

DER DEUTSCHE  
*Strassen*  
*verkehr*

FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT



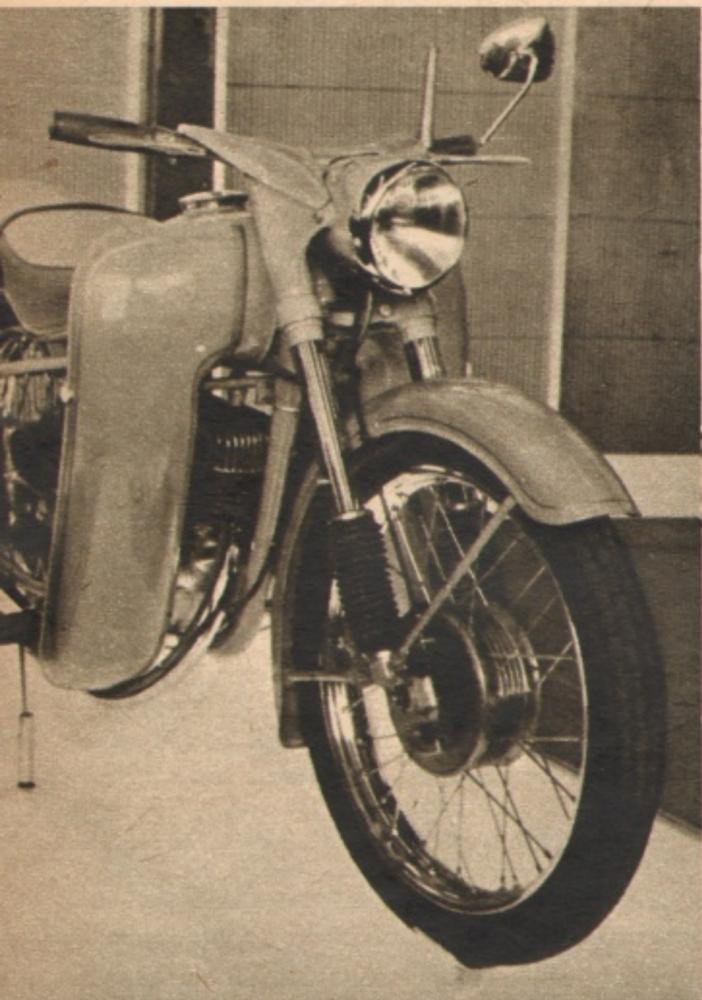
Leipziger Frühjahrsmesse 1961  
Kundendienst – Traum oder Wirklichkeit  
Die Fahrt in den Frühling

April 1961  
Preis 1,- DM  
Verlagspostamt  
Berlin

4

TRANS PRESS · VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN · BERLIN W 8





Außer den ES-Typen zeigte Zschopau die MZ 125/3 mit verbesserter Sitzbank und mit Schmutzschutzblechen, die vom VEB Industriewerke Karl-Marx-Stadt jetzt als Zubehör hergestellt werden

**D**aß die Idee des Motorzweirades eine starke Erneuerung erfahren hat, bewies nicht nur der DDR-Fahrzeug-Pavillon mit seinen Exponaten, sondern wurde auch durch die Motorradstände in den Ausstellungshallen anderer Länder sinnfällig zum Ausdruck gebracht. Überall waren die Zweiradpodeste dicht umlagert.

In der DDR-Halle stellte MZ wieder seine Kollektion bewährter Zweitaktmaschinen zur Schau. Die 125- (6,5 PS), 175- (11 PS) und 250-cm<sup>3</sup>-Solomodelle und auch das Gespann sind in technischer Beziehung unverändert, weisen jetzt aber ganz reizende Farbnuancen auf. Besonderes Interesse erweckten im Kreis der Sportfahrer die Maschinen mit durchgehender Sitzbank. Nachdem die Sitzbank der 175- und 250-cm<sup>3</sup>-Maschinen schon seit dem Vorjahr als die schönsten ihrer Art (breit und flach!) anzusprechen sind, wurde nun auch die bisher etwas provisorisch anmutende höckerige Sitzbank der 125/3 modernisiert und der Linie der kleinsten MZ-Ausgabe angepaßt. In fast allen Ländern der Welt werden heute die Zweitaktmaschinen aus dem Erzgebirge gefahren, nicht nur im „schwarzen Erdteil“, sondern auch in der Motorsport-Hochburg Italien. Wenn man in den Zschopauer Informationen Bilder von der MZ-Italia (RT- und ES-Triebwerke in Doppelrohrrahmen mit Federbeinschwinge und Teleskopgabel) bewundert, dann wünscht man sich ein rassiges Sportmodell auch für den DDR-Markt. Sportinteressenten kamen auch beim

Karl-Heinz Edler berichtet über die

# MOTORRÄDER

Studium der ausgestellten 125-cm<sup>3</sup>-Dreh-schieberrennmaschine und des GS-Modells voll auf ihre Kosten.

Als technische Neuheit seiner 250er OHV-Sport meldet Simson-Suhl die Erhöhung der Motorleistung von 14 auf 15,5 PS beim 1961er Modell. Diese zehnpromtente Leistungssteigerung am Suhler Spitzenergebnis wurde möglich durch die Verwendung eines neuen Verbundguß-Sektorenzylinders, eines Quetschkopf-Zylinderdoms, eines ballig-oval-geschliffenen Kolbens, einer geänderten Nockenwelle und durch die Drehzahlerhöhung von 6300 auf 6800 Touren. Die Verbesserung, die mit der neuen Zylinderform erreicht wurde, schlägt sich in der Verringerung des Kolbeneinbauspiels von 0,06 auf 0,03 mm nieder.

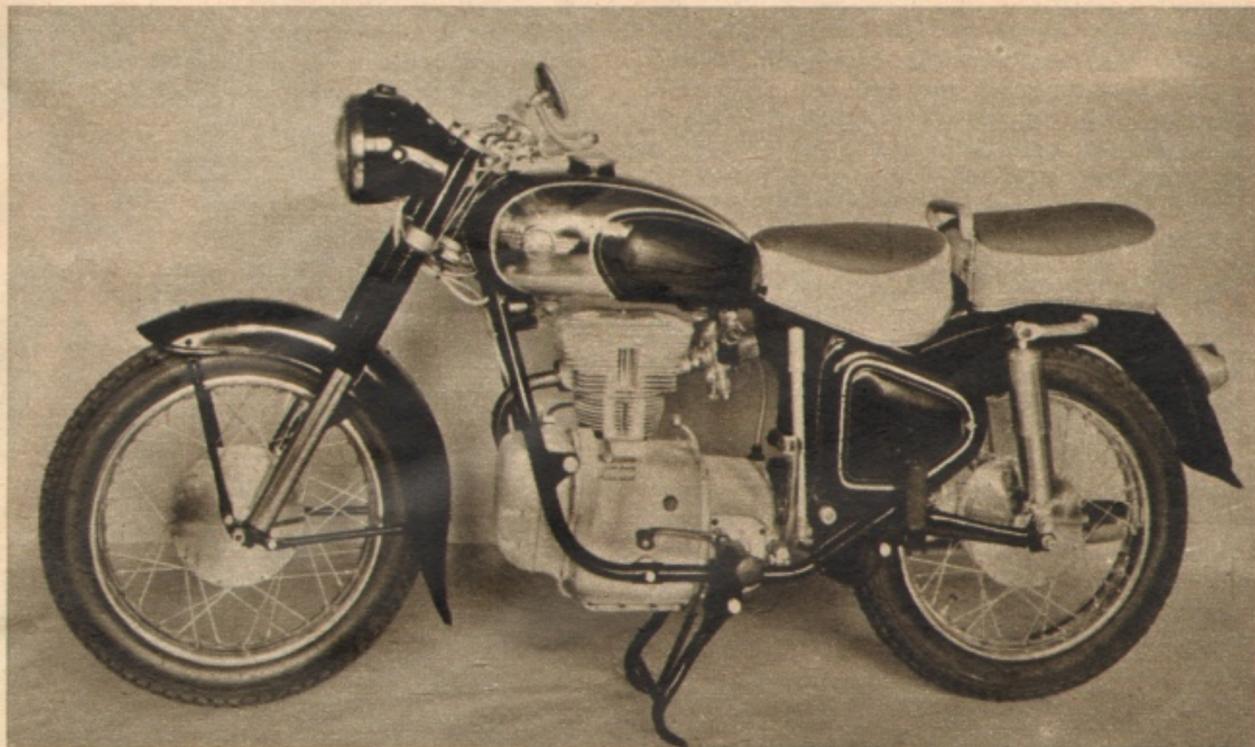
Stärkere Beschleunigung bei gleichzeitiger Senkung des Kraftstoffverbrauchs sind weitere Resultate der neuen Simson-Maßnahmen. Die Jugend scheint wieder mehr ihr Herz für Viertakt-Sportmotore entdeckt zu haben, denn in fast allen Fahrzeuggeschäften sind jetzt kaum noch Simson-Sportmodelle anzutreffen (oder sollten hieran besonders die günstigen Sparverträge beteiligt sein?). Auch das Simson-Moped SR 2 E erfuhr eine geringe Leistungssteigerung. Bei einer Verdichtung von 7,5 und 5000 U/min gibt der 47,6-cm<sup>3</sup>-Motor jetzt 1,6 PS ab. Die relativ niedrig gehaltene Motordrehzahl bringt bei diesen kleinen Einheiten niedrige Kolbengeschwindigkeiten und bürgt daher für eine hohe Lebensdauer ohne Reparaturen. Ansonsten bleiben sowohl das Moped SR 2 E als auch der Kleinroller KR 50 ihren bisherigen technischen Konzeptionen treu. Daß von beiden Fahrzeugen zusammen bereits eine Million Stück gebaut werden konnte, beweist das unvermindert große Interesse für diese billigen und doch komfortablen Alltagsfahrzeuge.

Zum erstenmal wurde auch vom Industriewerk Ludwigsfelde der beliebte Motorroller „Berlin“ auf der Leipziger Messe ausgestellt. In bewährter Ausführung (ein- und mehrfarbig) mit dem 150-cm<sup>3</sup>-Zweitaktmotor von 7,5 PS Leistung im Vollschwingenfahrwerk sowie mit einem besonders für diesen Typ entwickelten Transportanhänger erwarb er sich vor allem bei den Campingfreunden große Sympathien.

Neben der DDR bot zweifellos die ČSSR die größte Fahrzeugausstellung. Motokov hatte auf dem Motorradsektor die bekannten Jawa-Modelle 250 cm<sup>3</sup> (Einzyylinder) und 350 cm<sup>3</sup> (Zweizylinder) sowie die neuen CZ-Modelle von 125 und 175 cm<sup>3</sup> Hubraum vorgestellt. Diese CZ-Maschinen (die jetzt wieder unter diesem Markenzeichen und nicht mehr unter dem von Jawa-CZ gebaut werden) besitzen einen großrippigen Einzyylinder-Zweitaktmotor mit verbesserter Kanalführung (Einport). Das kleinere Modell leistet 7 PS, das größere 10 PS, jeweils bei 5000 U/min.

Wie der schicke 100-cm<sup>3</sup>-Roller „Manet“ wird jetzt auch der bei uns stark vertretene 175-cm<sup>3</sup>-„Cezeta“-Autoscooter mit Blinkern und Dynastartanlage geliefert. Allgemein auffallend bei den tschechoslowakischen Motorzweirädern (besonders bei den Rollern und Mopeds) ist der Zug zu hellen, freundlichen Farben in der Lackierung.

Die Reihe der ČSSR-Kleinstmotorräder wurde jetzt noch erweitert. Zu den bekannten Jawa-Pionier-Ausführungen „551“ und „555“ (50-cm<sup>3</sup>-Horizontalmotor), die als Standard-, Sport- und Kleinroller-Type angeboten wird, kommen jetzt noch die Jawetta-Mopeds hinzu. Auch diese Mopeds haben den Horizontal-Zweitaktmotor vom Typ „551“ (Aluzylinder mit Stahllaufbüchse). Das Hub-Bohrungs-Verhältnis beträgt 44/38 mm. Betätigung des Zweiganggetriebes durch Schaltgriff am linken Len-



Der Motor der Simson-Sport leistet jetzt 15,5 PS bei 6800 U/min. Erreicht wurde diese Steigerung um 10 Prozent durch den Quetschkopf, den Sektorenzylinder, das dadurch mögliche geringere Kolbeneinbauspiel und durch Erhöhung der Verdichtung



Der Ikarus 303 hat Luftfederung und bietet 27 bis 38 Personen Platz je nach Ausführung. Sein Heckmotor leistet 95 PS. In der Formgebung ist er der schönste Bus, der in Leipzig zu sehen war

kerende. Motorleistung allgemein 1,5 PS, wird aber auch mit gedrosselter Motorleistung von 0,8 und 1,1 PS geliefert. Das Fahrzeugrückgrat wird durch einen Zentralpreßrahmen gebildet, dessen untere Seitenbleche den Motor teilweise abdecken. Abfederung des Vorderrades durch eine Kurzschwinge, des Hinterrades durch eine Langschwinge mit zentraler Schraubenfeder. Die Kette ist vollkommen gekapselt. Während beim Modell Jawetta-Standard der Kraftstoff im vorderen Preßrahmen aufbewahrt wird, besitzt das Modell Jawetta de Luxe einen motorradähnlichen Kraftstoffbehälter, der einen guten Knieschluß gestattet. Die Standard- und Luxus-Ausführung haben Gummi-Schwingsättel.

Für die sportlich eingestellten Mopedfahrer gibt es die Modelle Jawetta-Sport und Jawetta-Sport-Spezial. Bei beiden beträgt die Motorleistung 1,8 PS. Beide Ausführungen haben auch eine kleine Sitzbank und ebenfalls die Motorradtanks. Des weiteren befindet sich auf der Scheinwerfer-Verkleidung eine kleine Plexiglas-Windschutzscheibe. Die geraden Sportlenker sind mit einem Laminatüberzug versehen. „Sport“ und „Sport-Spezial“ werden ein- und zweifarbig und in geschmackvoller Chromausstattung geliefert. Als Dokumentation der Sportfolge war auf dem Motokov-Stand eine der erfolgreichen 250-cm<sup>3</sup>-Moto-Cross-Maschinen von Jawa zu besichtigen.

Im sowjetischen Pavillon waren diesmal nur eine 175-cm<sup>3</sup>-Maschine (Einzylinder-Zweitakter, 8,2 PS bei 5000 U/min, 80 km/h Höchstgeschwindigkeit) mit Federbeinschwinge und Teleskopgabel sowie einige Lastenroller zu sehen. Außerdem wurde eine der neuen Viertelliter-„C“-Rennmaschinen ausgestellt. Diese 250er ist mit einem OHC-Twin (die Königswelle steht zwischen den Vergasern) ausgestattet und besitzt ein modernes Fahrwerk mit Doppelrohr-Wiege-rahmen, hinterer ungekapselter Federbeinschwinge und Teleskop-Vorderradgabel.

Die 350er Junak aus der Volksrepublik Polen leistet 19 PS bei 6000 U/min und erreicht Solo eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h

Auch Ungarn hatte nur ein Modell, die 250-cm<sup>3</sup>-Pannonia de Luxe (mit Verkleidung) als Gespann, ausgestellt. Der Seitenwagen ist mit einem aufklappbaren Ober- teil versehen. Die Volksrepublik Bulgarien wurde mit ihren Balkan-Modellen, die bei der vorjährigen Viertagefahrt einen sehr guten Eindruck hinterließen, ausschließlich in der 250-cm<sup>3</sup>-Klasse vertreten. Der Einzylinder-Zweitakt-Einportmotor sitzt in einem konventionellen Federbeinschwingrahmen mit vorderer Teleskopgabel und Vollnabenbremsen. Die Tourensportmodelle sind mit einer geteilten Sitzbank (ähnlich Simson) ausgerüstet

Bereits im Vorjahr erfreuten sich die Motorradstände Volkspolens eines regen Interesses der Messebesucher. Zusammen mit den bekannten Junak-Maschinen ohne und mit Seitenwagen (350er Stoßstangen-Viertakter von 19 PS Leistung im stabilen Federbeinschwingrahmen), die sich in Tourensport- und Wettbewerbs-Ausführung präsentierten, waren diesmal auch 125-cm<sup>3</sup>-Zweitaktmaschinen (6,9 PS) vom Typ WSK und die 175-cm<sup>3</sup>-Zweitaktmaschinen (9 PS) vom Typ SHL ausgestellt. Beide Marken besitzen einen Vierkant-Doppelrohrrahmen mit hinterer Federbeinschwinge. Während die WSK aber ausschließlich mit Teleskopgabeln ausgerüstet ist, verwendet SHL bei den Tourenmodellen vorn eine Langschwinge nach dem Earlessystem. Die Sport- und Wettbewerbsmaschinen von SHL haben Teleskopgabeln. Die Lackierung und Ausstattung aller polnischen Motorräder ist sehr ansprechend. Elegant wirkte wiederum der OSA-Motor-

roller mit einem 150-cm<sup>3</sup>-Motor von 7 PS Leistung.

Überraschend war das große Angebot formschöner und leistungsfähiger Mopeds auf der Kollektivausstellung Volkspolens. Das Modell Komar entspricht etwa unserer SR-1-Ausgabe, während die Modelle RYS und ZAK mehr sportlichen und luxuriösen Einschlag aufweisen. Bei beiden Marken hängt der 50-cm<sup>3</sup>-Motor in einem leichten Rohrrahmen, wobei die Abfederung des Vorderrades eine Teleskopgabel übernimmt und die Hinterradschwinge sich gegen eine Zentralfeder unter dem Sattelrohr abstützt. Die ständig wachsende Bedeutung der Leipziger Messe ist auch daran zu erkennen, daß diesmal mit Norton auch eines der bekanntesten englischen Motorradwerke bei uns vertreten war. Für die Liebhaber „schneller Sachen“ wurden die große Dominator 99 (600 cm<sup>3</sup>) und die Navigator (350 cm<sup>3</sup>) gezeigt. Der klassische Einzylindermotor wird auch bei Norton fast nur noch für Wettbewerbsmodelle verwendet; die meisten Serientypen des Birminghamer Werkes in der 250-, 350-, 500- und 600-cm<sup>3</sup>-Klasse sind heute mit Zweizylindermotoren ausgestattet.

Die Dominator 99 besitzt als Triebwerk einen Vertikal-Twin mit einem Hub/Bohrungs-Verhältnis von 82/68 mm im berühmten „Federbett“-Rahmen, Doppelrohr-Wiege-Ausführung. Sehr sorgfältige Durchbildung aller Hebel und Armaturen, nette Zweitton-Lackierung. Mit 170 km/h Höchstgeschwindigkeit ist die Norton Dominator 99 eine echte Hundertmeilenmaschine. Die 350er Navigator (aus der 250-cm<sup>3</sup>-Jubilee entwickelt) besitzt einen Einrohrrahmen mit ovalem Vorderstück. Der Parallel-Zweizylindermotor ist etwas nach vorn geneigt und mit einer hochgelegten Nockenwelle versehen, wodurch die Stoßstangen sehr kurz gehalten werden können (sogenanntes HC-Modell). Hub/Bohrung = 56/63 mm. Die Vorderradbremse sind bei den Norton-Maschinen wesentlich größer als die Hinterradbremse, natürlich Vollnaben. Das gesamte Finish ist auf die Sportfahrer abgestimmt. Auch mancher Autofahrer würde eine temperamentvolle Sportmaschine gern in seiner Garage sehen, denn das Glück dieser Erde... liegt auch im Sattel eines vollendeten Motorrades.

