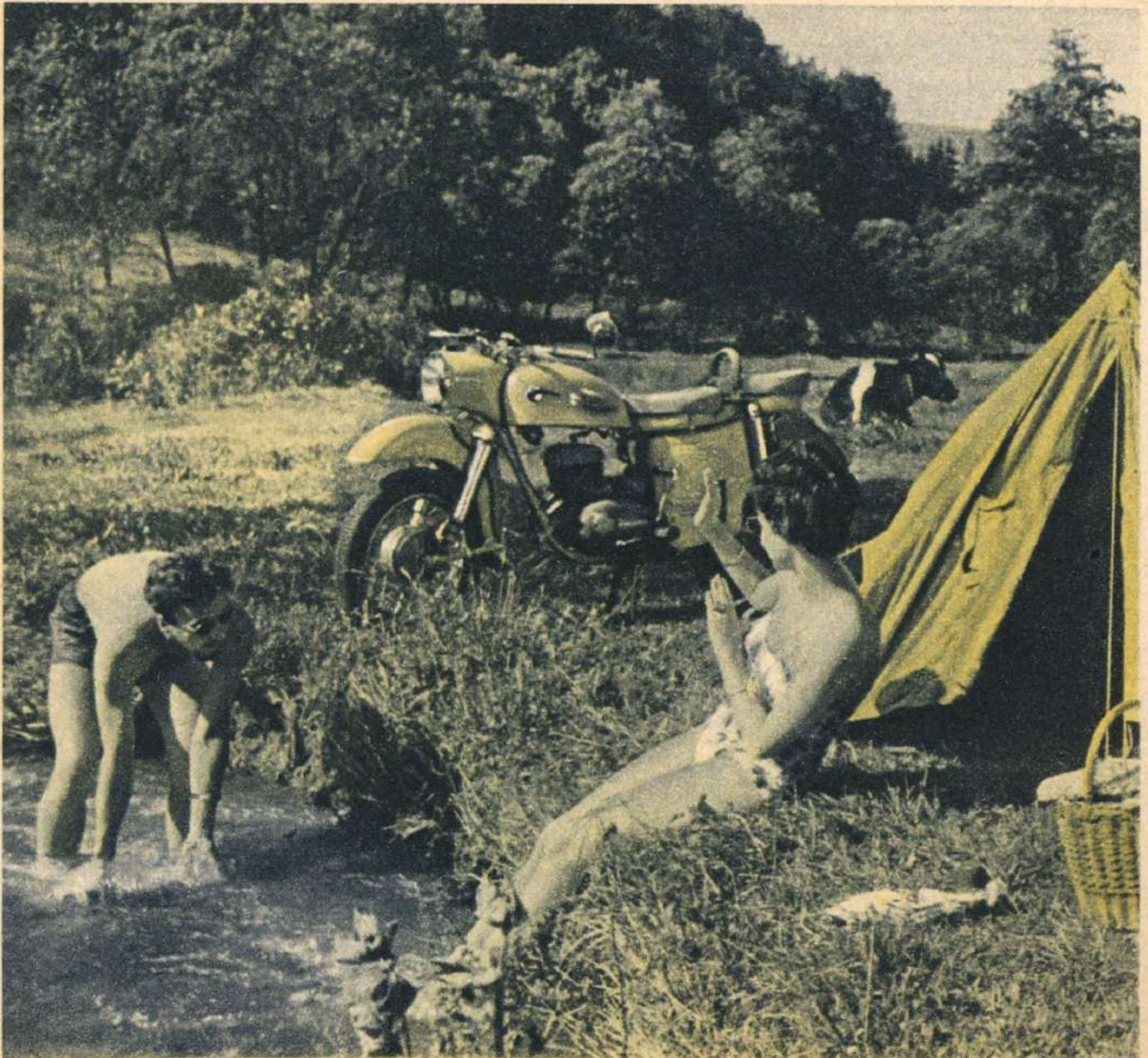
fahrer, richtig angezogen, weit weniger anfällig für Erkältungen sind als die ewig Vorsichtigen, die sich ängstlich vor jedem Luftzug abkapseln? Sie wissen es ja selbst vom Onkel Doktor: Frische Luft schadet keinem! Wir haben doch geradezu alle ein natürliches Verlangen nach Sauerstoff.

Bequem rollt man in die freie Natur hinaus. Wer nicht selbst auf einer Vollschwinge saß, der will es nicht glauben, daß man auf dem Schaumgummisattel so weich und bequem wie im Sessel sitzt. Gerade deshalb wird ja jede serienmäßige MZ mit den breiten Schaumgummisätteln ausgerüstet und nicht mit Bänkchen, die besser für den abgehärteten Südpol der Rennfahrer geeignet sind. Für das herrliche Fahrgefühl sorgen natürlich auch die langen Federbeine.

Oft wird die Entscheidung nicht leicht fallen, denn jedes

Modell ist in seiner Klasse eine Klasse für sich. Soll man nun die neue MZ 125/3 mit ihren 6,5 PS und 85 km/h Spitze wählen oder vielleicht die elegante MZ ES 175 mit ihrem weichen Vollschwingenfahwerk? Für den täglichen Weg zur Arbeit und anschließender sportlicher Freizeitgestaltung ist die flinke 125er nahezu ideal. Viele junge Motorradfreunde werden natürlich mit der schnittigen MZ ES 175 liebäugeln, weil die elegante Linienführung so gut zur netten Sozia paßt. Wer oft auf längere Reisen geht und noch schneller sein will, greift nach der bulligen MZ ES 250. Volle 14,25 PS und 114 km/h Spitze stecken unter der schmucken Verkleidung.

Ja, die Zschopauer Modelle sind schon eine Sache. Begeistert bestätigen die alten Hasen: Motorradfahrer haben es gut – MZ-Fahrer aber haben es besser!



EIN TRIP MIT DEM Barkas-



Auf eine Anfrage des Institutes für Agrarraumforschung an der Humboldt-Universität Berlin stellte unser Werk einen Barkas-Kleinbus für eine Studienreise zur Verfügung.

„Haben Sie Lust, eine Reise durch Holland, Belgien, Frankreich und die Schweiz zu unternehmen?“ So wurde ich vom Vertriebsleiter meines Werkes gefragt.

Sie können sich vorstellen, daß ich ohne Überlegung zusagte und mit Eifer an die Vorbereitungen ging.

Ich möchte diese interessante Reise nun in Gedanken wiederholen und lade Sie zum Mitfahren ein. Nehmen Sie bitte in unserem Barkas-Kleinbus Platz, damit die Fahrt beginnen kann. Das Rauchen ist allerdings im Wagen untersagt, denn wir haben außer dem umfangreichen Reisegepäck noch einige Kanister Benzin geladen. Sollten Sie außerdem auf ein weiches Bett nicht verzichten können, so muß ich Ihnen von vornherein sagen, daß wir nur in Zelten schlafen werden.

Ich fuhr zunächst nach Berlin, um meine Fahrgäste, vier junge Doktoren, abzuholen. Als erstes Etappenziel war von Berlin aus die kleine holländische Stadt Deventer, die 670 km von unserem Ausgangspunkt entfernt liegt, vorgesehen.

Durch Westdeutschland ging es zunächst der holländischen Grenze entgegen, die wir mit Einbruch der Dunkelheit erreichten. Besonders angenehm fielen uns sofort die breiten Straßen in Holland auf, deren weiße Markierungen viel zur Sicherheit des Verkehrs beitragen.

Unser Dreizylinder schnurrte munter dahin und zeigte so recht, daß etwas in ihm steckt.

In Kethan, einem kleinen holländischen Ort, erwartete uns reges Leben. Die Stadt war festlich beleuchtet, reich mit Blumen geschmückt und alle Einwohner schienen auf den Beinen zu sein. Man feierte ein Blumenfest. Mit Mühe bahnten wir uns durch die von Menschen wimmelnde Straße den Weg, wobei wir feststellen konnten, daß es in Holland recht schicke Mädchen gibt.

Leider konnten wir uns in Kethan keinen Aufenthalt leisten, da wir bald unser erstes Tagesziel Deventer erreichen wollten, dessen Ortseingangsschild uns endlich entgegenleuchtete. Wir hatten eine Nonstop-Fahrt von 670 km hinter uns und unser kleiner Bus hat sich damit ein Lob verdient.

In Deventer erwartete uns eine weitere Reisegesellschaft, die sich mit einem Volkswagen unserer Route anschloß.



Fahrbahn auf dem Boulder Damm, Holland.

KLEINBUS



Nun hieß es, mitten in der Nacht einen geeigneten Zeltplatz zu finden, und wir meinten auch bald, einen solchen gefunden zu haben. In den frühesten Morgenstunden wurden wir jedoch unsanft aus dem Schlaf gerissen. Unsere Zelte standen unmittelbar neben der Straße und diese wurde jetzt von den Bauern befahren, die mit viel Wagen gerassel ihre Milch zur Ablieferung brachten. An den Füßen die für den holländischen Bauern typischen Holzschuhe, boten sie einen malerischen Anblick. Zu allem Überfluß fing es nun hinter unserem Rücken zu tuten an, wie es einst die Posaunen von Jericho getan haben mögen. Die munteren Trompeter entpuppten sich als Flußdampfer, die die IJssel befuhren und an deren Ufer wir die Zelte aufgeschlagen hatten. Es blieb also nichts weiter übrig, als unsere müden Körper zu erheben und die Zelte abzubauen.

Wir taten vorher einen Schwur, in Holland nie mehr neben Straßen oder Flußläufen zu zelten, was jedoch gar nicht so einfach ist; denn im Lande der Tulpen gibt es neben 3700 km Eisenbahnlinie mehr als 1500 km Wasserstraßen und 3500 km Kanäle.

Wir machten in aller Frühe unseren Wagen startklar und bald rollten wir auf der Landstraße über Zwolle, Kampen nach Schokkland. Wir besuchten hier das Museum und anschließend einen Bauern, der uns voller Stolz auf seinem blitzsauberen Hof herumführte. Ich erinnere mich gern an diese schmucke kleine Wirtschaft.

Unser nächstes Ziel war der Ort Wijk aan Zee, und wir benutzten die Fahrt dorthin, um an Ort und Stelle ein wenig Geographie

zu treiben. Da bekanntlich ein Teil Hollands tiefer als der Meeresspiegel liegt, sahen wir oft Dämme, die das Wasser in Kanälen kreuz und quer durch das Land führen. Das Grundwasser muß in diese Kanäle hochgepumpt werden. Diese Arbeit wird noch oft durch Windturbinen verrichtet, die aber allmählich von elektrischen Pumpen verdrängt werden.

Wir sahen viele flache Seen, die von Zeit zu Zeit in fruchtbares Land verwandelt werden und die man ursprünglich in mühevoller Arbeit der Nordsee abrang. Die Bauern dieser Landschaft bauen hauptsächlich Zuckerrüben, Weizen, Flachs und Gemüse an. Bekannt sind auch die holländische Rinderzucht und die damit verbundenen Milchprodukte.

Während wir alte Schulweisheiten in unser Gedächtnis zurückriefen, waren wir bereits über Urk, Sneek und dem Abschlußdeich des Poldergebietes Alkmaar in Wijk aan Zee angekommen. Es war eine interessante Fahrt, die uns bei etwas besserem Wetter noch mehr Freude bereitet hätte.

Nach ungestörtem Schlaf ging es am nächsten Tag weiter nach Scheveningen. Das ehemalige Harlemer Meer, das bereits trocken gelegt ist, präsentierte sich mit herrlichen Rosenfeldern. Endlich bekam auch die Contax Arbeit; denn gerade lugte die Sonne durch die aufgerissene Wolkendecke und wer einen Farbfilm in der Kamera hatte, konnte sich freuen.

Bald hieß es Abschied nehmen von Holland, das wir mit unserem Barkas V 901 2 durchquert haben. – Wieder muß ich unserem schmucken Fahrzeug Lob spenden; nicht

eine Minute ließ es uns im Stich! Ob im Verkehrsgewimmel der Großstädte oder auf den Landstraßen, stets verhielt es sich tadellos. Jetzt ging es nach Belgien! Antwerpen, die Stadt mit dem viertgrößten Hafen der Welt, war das Tagesziel. Über Rotterdam, Dortrecht, Willensdoorp und Breda erreichten wir diese Stadt und mußten hier unseren in Deventer geleisteten Schwur brechen: Der Campingplatz lag direkt am Hafen und fröhlich tutete und posaunte es uns entgegen. Mit einer leichten Gänsehaut dachten wir an die kommende Nacht.

Übrigens mußten wir auf unserem Weg zum Campingplatz den Scheldetunnel gegen eine Gebühr passieren, die der Erbauer 25 Jahre lang einziehen darf. Nach dieser Frist geht das Bauwerk in das Eigentum der Stadt über und die Passage kann unentgeltlich erfolgen. Dieses müßte inzwischen geschehen sein und das nächste Mal kostet es also nichts. Ich will noch erwähnen, daß der



Camping an der Schelde.

Im Hintergrund die Stadt Antwerpen

Tunnel 570 m lang ist und sich 31 m unter der Wasseroberfläche befindet.

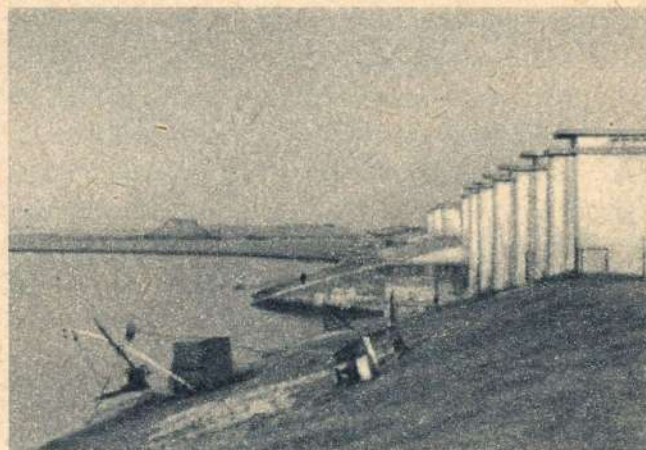
Die Nacht war „herrlich“! Zum Tuten der Ozeanriesen gesellte sich noch ein Regenguß.

Wir mußten am nächsten Morgen warten, bis die Zelte wieder trocken waren und setzten dann unsere Fahrt in Richtung Brüssel fort.

Hier sah ich unseren Volkswagen in die verbotene Fahrtrichtung einer Einbahnstraße entschwinden. Das hatte zur Folge, daß sich

unsere Wege trennen mußten. Wir waren von dem Wunsche erfüllt, daß dies nur für kurze Dauer sein möge und begaben uns alsbald auf die Suche nach unserem Weggenossen. In den seltensten Fällen wird ein solches Unterfangen von Erfolg gekrönt sein. Diese Stadt hat die größte Verkehrsdichte, die ich bis dahin kennen lernte. Wir zogen nach vergeblichen Bemühungen, den Volkswagen wiederzufinden, allein unseres Wegs und nahmen Kurs auf die französische Grenze, die wir bei Maubeuge erreichten. Und siehe da, unser Verkehrssünder war auch inzwischen eingetrudelt und erwartete uns am Schlagbaum. Wir hatten uns wieder! Die Abfertigung an der Grenze geschah unbürokratisch, lediglich auf das Triptik (Genehmigung einer befristeten zollfreien Ein- und Ausfuhr eines Pkw) wurde seitens der freundlichen Zollbeamten Wert gelegt. Trotz unseres umfangreichen Gepäcks gab es keinerlei Stichproben auf zollpflichtige Waren. Frankreich!

Eigentlich war der Übergang der landschaftlichen und baulichen Eigenarten so allmählich gekommen, daß wir bereits südlich von Brüssel glaubten, in Frankreich zu sein.



Pumpstation zur Regulierung des Wasserstandes.

Inzwischen hatte uns der unermüdliche Barakas in das klassische Gebiet des Weinbaues, die Champagne, gebracht. Reims und Epernay sind Zentren der Schaumweinherstellung. Wir fanden dort riesige Schaumweinkeltereien vor. Über dem Zentrum von Reims, weithin sichtbar, erhebt sich die Kathedrale, ein seltenes Meisterwerk der Gotik.



Weiter ging die Fahrt über Anglure, Romilly, Nogent nach Fontainebleau, dem heutigen Sitz des Nato-Hauptquartiers. In den herrlich gepflegten Parkanlagen des Château-National-Fontainebleau fanden wir Zeit und Gelegenheit, uns von den Strapazen der Fahrt zu erholen.

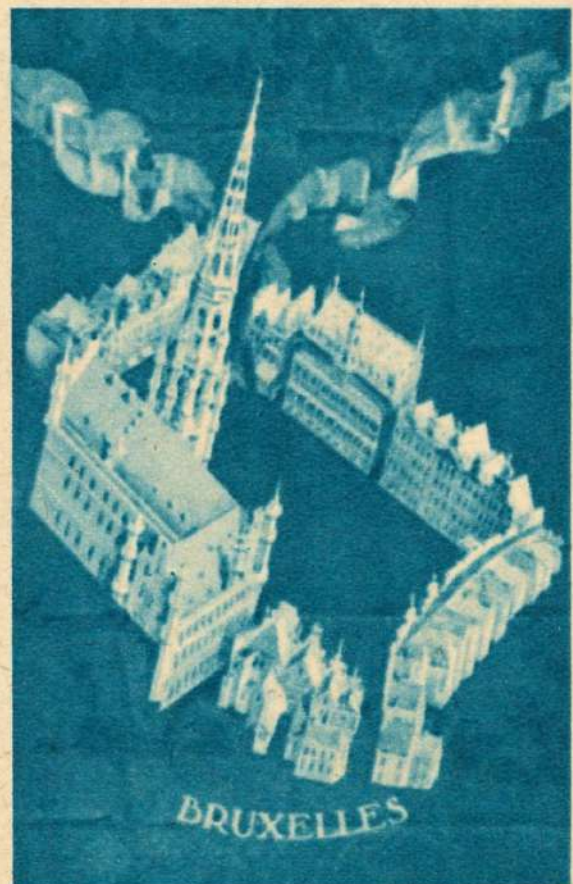
Auf einer ausgezeichneten Asphaltstraße, vergleichbar mit unseren Autobahnen, näherten wir uns Paris. Bereits am Stadtrand spürten wir die zunehmende Verkehrsdichte und mußten uns mit dem Barkas durch den Verkehr schlängeln. Hier bewies er wieder einmal Wendigkeit und hervorragendes Anzugsvermögen.

Man sagt von Paris, es sei die Stadt mit der größten Verkehrsdichte Europas. Das stimmt. Bevor wir uns hineinstürzen, möchten wir darum bitten, eine Pause einlegen zu dürfen. In der nächsten Ausgabe des „mobil-report“ werden Sie über Paris und den weiteren Reiseverlauf mehr erfahren.

Die Innenstadt von Reims, die während des ersten Weltkrieges zerstört wurde, zeigt nach ihrem Wiederaufbau ein modernes Gesicht und wird durch breite Straßen mit den Vororten verbunden.

Am Nachmittag besuchten wir die bekannte Sektkellerei G. H. Mumm in Reims. Riesige Mengen von Flaschen, mit Schaumwein und Sekt gefüllt, lagern hier in den Kellern. Gern nahmen wir die Einladung des freundlichen Direktors an und ließen uns das edle Naß munden.

Beim fröhlichen Abschied vom Monsieur Direktor machte ich die Feststellung, daß alles, was mir vordem als fest und konstant erschien, jetzt sehr biegsam und elastisch den Gesetzen der Schwerkraft hohnsprach. Waren es meine Knie, die meinem Willen nicht mehr gehorchten, oder war es der Boden Frankreichs, der mir entgegenkam, um im nächsten Augenblick wieder in endlose Tiefen zu versinken? Kurz und gut, wir schliefen erst einmal unseren Sektrausch aus und fuhrten dann in die Weinberge, von wo aus wir den Weg der reifen Traube zum fertigen Sekt verfolgen konnten und wo wir vor allen Dingen großen Respekt vor der schweren Arbeit der Weinbauern bekamen.





„Urteile“ am Dresdner Altmarkt: Fesch – die Damen
Zum Verlieben – das Simson Moped SR 2 und KR 50



Auf dem Gipfel des Toto

EINE TESTFAHRT IN ÄTHIOPIEN

Äthiopien ist ein Hochland des afrikanischen Kontinentes, das im Norden durch das Rote Meer und den Golf von Aden, im Süden durch Kenia, im Osten durch Somaliland und im Westen durch den Sudan begrenzt wird. Über der Hauptstadt dieses Landes Addis Abeba, die in über 2000 m Höhe liegt, erhebt sich der Toto, ein Berg, der zum großen Teil mit Geröll und Felsen bedeckt ist. Dieser Berg liegt rund 3000 m über dem Meeresspiegel. Die Luft ist in dieser Höhe bereits sehr dünn und unter diesen Bedingungen wurden Robur-Fahrzeuge, die wie alle Kraftfahrzeuge von Robur mit luftgekühlten Motoren ausgerüstet sind, bedeutenden Mitgliedern der äthiopischen Regierung vorgeführt. Es sei vorweggenommen, daß die Fahrzeuge nicht eine Minute enttäuschten, sondern den Anforderungen vollauf gewachsen waren.

Schon die Anfahrsstrecke zum Berg war eine harte Prüfung für jedes Fahrzeug. Bei einer

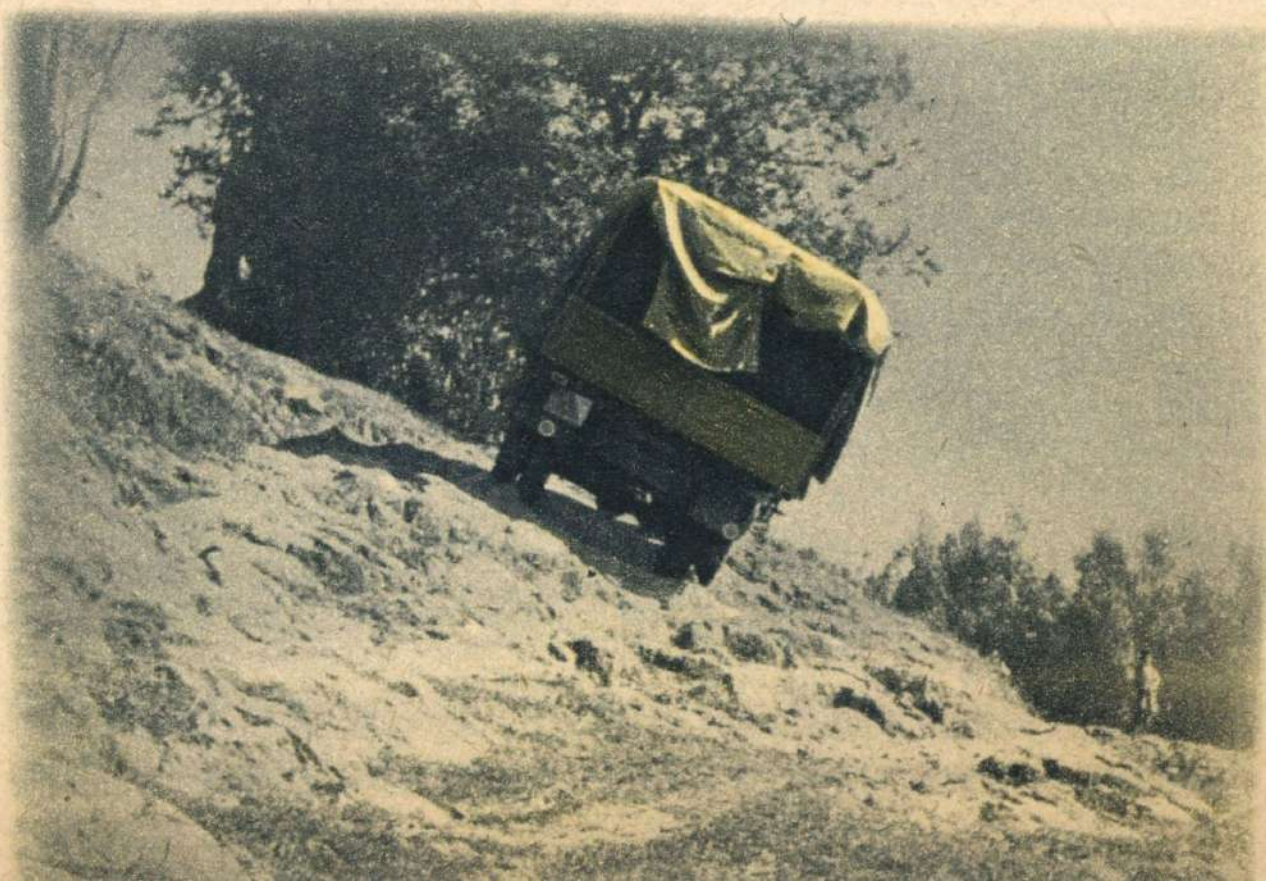
Länge von 4 km enthielt der Anfahrtsweg eine Steigung von 25%, wobei der Untergrund zumeist nur aus Schotter oder Geröll bestand. Obwohl mit der zunehmenden Höhe die Leistung des luftgekühlten Motors, die normalerweise bei 60 PS liegt, etwas abnahm, waren die Maschinen allen Strapazen zum Trotz immer Herr der Lage. Wir waren immer der Ansicht, daß im Versuchsgelände des Zittauer Gebirges den Fahrzeugen fast das Letzte abverlangt wird. Als wir uns jedoch dem eigentlichen Testgelände auf dem Toto näherten, traten unsere Eindrücke vom heimischen Versuchsgelände immer weiter zurück. Vor uns baute sich ein Felsen von ungefähr 15 m Höhe auf, die bei einer anhaltenden Steigung von etwa 40% und einer seitlichen Neigung von etwa 26% erklimmen werden mußte. An dieser Stelle muß hinzugefügt werden, daß zwei Fahrzeuge mit nahezu 50 Ztr. Zement beladen waren, was einer Belastung von 2,5 t gegen-

über der offiziellen Nutzlast von 2 t entspricht. Beim Näherkommen sahen wir, daß es sich um glattgewaschenen Felsen handelte, der stufenförmige Absätze bis 35 cm aufwies. Diese Strecke mußte durchweg im 1. Gang bei eingelegtem Geländegang bezwungen werden. Infolge der Überlastung wurden die Motoren äußerst strapaziert und etwas Sorge um die einwandfreie Funktion aller Teile griff um sich, denn man muß bedenken, daß die Fahrzeuge, die hier auf Teststrecke gingen, die 100-km-Grenze noch nicht überschritten hatten und demnach noch nicht eingefahren waren. Ungeachtet dessen verlief jedoch auch diese Kraftprobe reibungslos.

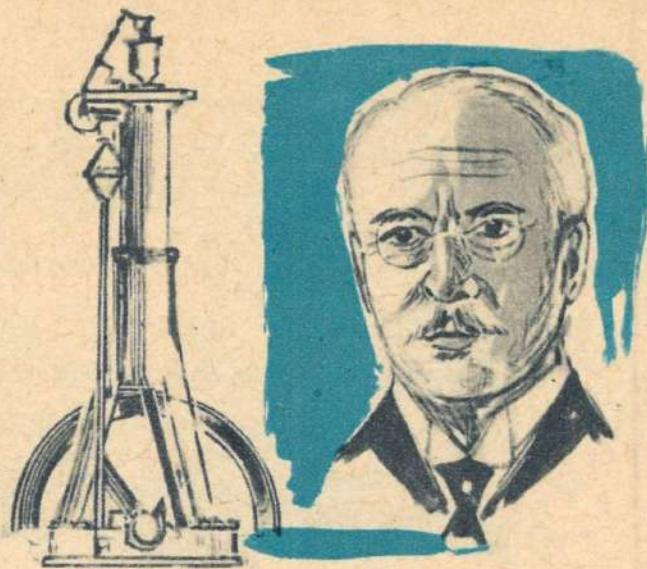
Auf die Zuschauenden wirkte u. a. auch ein Walddurchbruch sehr imposant. Wie Dickhäuter durchdrangen die Fahrzeuge den Wald und brachen alle Bäume um, die im Wege standen.

Eine derartige Vorführung unserer Fahrzeuge sollte auch im Beisein des Kaisers von Äthiopien stattfinden. Leider hinderten ihn dringende Regierungsgeschäfte daran, einer solchen Testfahrt beizuwohnen. Wir konnten feststellen, daß der Wagen „alle Stücke mit spielte“ und uns nie im Stich ließ. Das bestätigten auch die Fahrer eines Robur-Pritschenwagens und eines Reisebusses, die nahezu zwei Jahre mit diesen Fahrzeugen im Einsatz stehen. Im Herbst 1958 war das Pritschenfahrzeug im äthiopischen Hochland schon 20 000 km und der Bus 51 000 km ohne nennenswerte Beanstandungen und Reparaturen gelaufen.

Mit dem Einsatz der Robur-Fahrzeuge in der Praxis, sei es in tropischen Ländern oder nahe des Polarkreises, ist eine überzeugende Werbung verbunden. Nicht zuletzt aus diesem Grunde genießt der robuste Garant von Robur heute Weltruf.



EISERNE HERZEN



Als Rudolf Diesel im Jahre 1897 nach fast vierjähriger Versuchsarbeit endlich den ihm vorschwebenden neuartigen Verbrennungsmotor der Öffentlichkeit vorstellen konnte, ahnte weder diese noch der Erfinder selbst, daß schon ein halbes Jahrhundert später der Motor zur Selbstverständlichkeit geworden, in allen Ländern der Erde als lebendiges eisernes Herz für vielartige Geräte und Maschinen Verwendung finden würde.

Es ist das Verdienst vieler namhafter, aber auch vieler ungenannter Techniker und Ingenieure in der ganzen Welt, den Dieselmotor für alle möglichen Zwecke verwendbar gemacht zu haben.

Ursprünglich, nach unseren heutigen Begriffen als langsam laufende Maschinen mit großem Baugewicht und Bauraum auf den Markt gekommen, hat sich der Dieselmotor heute durch immer weitere Drehzahlsteigerung raum- und gewichtsmäßig so günstig entwickelt, daß es kaum noch eine Antriebsfrage gibt, die nicht mit ihm gelöst werden könnte. Es gibt deshalb heute kaum noch einen Industriezweig auf der Welt, in den der Dieselmotor nicht eingedrungen wäre.

Kleine oder große Schiffe sowie Boote, Lokomotiven, Traktoren, Lastkraftwagen und Omnibusse werden heute fast ausschließlich mit Dieselmotoren betrieben. Aber auch für ortsfeste Maschinen und Geräte hat sich der Dieselmotor bewährt. Er treibt Wasserpum-

pen, Strömerzeugungsanlagen, Kompressoren, Förderanlagen für Bergwerke, Baumaschinen und vieles andere mehr. Im Gegensatz zum Fahrzeugmotor wird er dann als Stationärmotor bezeichnet. Man kann heute davon sprechen, daß der Dieselmotor für den stationären Sektor fast mehr Bedeutung erlangt hat als auf dem Fahrzeuggebiet.

Wenn sich auch bis heute am Grundprinzip des Dieselmotors bis auf viele Feinheiten nichts geändert hat, so gibt es doch in der Anordnung der Zylinder, in der Art der Kühlung, in der Leistung und in der maximalen Betriebsdrehzahl wesentliche Unterschiede, die man kennen und beachten muß, wenn man für diese oder jene Maschine das „eiserne Herz“ auswählen will.

Zunächst richtet sich die Auswahl nach der erforderlichen Antriebsleistung der Maschine, die der Dieselmotor zum Leben erwecken soll. Selbstverständlich wird man die Leistung des Motors so wählen, daß man sich nicht dauernd an der maximalen Grenze des Motors im praktischen Betrieb bewegt und ihn damit überlastet, sondern man wird darauf achten, daß noch eine gewisse Reserve an Leistung verfügbar ist. Die dauernde Überlastung nimmt ein eisernes Herz genauso übel wie das menschliche, sie wirkt sich in einer verkürzten Lebensdauer aus.

Für die meisten Antriebszwecke ist aber nicht so sehr die Leistung, sondern das Drehmoment, worunter man die Durchzugskraft des Motors versteht und sein Verlauf über der Drehzahl, interessant. Bei der Auswahl eines Motors muß man also auch nach dem Drehmoment des Motors fragen. Man muß dann auch beachten, daß das höchste Drehmoment im allgemeinen nicht bei höchster Leistung und damit höchster Drehzahl liegt. Das ist sehr wichtig für den Verwendungszweck des Motors.

Diese Verhältnisse sind anschaulich aus der grafischen Darstellung zu ersehen. Während man für viele Zwecke einen Drehmomentverlauf haben will, der durch starken Abfall bei steigender Drehzahl einen elastischen Antrieb, wie er bei Fahrzeugmotoren er-

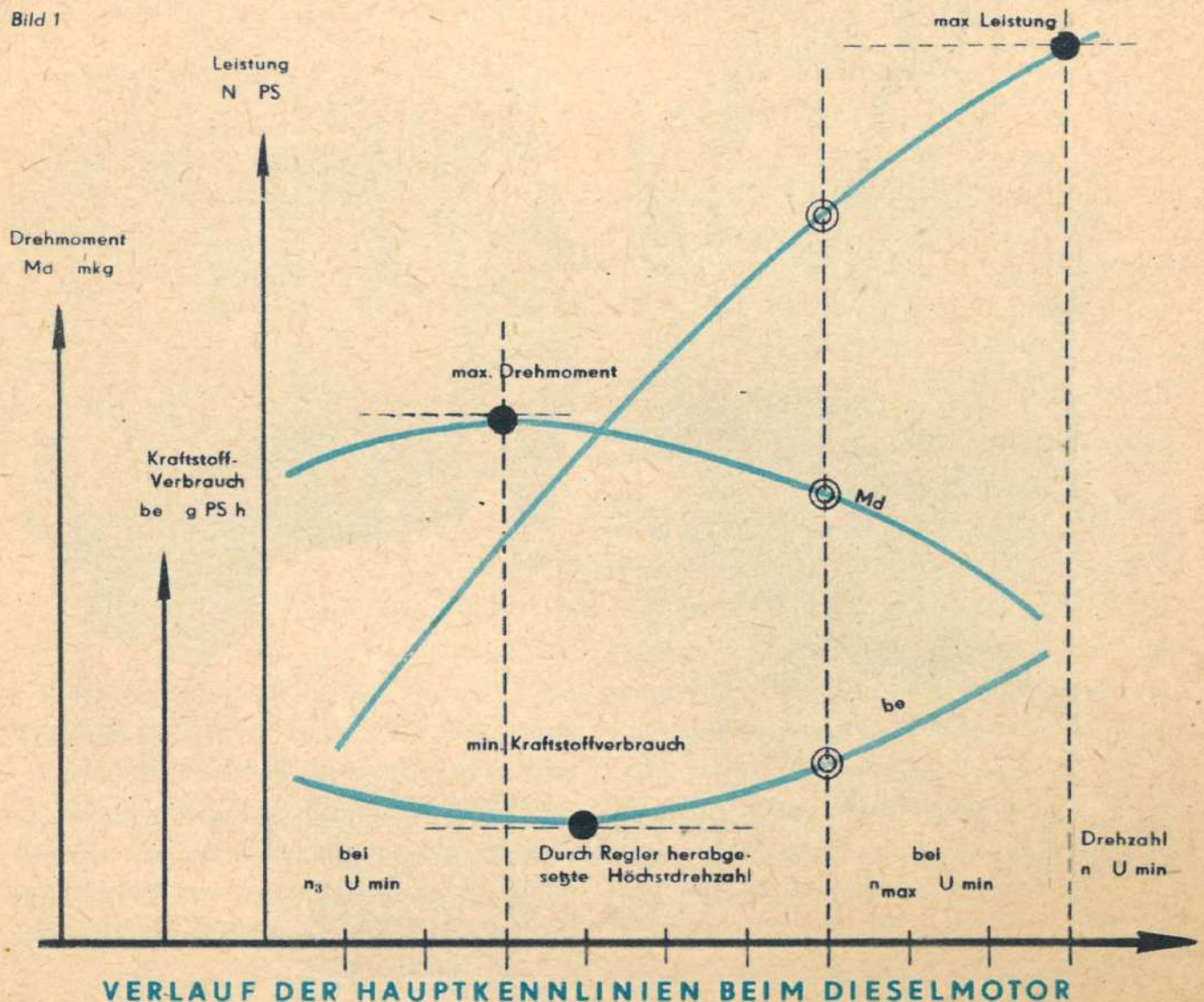
wünscht ist, bewirkt, gibt es auch Fälle, für die ein nahezu gleichbleibendes Drehmoment über dem ganzen Drehzahlbereich erwünscht ist.

Das kann der Motorenbauer dadurch erreichen, daß er die Einspritzpumpe entsprechend auslegt.

Die zweite Frage ist die nach der Antriebsdrehzahl. Gleiche Motoren lassen sich durch den meist an der Einspritzpumpe angebrachten Regler auf verschiedene Höchstdrehzahlen begrenzen, wodurch nach Bild 1 die Höchstleistung verringert, gleichzeitig aber das Gebiet des höheren Kraftstoffverbrauches bei höheren Drehzahlen umgangen wird. Das maximale Drehmoment bleibt durch eine solche Maßnahme unberührt.

Sehr wichtig ist bei der Auswahl eines Mo-

Bild 1



tors auch die Frage des Gewichts und des Raumbedarfs, wobei die letztere bei bestimmten Einbaufällen vorrangige Bedeutung haben kann. Unterschiede im Raumbedarf eines Motors ergeben sich durch die Anordnung der Zylinder (liegende oder stehende Reihe, V-Anordnung, Boxer-Anordnung) und ihre Anzahl. Je größer die Zahl der Zylinder bei einer bestimmten Gesamtleistung und einer bestimmten Drehzahl ist, desto schmaler und niedriger baut der Motor im allgemeinen. Seine Länge kann jedoch unter Umständen größer werden. Es

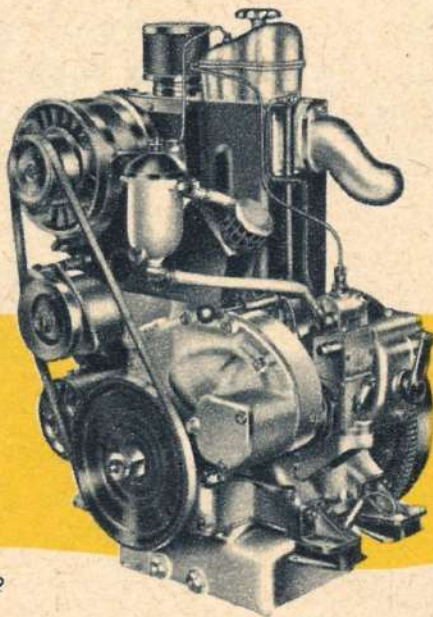


Bild 2

gibt für die Baumaße natürlich keine feststehende Regel und deshalb muß man im Bedarfsfalle die verschiedenen auf dem Markt befindlichen Motoren entsprechend dem beabsichtigten Verwendungszweck genauestens untersuchen. Für die Auswahl eines Motors sind aber noch andere Fragen zu beachten, so z. B. die Frage der Kühlung, die von der Seite der Verwendung des Motors her entschieden werden sollte. Abgesehen davon, daß der luftgekühlte Motor auch gewichtsmäßig leichter ist, hat er den besonderen Vorteil der schnellen Temperaturannahme. Das ist bei Kurzbetrieb, wie er

beispielsweise bei Fahren auftritt, sehr wichtig, weil Untertemperaturen infolge des Schwefelgehaltes im Dieselkraftstoff zu starken Korrosionen und damit schnellerem Verschleiß des Triebwerkes des Motors führt. Der etwas lautere Lauf des luftgekühlten Motors muß bei der Auswahl allerdings berücksichtigt werden.

Ein wesentlicher Vorteil der Luftkühlung liegt aber wohl darin, daß im Winter keine Sorge um das Erfrieren des Motors aufkommen kann, daß auch bei sehr niedrigen Temperaturen sehr schnell die Betriebstemperatur erreicht wird und daß schließlich durch die Einzelzylinder bei Reparaturen eine leichte Demontage und Montage möglich ist. Durch diese für viele Verwendungszwecke sehr beachtlichen Vorteile hat sich der luftgekühlte Motor in den letzten Jahren immer mehr

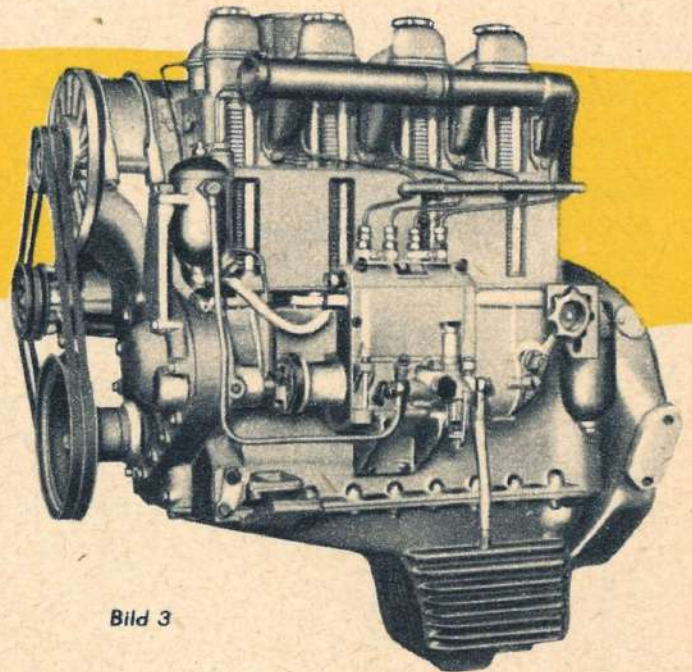


Bild 3

durchgesetzt. Trotzdem hat er den wassergekühlten Motor noch nicht verdrängen können, denn auch er hat natürlich Vorteile, vor allen Dingen den der größeren Laufruhe, die durch die geräuschkämpfende Wirkung des Wassermantels im Zylinderblock und in den Zylinderköpfen erzielt wird.

Wie man sieht, gibt es also bei der Auswahl eines Motors viel zu bedenken, um den richtigen und passenden Motor für einen bestimmten Verwendungszweck ausfindig zu machen.

Die Motorenkonstrukteure unserer Werke haben aber ihre Konstruktionen so gelenkt, daß für alle Verwendungszwecke IFA-Dieselmotoren eingesetzt werden können. Durch Schaffung von Baureihen können sowohl kleine als auch größere Leistungen bei verschiedenen Drehzahlen erhalten werden.

Die robusten Einbaumotoren des VEB Roburwerke Zittau werden als 1-, 2-, 3- und 4-Zylinder-Reihenmotoren mit Luftkühlung gebaut und geben je Zylinder bei 1500 U/min 6,5 PS und bei 2000 U/min 8,5 PS ab. Das

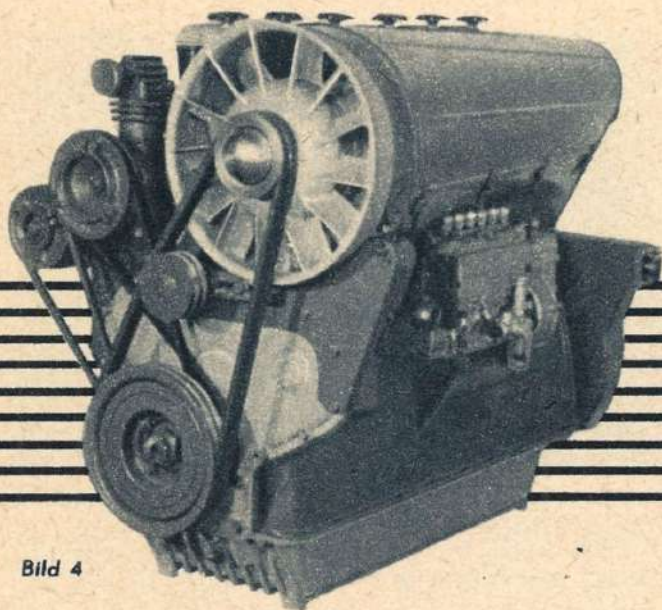


Bild 4

sind Dauerleistungen, die kurzzeitig noch um 20 % überhöht werden können. Die Höchstdrehzahl, insbesondere die des 4-Zylinder-Motors, kann bis zu 2600 U/min betragen. Die Garant-Motoren sind nach dem Baukastenprinzip gebaut, so daß Kolben, Zylinder, Zylinderkopf und alle Steuerungsteile bis auf die Nockenwelle untereinander austauschbar sind. Das ist ein sehr wesentlicher Vorteil für die Lagerhaltung von Er-

satzteilen und für die Reparatur selbst. Den grundsätzlichen Aufbau der Garant-Motoren zeigen die Bilder 2 und 3.

Für größere Leistungen stellt der VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck ebenfalls eine luftgekühlte Baureihe mit 2-, 3-, 4- und 6-Zylinder in stehender Reihenordnung her (Bild 4). Bei 1500 U/min beträgt die Leistung je Zylinder 17 PS, bei 2000 U/min 24 PS. Auch hier geben die Werte die Dauerleistungen an, die ebenfalls kurzzeitig überhöht werden können. Die gleiche Baureihe wird auch mit Wasserkühlung ausgeführt, weil IFA-Dieselmotoren auch dort einsetzbar sein sollen, wo es auf Laufruhe besonders ankommt. Das könnte z. B. bei einer Stromerzeugungsanlage eines Krankenhauses der Fall sein.

Der 4-Zylinder-Motor dieser wassergekühlten Baureihe ist der bewährte Dieselmotor EM 4 des VEB Sachsenring Zwickau, der für stationäre Zwecke Verwendung findet (Bild 5).

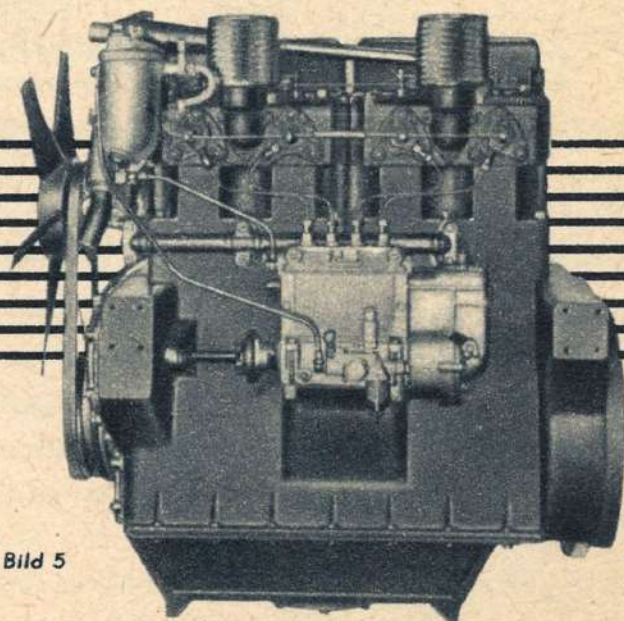


Bild 5

Auch für die beiden Baureihen des VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck wurde das Baukastenprinzip mit dem Vorteil der Austauschbarkeit vieler Hauptteile des Triebwerkes zugrunde gelegt. Das Bild 4 zeigt ein Baumuster der luftgekühlten Baureihen und damit den grundsätzlichen äußeren Aufbau.



SERVICE

I N T E R N A T I O N A L E R

Kundendienst

Für alle Maschinen, Apparate und ähnliche Erzeugnisse ist es unbedingt erforderlich, daß, insbesondere wenn sie in viele Länder der Welt exportiert werden, ein gut funktionierender Kundendienst von den Herstellerwerken organisiert wird.

Besonders prekär, und zwar keinesfalls nur für den guten Ruf des Produktes, dürfte jedoch der „Service“ für ins Ausland verkaufte Kraftfahrzeuge sein.

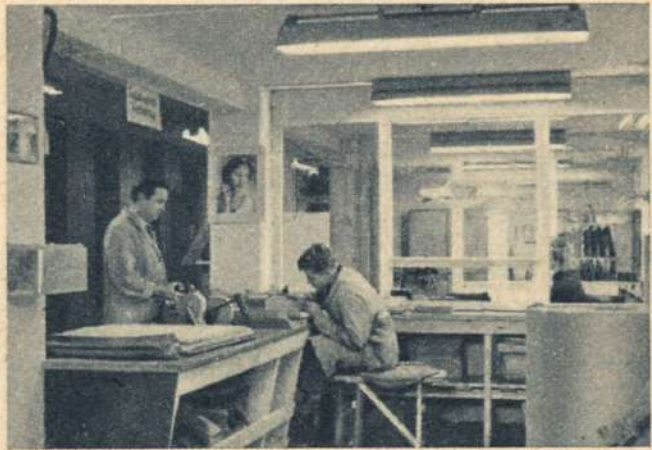
Trotz hohen technischen Standes, ausgereifter Perfektion und besten Materials sind Personenautomobile, Lastkraftwagen und Motorräder – weil es eben Maschinen sind, die zum Teil größter Beanspruchung mannigfacher Art unterliegen – nicht so vollkommen, daß sich nicht doch hin und wieder Instandsetzungen notwendig machen.

Und gerade deshalb ist es vordringlich, daß allerorts die Möglichkeit gegeben ist, einen motorisierten „Untersatz“ schnell wieder auszukurieren.

Ganz allgemein ist das Kraftfahrzeug im Zeitalter der Motorisierung ein Faktor, dessen Betreuung praktisch schon standardisiert ist, womit gesagt sein soll, daß das Grundsätzliche eines umfassenden Kundendienstes kaum noch zu verbessern ist.

Logisch, daß dementsprechend der volkseigene Kraftfahrzeugbau der Deutschen Demokratischen Republik, der seine hochwer-

tigen Erzeugnisse in über 50 Länder aller Erdteile exportiert, nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland die Kundendienstorganisation aufgebaut hat und dafür Sorge trägt, daß diese im internationalen Rahmen genau wie im Inland funktioniert.



Ohne Frage sind die Verhältnisse, auch in bezug auf Klima und Straßenzustand, unterschiedlich und müssen demzufolge individuell ausgelegt werden. Die theoretischen Grundforderungen eines tadellosen Kundendienstes wurden jedoch allerorts geschaffen. Es sind 5 Hauptpunkte, die man etwa so formulieren kann:

1. Schaffung eines ausgedehnten Kundendienst-Werkstätten-Netzes in den Abnehmerländern.
2. Die Belieferung mit Ersatzteilen in ausreichender Menge und in entsprechenden

Sortimenten unter Berücksichtigung der Betriebsbedingungen in den betreffenden Ländern.

3. Die Veranlassung, daß auch in den ausländischen Werkstätten speziell auf das Fabrikat und den Typ geschultes technisches Personal zur Verfügung steht.
4. Die Versorgung dieser Werkstätten mit speziellen Kundendienstwerkzeugen und Geräten.
5. Für eine vollständige fremdsprachige Dokumentation zu sorgen und laufend technische Informationen, sofern notwendig, zum Versand zu bringen.

Darüber hinaus ergeben sich aus den angeführten theoretischen Grundforderungen eine weitere Anzahl von Folgerungen, die mit ihnen in direktem oder indirektem Zu-



sammenhang stehen. Denn logischerweise ist es erforderlich, daß die, fern der Herstellerbasis als verlängerte Arme der Fertigungswerke tätigen Service-Stationen die Sorge des Lieferwerkes spüren und wenn notwendig auch Anleitungen zur Ausrichtung auf das Weltniveau bekommen.

Jahrein, jahraus sind deshalb Reiseinspi-

Unsere Bilder zeigen, in welcher vorbildlicher Weise der Kundendienst in Finnland durchgeführt wird. — Reparaturannahme, Reparaturhalle und Ersatzteillager der Firma Oy REGO AB, Helsinki.

zienten – versierte Fachleute – per Kraftwagen, Eisenbahn, Schiff oder Flugzeug unterwegs, um auch in fernen Ländern die Vertreter und Vertragswerkstätten aufzusuchen. Sie greifen an Ort und Stelle helfend und beratend ein zum Nutzen des Kunden und dessen Fahrzeug.

Allerorts muß ein Kraftfahrer die Gewißheit haben, daß er jederzeit den Kundendienst in Anspruch nehmen kann, um sein Fahrzeug stets in betriebsfertigem Zustand zu haben.



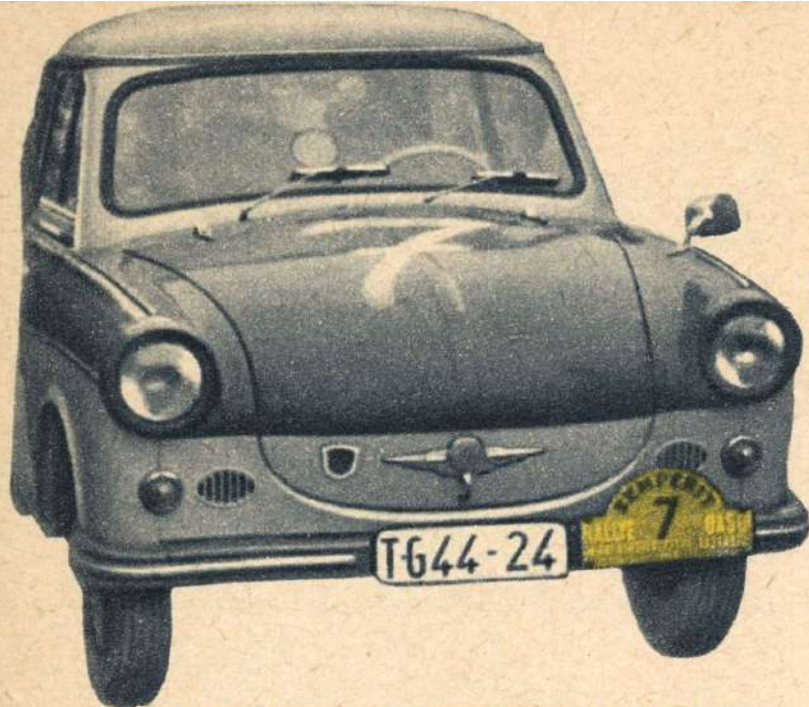
Dafür zu sorgen ist die Hauptaufgabe aller „Service“-Stationen der Welt.

Tatsachen beweisen, daß dem Rechnung getragen wurde.

Augenscheinlich weisen Schilder mit den Fabrikatseemblemen den richtigen Weg zu vorzüglich eingerichteten Werkstätten mit Ersatzteillagern und technisch geschultem Personal.

Kurz, IFA-Kunden in aller Welt sollen überzeugt sein, daß der Kundendienst der VVB Automobilbau ständig bemüht ist, seine an sich schon als gut zu bezeichnende internationale Service-Betreuung dauernd zu ihrem Nutzen weiter auszubauen, denn damit ist die Garantie gegeben, daß es im Osten, Westen, Süden und Norden unserer Erde nur zufriedene IFA-Kraftfahrzeugbenutzer gibt.

KUNDENDIENST



kleiner „Trabant“

GANZ GROSS

Nachdem bereits im vergangenen Jahr bei Leistungsprüfungs- und Zuverlässigkeitsfahrten innerhalb der DDR der Trabant wiederholt seine guten Fahreigenschaften auch bei sportlichen Veranstaltungen bewiesen hatte, ging erstmals am 23. Mai ein Dreierteam vom ADMV Zwickau bei einer internationalen Großveranstaltung an den Start.

Drei Fahrzeugbesetzungen mit den Sportfreunden Linke/Günther, Galle/Bestel und Miethe/Erlor fuhren mit ihren serienmäßigen „Trabant“-Wagen am 23. Mai, morgens 4 Uhr, in Wien an den Ablauf zur Nonstopfahrt über 1609 km zum Ziel nach Bregenz am Bodensee, das planmäßig am darauffolgenden Tag 13.30 Uhr erreicht werden mußte.

Die Semperit-Rallye – neben der österreichischen Alpenfahrt der größte Automobilsportwettbewerb des Landes – führte kreuz und quer durch die Alpenwelt; u. a. über den Arlberg-, Girles-, Hohentauernpaß und den Katschberg (31% Steigung), wobei auf den verschiedenen Streckenabschnitten Durchschnittsgeschwindigkeiten von 50 bis 56 km/h gefordert wurden, so daß sich diese Veranstaltung fast zu einem reinen Straßenrennen gestaltete.

Der Schwierigkeitsgrad des Wettbewerbs wurde noch dadurch verstärkt, daß die Streckenführung zu 60% über Nebenstraßen ging, davon bestand ein beträchtlicher Teil aus Geröllstrecken.

Zur weiteren Würzung dieser Prüfung von Mensch und Maschine gab es zusätzliche Sonderwertungen

in Form von vier Bergprüfungen, bei denen in der kürzesten Zeit die Strecke zu bewältigen war. Vor genannte Bergprüfungen führten jeweils über steile Bergstraßen von 7 $\frac{1}{2}$ bis 8 $\frac{1}{2}$ km Länge.

Am Schluß der Veranstaltung war ein großer Erfolg errungen; denn Harald Linke mit seinem Beifahrer Günther sowie Sportfreund Galle mit seinem Co-Piloten Bestel erreichten strafpunktfrei das Ziel und errangen die Goldmedaille.

Etwas Pech hatte das Paar Miethe/Erlor, das wegen eines leichten Fahrzeugschadens Zeitverlust hatte, aber trotzdem noch in Wertung das Ziel erreichte, was ihm die Erinnerungsmedaille einbrachte.

Durch das komplette Eintreffen des Teams am Ziel bekam die Mannschaft auch noch die Auszeichnung in Bronze für ihre Gesamtleistung.

Alles in allem ein beachtlicher Erfolg des jüngsten Kindes der volkseigenen Automobilindustrie, der die Zuverlässigkeit der „Trabant“-Wagen bewies, insbesondere, weil die Wagen nicht nur mit zwei Personen, sondern auch mit deren Gepäck und zusätzlichen 60 Liter Kraftstoff belastet waren.

Erwähnenswert ist, daß einer der Wagen unter der Motorhaube eine Maschine hatte, die bis dato bereits 75 000 km anstandslos gelaufen war.

Der Hauptdirektor der VVB Automobilbau, Nationalpreisträger Kollege Lang, und auch der Werkleiter des ZEK, Kollege Grundig, ließen es sich nicht nehmen, den erfolgreichen Fahrern nach ihrer Rückkehr aus Österreich anläßlich eines Erfahrungsaustausches persönlich zu gratulieren und sie auszuzeichnen. Bei dieser Gelegenheit gaben die Aktiven einen kurzen Bericht über den Verlauf der Fahrt und das tadellose Verhalten ihrer kleinen „Trabanten“, wobei sie zugleich ihren Dank aussprachen, insbesondere den Mitarbeitern des VEB Barkas-Werke, für die Fertigung der Motoren.

Logisch, daß nunmehr nach diesem schönen Erfolg die „Trabant“-Wagen, die sich größter Beachtung und Anerkennung auch im Ausland erfreuten, sich damit die Sporen verdienten und in weiteren ähnlichen Konkurrenzen eingesetzt werden.



Unsere Straßenfahrzeuge in aller Welt

Auf den bedeutenden internationalen Messen und Automobilsalons, den großen Industrieausstellungen der Deutschen Demokratischen Republik wurde es von Jahr zu Jahr offensichtlicher: die Fahrzeuge unserer volkseigenen Betriebe haben sich auf dem Weltmarkt durchgesetzt. Höhere Außenhandelsumsätze, die unserer planmäßig wachsenden Volkswirtschaft zugute kommen, sind das Ergebnis. Mit jeder Weiterentwicklung und Verbesserung, die durch ausgezeichnete Arbeit und Initiative der Werktätigen der Fahrzeugindustrie der DDR entstehen, wächst im Ausland das Ansehen dieses wichtigen Industriezweiges unserer Republik, die in diesem Jahr ihr 10jähriges Bestehen begeht. Die Fahrräder aus den volkseigenen Werken „MÖVE“, „MIFA“ und „ELITE-DIAMANT“ haben auf dem internationalen Fahrradmarkt eine große Bedeutung erlangt.

Weltberühmt sind die DIAMANT-Rennräder. Auf ihnen wurde bei zahlreichen Wettbewerben, im Weltmeisterschaftskampf, auf der „Internationalen Friedensfahrt“, der Ägyptenrundfahrt bewiesen, daß



Die Firma Bilägarnas IC in Stockholm bietet in ihrem schönen Verkaufsraum neben anderen „Wartburg“-Typen das elegante „Wartburg“-Coupé an.

man an die Fahrräder aus der DDR hohe Anforderungen stellen kann. Wenn beispielsweise der Generalvertreter unseres Außenhandels in Kairo nahezu sämtliche Fahrradmodelle der DDR führt, so ist das doch eine sehr interessante Tatsache. Aber auch die MZ- und SIMSON-Motorräder stehen in seinen geräumigen repräsentativen Verkaufsräumen. Die jungen Ägypter bevorzugen im allgemeinen Sporträder, und wer es sich leisten kann, kauft ein schnittiges Motorrad. Die MZ- und SIMSON-Typen haben sich in Ägypten, aber ebenso in vielen anderen Ländern einen ausgezeichneten Ruf erworben. Die Erzeugnisse des VEB Motorradwerk Zschopau

werden beispielsweise in mehr als vierzig Staaten exportiert.

Auf dem internationalen Automobilmarkt ist der Wettbewerb von Jahr zu Jahr intensiver geworden. Die Ansprüche und Forderungen sind bekanntlich ständig gewachsen, aber gleichzeitig erhöhte sich auch – und das spricht für sich – die Nachfrage nach den Eisenacher Wartburg-Automobilen. In über dreißig Ländern, in Europa, Asien, Afrika und Amerika findet dieser leistungsstarke Dreizylinder-Zweitakter immer neue Freunde. Aus gutem Grund nützt das Automobilwerk Eisenach jede günstige Gelegenheit, um die Serienfahrzeuge härtesten Bewährungsproben zu unterwerfen. Viele Siegespreise auf internationalen Veranstaltungen sind das Ergebnis einer zielstrebigsten Arbeit.

Die klimatischen Bedingungen spielen bei der Beurteilung unserer Fahrzeuge ebenfalls eine wesentliche Rolle. Es hat sich immer wieder gezeigt, daß auch extreme Verhältnisse – Eis und schneidende Kälte am Polarkreis, Wüstenglut und feuchte Hitze im Äquatorialgebiet – ohne Schwierigkeiten überstanden werden. Einen neuen Beweis dafür lieferte



Der repräsentative Rahmen – „Wartburg“-Modell im Verkaufsalon der Firma Pierreux in Brüssel.

die Österreichische Transafrika-Expedition. Sie legte mit einem WARTBURG-Kombi und dem „H 3 S“, dem Vorgänger der Sachsenring-Lastkraftwagen „S 4000-1“ auf dem afrikanischen Kontinent 53 000 Kilometer zurück. Daß beide serienmäßigen Automobile unter den schwierigsten Bedingungen durchhielten, wird sogar in Fachkreisen als Sensation gewertet.

Auch im täglichen Einsatz erweisen sich die Sachsenring-, Robur- und Barkas-Lastkraftwagen aus der DDR als robust, zuverlässig und wirtschaftlich.

Im allgemeinen erreichen die Fahrzeuge aus der DDR auch bei starker Belastung überall hohe Kilometerleistungen. Eine wichtige Hilfe dabei ist ein gut organisierter Kundendienst, der von den Generalvertretern des Außenhandelsunternehmens „Transportmaschinen Export-Import“ mit aufgebaut wird.

Spezielles darüber lesen Sie im gleichen Heft in dem Artikel „Internationaler Kundendienst“, aus der Feder der Zentralen Kundendienstabteilung der VVB Automobilbau.

DIESEL-AMEISEN



In Waltershausen am Fuße der Höhen des Thüringer Waldes liegt die Geburtsstätte der sogenannten Diesel-Ameisen, der kleinen Lastenträger für den innerbetrieblichen Transport und den Nahverkehr. Diese Nutzfahrzeuge haben sich als unentbehrliche Helfer auf mannigfaltigen Gebieten der Wirtschaft erwiesen und sind es wirklich wert, ausführlich beschrieben zu werden.

Der VEB Fahrzeugwerk Waltershausen stellt 4 Typen der Kleinfahrzeuge her, die durch verschiedene Sonderaufbauten eine wertvolle Ergänzung erfahren.

Gewiß ist Ihnen das Pritschenfahrzeug, die Diesel-Ameise Typ DK 4 schon oft begegnet. Äußerlich sieht man es ihr fast nicht an, daß sie eine Nutzlast von 2 t bewältigen kann. Der Antrieb erfolgt durch einen Einzylinder-Dieselmotor mit 6 PS bei 1500 U/min. Darüber hinaus ist ein Anhängerbetrieb durchaus möglich, nur darf die Ge-

samthängelast 1800 kg nicht überschreiten. Es ist erstaunlich, wie die Diesel-Ameise in gebirgigen Gegenden anhaltende Steigungen bewältigt. Bei einer Belastung von 1 t schafft sie immer noch eine Steigung von etwa 12 %. 15 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit, die für ein Nutzfahrzeug dieser Art absolut ausreicht. Damit wäre die Visitenkarte der Diesel-Ameise abgegeben. Es bleibt nur noch zu sagen, daß alle Schaltungen



vom Fahrzeugstand aus vorgenommen werden. Mit einer automatischen Anhängerkuppung ausgerüstet, findet sie im zunehmenden Maße auch als Zugfahrzeug Verwendung.

Weniger bekannt ist die Diesel-Ameise Typ DK 4 mit Drehkranaufbau. Der Kranaufbau befindet sich unmittelbar hinter dem Motor auf der Pritsche. Bei einer Nutzlast von 500 kg ist der Einsatz in der Bauindustrie, in Montagebereichen usw. sehr wirtschaftlich.

Viele Betriebe bedienen sich der Diesel-Ameise mit Drehkranaufbau zum Transport von Schnitt- und Stanzwerkzeugen, Kisten und anderen schweren Gegenständen. Für den Transport von Lebensmitteln oder anderen feuchtigkeitsempfindlichen Gütern wurde die Diesel-Ameise mit Kastenaufbau geschaffen. Eine Tür in der rechten Seitenwand ermöglicht bequemes Be- und Entladen. Eine Neuentwicklung ist der für die Diesel-Ameise geschaffene Sprengwagenaufbau.



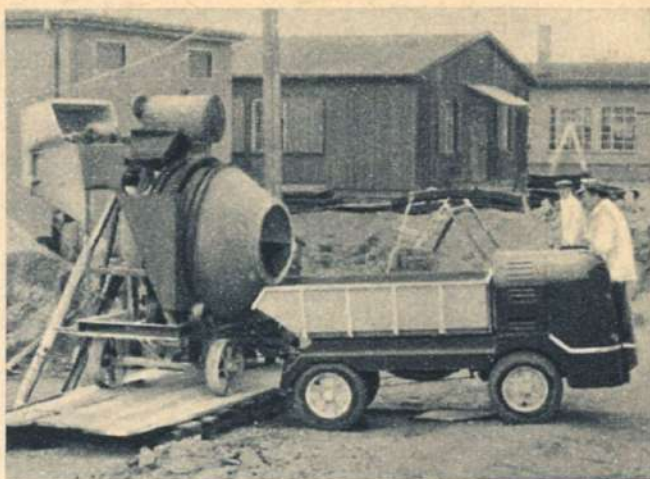
Der Kessel faßt 1700 Liter Wasser und kann unter Zuhilfenahme eines Feuerwehrsclau- ches durch Hydranten gefüllt werden. Das Öffnen und Schließen des Ventils wird vom Fahrerstand aus vorgenommen.

Mit wenigen Handgriffen vollzieht sich die Verwandlung der Diesel-Ameise von einem Spreng- in ein Pritschenfahrzeug, denn selbstverständlich ist der Sprengaufbau ab- nehmbar. Damit ist der Anwendungsbereich von Diesel-Ameisen bei weitem nicht erschöpft. In der Bauindustrie oder im Kohle- handel, beim Transport von Schüttgut jeg- licher Art findet der Dreiseitenkipper Typ DK 4/3 Verwendung. Soll jedoch stark feuchtig- keitshaltiges Schüttgut transportiert werden, kann man den Dreiseitenkipperaufbau ge- gen einen Muldenkipper austauschen. Der Rauminhalt der Kippmulde der Diesel- Ameise Typ DK 4/M beträgt 0,7 cbm.

Um das Bild, das wir Ihnen über die Diesel- Ameise gegeben haben, abzurunden, darf

der Hubplattformwagen Typ DK 4/H nicht fehlen. Er wurde geschaffen, um die Ortsver- änderung schwerer Arbeitstische besser durchführen zu können. Dieses Fahrzeug sieht dem Pritschenfahrzeug sehr ähnlich, nur besteht bei dem Hubplattformwagen die Möglichkeit, durch ein hydraulisches Kipp- aggregat die Ladepritsche um 170 mm zu heben. Auch in diesem Falle kann ein Ein- satz als Pritschenwagen erfolgen, denn das Fahrzeug wird mit Seitenwänden und Rück- wand geliefert. Sollten Sie irgendwann ein- mal die Gelegenheit haben, die Arbeit eines Reichsbahnausbesserungswerkes kennenzu- lernen, dann werden Sie vielleicht auch die- ses Fahrzeug, das dort vornehmlich einge- setzt ist, antreffen.

Eines kann man auf alle Fälle sagen: Die Diesel-Ameisen des VEB Fahrzeugwerk Wal- tershausen tragen ihre Bezeichnung zu Recht.



Sie sind klein und beweglich, dabei aber unermüdlich und fleißig in der Erfüllung der an sie gestellten Anforderungen.

Heute bewähren sich überall Tausende die- ser kleinen Fahrzeuge und tragen dazu bei, daß vielfach Arbeiten, die von Muskelkraft in harter Mühe verrichtet wurden, durch den Druck eines Hebels oder Knopfes ausgeführt werden. Damit nehmen auch die Diesel- Ameisen in der Zeit der vorwärtsstürmenden Technik einen bedeutungsvollen Platz ein.



neue mZ 125/3 neue mZ 125/3 neue mZ 125/3



In der technischen Entwicklung gibt es keinen Stillstand. Ständig sind Ingenieure und Konstrukteure bemüht, Neues zu schaffen und bewährte Modelle weiterzuentwickeln. Das gilt natürlich auch für die Zschopauer Motorradbauer. Stolz trägt die Kleine der MZ-Familie jetzt eine „3“ hinter der Kubikzahl.

Mit Freude werden Sie die Weiterentwicklung des hunderttausendfach bewährten 125er Modelles begrüßt haben; denn jede höhere Zahl hinter dem Schrägstrich bedeutet ja noch höhere Motorleistung, noch bequemeres und wirtschaftlicheres Fahren.

Doch nicht nur für die Briefftasche bietet das neue Modell mit seinen zahlreichen Neuerungen einen Gewinn – auch einige sichtbare Verbesserungen sind dabei.

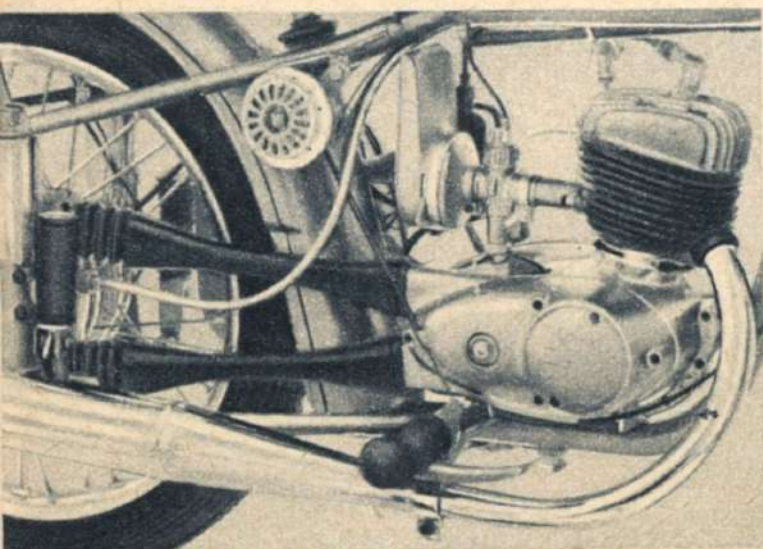
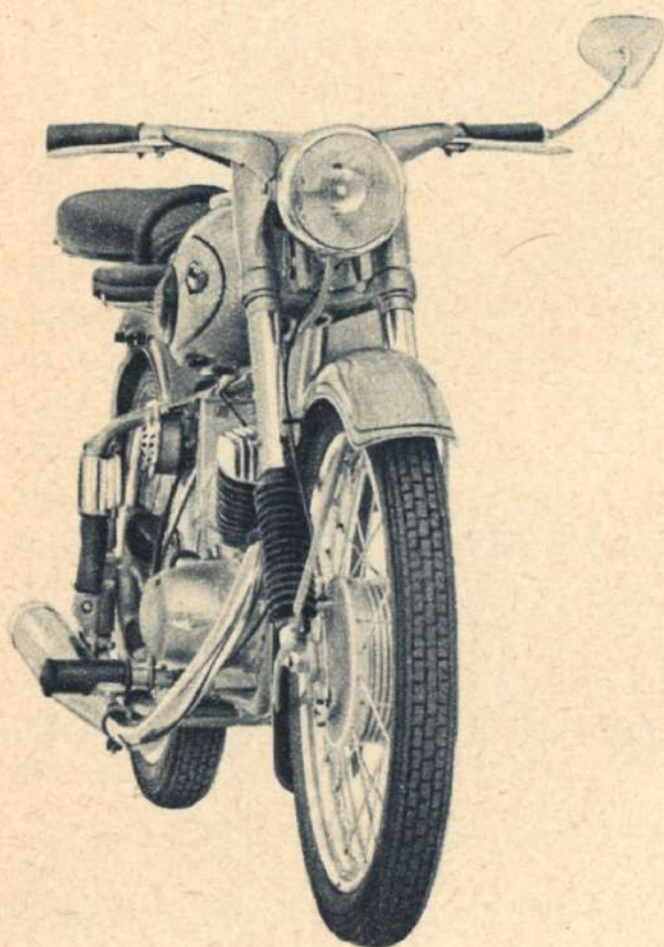
Was jedem an der kleinen MZ 125/3 sofort gefällt, ist das neue 4-Gang-Getriebe. Allein oder mit netter Sozia kommt man nun noch schneller voran. Natürlich sind es auch die 6,5 PS und das äußerst günstige Drehmoment, das die Kleine aus der großen Zschopauer Familie noch begehrenswerter macht. Bei einem Blick auf die kleine „3“ wird Ihnen sicher sofort der 3.00 x 19er Hinterrad-

reifen unter dem größeren Kotflügel auffallen, dank dessen die Maschine nun noch größere Belastung aushält, und vor allem der schmalere Lenker. Formschön und zweckmäßig verkleidet ein wappengeschmückter Blechschild die notwendigen Bowdenzüge, eine Neuerung, auf die alle MZ-Freunde schon lange gewartet haben. Auch um die



Batterie gibt es etwas Neues. Geschützt und dennoch leicht zugänglich sitzt die Nickelkadmium-Batterie jetzt im Werkzeugkasten. Eine Lösung, die nicht nur praktisch ist, sondern auch gut aussieht.

Alles in allem – die neue MZ 125/3 ist eine Maschine, an der jeder seine Freude hat.



Technische Daten

Zahlen, die sich sehen lassen können

Motor:	
Zweitakt-Umkehrspülung	
Zylinderzahl:	1
Bohrung:	52 mm
Hub:	58 mm
Hubraum:	123 ccm
Verdichtung:	8–8,25 : 1
Leistung:	6,5 PS bei 5200 U/min
max. Drehmoment:	0,95 mkg bei 3500 U/min
Kupplung:	Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad
Getriebe:	
4 Gänge	Fußschaltung
Getriebeabstufung	1. Gang 3,05 : 1
	2. Gang 1,805 : 1
	3. Gang 1,285 : 1
	4. Gang 1 : 1
Vergaser:	Einhebel-Flachschieber-Düsennadel-Vergaser
Fabrikat:	BVF
Typ:	NB 221-2
Filter:	Prallblechnaßluftfilter mit Ansaugergeräuschdämpfer
Elektrische Anlage:	
Spannungsregelnde	Gleichstrom-Lichtmaschine
Hersteller:	FEK
Leistung:	60/90
Batterie:	6 Volt 8 Amp./h
Kerze:	Isolator M 14-240
Abmessungen und Gewichte:	
Länge:	1980 mm
Breite:	710 mm
Höhe:	920 mm
Bauchfreiheit:	150 mm
Eigengewicht:	109 kg
zul. Belastung:	141 kg
zul. Gesamtgewicht:	250 kg
Bereifung vorn:	2,75 × 19
Bereifung hinten:	3,00 × 19
Federweg vorn:	140 mm
Federweg hinten:	50 mm
Kraftstoffverbrauch:	2,3–4,1 Liter (je nach Fahrweise)
Höchstgeschwindigkeit:	85 km/h



AUF SERVICE- INSPEKTION IN BURMA

„Sie fliegen nach Burma. Ihre Aufgabe ist, unserer Generalvertretung beim Ausbau der Kundendienstorganisation zu helfen. Selbstverständlich gehören noch die üblichen Service-Arbeiten dazu. Sie wissen ja Bescheid. Außerdem wird Wert darauf gelegt, daß Sie sich eingehend vom Verhalten unserer Dieselfahrzeuge unter burmesischen Verhältnissen überzeugen. Also dann – viel Erfolg!“ Burma ist ein Land, das sich über etwa 680 000 qkm erstreckt und ungefähr 19 Millionen Einwohner zählt. Seine Hauptstadt ist Rangoon. Im Westen des Landes liegt ein hoher Gebirgswall, der sich entlang der vorderindischen Grenze bis zur Küste hin-

zieht, im Osten befindet sich das bis 1000 m hohe Kalkplateau der Shanstaaten, während dazwischen die Tiefländer der Flüsse Irrawadi, Sittang und Saluen liegen. Die Wirtschaft des Landes basiert auf der Reisausfuhr, der Förderung von Mineralien und der Bleigewinnung. Die Eisenbahnstrecken haben eine Gesamtlänge von 2364 km, 16 936 km Straßen – das war ungefähr alles, was ich über Burma wußte.

An einem Sonntag im November schwebte die viermotorige Maschine, an deren Bord ich mich befand, auf die Landepiste des Flughafens Rangoon ein. Die Quecksilbersäule des Thermometers stand bei 27 Grad

Celsius. Meine Arbeit begann mit Besprechungen, Verhandlungen, Werkstättenbesuchen, mit Unterweisungen der Werkstattleiter und Monteure sowie Prüfungsfahrten. Dabei konnte ich Rangoon kennenlernen. Ein babylonisches Sprachengewirr brandet auf den Gehsteigen. Burmesische Männer in langen Röcken, Frauen in hauchdünnen Nylonblusen, Inder in Leinenanzügen, Inderinnen in farbenprächtigen Gewändern und viele Chinesen, Europäer und Amerikaner bevölkern Wege und Straßen, dazwischen hupen die Autos, deren Pneus auf den breiten Asphaltstraßen entlang pfeifen. An den Hauptstraßen stehen große moderne Gebäude, Kaufhäuser, Kinos, Bars, während es auf der anderen Seite auch noch stille Seitengassen, dunkle Winkel einer Großstadt gibt. Unter den Lastkraftwagen waren die Sachsenring-Diesel für mich gute alte Bekannte. In den nördlichen Teilen des Landes laufen aber weit mehr dieser Lastkraftwagen. Dorthin führte eines Tages eine von der Generalvertretung vorbereitete Inspektionsreise. Unser Reisefahrzeug war selbstverständlich ein Sachsenring-Diesel-LKW, ein Kipper, der

mit vielen Kisten voll Ersatzteilen beladen war und von dem Fahrer der Generalvertretung Ko-Thein gesteuert wurde. Das Tagesziel hieß Toungoo, rund 300 km von Rangoon entfernt. Die Straße war einwandfrei und die Nadel des Tachometers pendelte zwischen 60 und 70 km/h. Das änderte sich allerdings, als sich die bis dahin schnurgerade Asphaltstraße so sehr verengte, daß nur ein Fahrzeug Platz hatte. Beim Ausweichen mußten wir von der Fahrbahn herunter und durch unzählige Schlaglöcher und Fahrinnen schaukeln. Dabei wurde der Wagen arg strapaziert. Zum Zeitpunkt unseres Aufbruches am frühen Morgen brannte die Sonne noch nicht allzu heiß. In der Zwischenzeit aber war sie höher gestiegen und es herrschte eine Gluthitze, so daß der Fahrtwind, der durch die ausgestellten Windschutzscheiben und heruntergekurbelten Seitenfenster hereinwehte, nur wenig Erfrischung brachte. Die weite Ebene flimmerte im Glast der sengenden Sonne. Vor fünf Monaten war der letzte Regen gefallen und so lag auf dem ausgedörrten Gestrüpp fingerdick der Staub. Trotz der Hitze und des häufigen



Hochtourens des Motors in den kleinen Gängen stieg die Kühlwassertemperatur nicht an und auch der Öldruck blieb normal. Der Motor lief gleichmäßig und am Fahrwerk geschah trotz der schon erwähnten schlechten Strecke während des dauernden Ausweichens nicht das geringste. „Very good!“ bekräftigte der Burmese mit beifälligem Kopfnicken. 18 Uhr waren wir in Toungoo.

Am darauffolgenden Morgen brachen wir auf nach dem 430 km entfernt gelegenen Mandalay. Hier begegneten uns schon des

siv auf, das bald auf einer schlechten Schotterstrecke, die stark ausgefahren und voller Schlaglöcher war, erreicht wurde. In Serpentin wand sich die „Straße“ den Berg hinan, 1½ Stunden kletterten wir im 3., manchmal im 2. Gang mit dem durch Ersatzteilkisten überlasteten Wagen aufwärts, und doch blieb das Kühlwasser immer auf der richtigen Betriebstemperatur, also bei 85 Grad. Dem Bergsteigen folgte eine Talfahrt und so ging es in wechselnder Folge weiter, bis das Tagesziel erreicht war. Auch hier hörten wir



öfteren andere Sachsenring-Diesel, mit deren Fahrern ich mich unterhielt, wobei ich zahlreiche Hinweise gab. Meist war aber alles in Ordnung. Als wir Mandalay erreichten, versank gerade die Sonne in dichten Rauchwolken und im Dunst der Großstadt. Als in Mandalay alles zur Zufriedenheit der Kunden und der wißbegierigen Monteure in den Werkstätten erledigt war, ging es weiter nach dem 150 km weiter südlich gelegenen Meiktila und von dort aus ostwärts bis zur Hauptstadt der Shanstaaten Tounggyi. Diese Fahrt war wieder eine harte Prüfung für unseren Sachsenring, die zeigte, welche großen Anforderungen an die Fahrzeuge aus Zwickau gestellt werden.

Die Fahrt führte durch staubige Ebenen mit ausgedorrter Vegetation, durch Dörfer, die wie verlassen im grellen Sonnenlicht lagen. Später tauchte am Horizont ein Gebirgsmas-

auf die Frage, wie sich der Sachsenring-Diesel bewähre, immer wieder „very good“! Abends, als die Sonne hinter den Bergen versunken war, wurde es sehr kühl und ich saß mit dem Quartierwirt am Feuerbecken, in dem die Holzkohlen glimmten. Für die nächsten 160 km benötigten wir beinahe 7 Stunden, denn die ungepflasterte Straße glich einem Waschbrett. Neben diesen alles erschütternden Wellen behinderte auch der fußhohe rote Staub, der in kurzer Zeit unsere leuchtend blaue Lackierung nicht mehr erkennen ließ. Entgegenkommende Fahrzeuge wirbelten dicke Staubwände auf, so daß erst nach einiger Zeit des Wartens an die Weiterfahrt zu denken war. Taschentücher vor Mund und Nase halfen wenig. Durch das dicht gemachte Fahrerhaus drang der Staub ein und knirschte zwischen unseren Zähnen. Während der Regenzeit sind diese Strecken

ein einziges Schlammeer. Man stelle sich vor, was der Sachsenring-Diesel hier leisten muß, wobei die Pflege der Fahrzeuge nicht einmal immer die beste ist.

Mittags kamen wir nach Lek-Ho. Die dort eingesetzten Sachsenring-Fahrzeuge waren aber alle auf großer Fahrt und wurden vor Wochenende nicht zurückerwartet. Das war ein erfreuliches Zeichen für die ständige Einsatzbereitschaft der Wagen. Bald fuhren wir auf der Waschbrettstraße durch den roten Staub weiter nach Tounggyi.

Hier in Nordburma beherrschen Palmen, Kakteen, Bambushaine das Landschaftsbild. Uns begegneten Rinderkarawanen, die die Güter des Landes transportierten, geführt und begleitet von Männern mit langen Buschmessern, die sie auch während der Arbeit als Schutz gegen Raubtiere nicht ablegen. Ich sah Straßenarbeiter, die mit einer Armbrust bewaffnet waren.

Die Stadt Tounggyi ist umgeben von bewal-

deten Berghängen und sehr sauber. Zu der Sauberkeit tragen auch die Sachsenring-Kipper wesentlich bei, denn zum Fuhrpark der Stadtverwaltung gehören zahlreiche von uns hergestellte Kommunalfahrzeuge.

In Tounggyi fand ich ein umfangreiches Betätigungsfeld, aber auch diese Zeit ging zu Ende und es mußte an die Rückreise nach Rangoon gedacht werden.

Dort gab es wieder Verhandlungen und Besprechungen, das Inspektionsmaterial mußte durchgesehen und ausgewertet werden und schließlich mußte man ja auch an die Heimreise denken, für die es umfangreiche Formalitäten zu erledigen gab. Ein letztes Händeschütteln auf dem Flughafen von Rangoon und eine Sachsenring-Kunden-dienstreise war zu Ende. Es war nur eine von vielen, ein Bruchteil der Arbeit des weltweiten Dienstes am Kunden durch den VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau.



„WARTBURG - SCHÖNSTER WAGEN SEINER KLASSE

