

# Drezdai Közlekedési Múzeum

Verkehrsmuseum Dresden gGmbH

**Időutazás a mobilitás világában** Drezda legrégebbi kiállítási palotájában, a Johanneumban, Drezda központjában, a Neumarkton.

**Belépődíj felnőtteknek: 9 Euro**

**Családi jegy (szülők és 1-4 gyermek 16 évig): 15 Euro.**

**Nyitva tartás: kedd – vasárnap, 10 – 18 óráig.**

<http://www.verkehrsmuseum-dresden.de/>

<http://www.verkehrsmuseum-dresden.de/en/>

A képek 2014 nyarán készültek.

Fotó: Nagyszokolyai Iván és Óri Péter

**Kellemes múzeum barangolást kívánunk!**



Neumarkt, alatta autóparkoló, a jobboldali palota a múzeum





**Johanneum (épült 1586-1590), ma közlekedési múzeum igen jelentős gépjárműves gyűjteménnyel rendelkezik, melyet állandó kiállításon mutatnak be.**



# Die Kutsche wird Auto

Die Kutsche wird zum ersten Mal mit einem Motorantrieb ausgestattet  
und wird zum ersten Mal als selbstfahrendes Fahrzeug bezeichnet. Die Kutsche  
wird als selbstfahrendes Fahrzeug bezeichnet. Die Kutsche wird zum  
ersten Mal mit einem Motorantrieb ausgestattet und wird zum ersten Mal  
als selbstfahrendes Fahrzeug bezeichnet. Die Kutsche wird zum ersten Mal  
mit einem Motorantrieb ausgestattet und wird zum ersten Mal als selbstfahrendes  
Fahrzeug bezeichnet. Die Kutsche wird zum ersten Mal mit einem Motorantrieb  
ausgestattet und wird zum ersten Mal als selbstfahrendes Fahrzeug bezeichnet.  
Die Kutsche wird zum ersten Mal mit einem Motorantrieb ausgestattet und wird  
zum ersten Mal als selbstfahrendes Fahrzeug bezeichnet. Die Kutsche wird zum  
ersten Mal mit einem Motorantrieb ausgestattet und wird zum ersten Mal als  
selbstfahrendes Fahrzeug bezeichnet. Die Kutsche wird zum ersten Mal mit  
einem Motorantrieb ausgestattet und wird zum ersten Mal als selbstfahrendes  
Fahrzeug bezeichnet. Die Kutsche wird zum ersten Mal mit einem Motorantrieb  
ausgestattet und wird zum ersten Mal als selbstfahrendes Fahrzeug bezeichnet.





1886

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Cannstatt



## Daimler Motorkutsche (Nachbau)

---

<b>Motor:</b>	Einzylinder-Viertakt-Ottomotor, Wasserkühlung
<b>Hubraum:</b>	469 ccm
<b>Leistung:</b>	0,8 kW (1,1 PS) bei 700 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Flachriemenantrieb auf verschieden große Riemenscheiben der Vorgelegewelle, Zahnradantrieb auf beide Hinterräder
<b>Maße (L/B/H):</b>	2680 / 1590 / 1720 mm
<b>Karosserie:</b>	umgebaute viersitzige Pferdekutsche "Americain"
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	18 km/h

---

Dieses erste vierrädrige Kraftfahrzeug mit Benzinantrieb von Daimler und Maybach entstand durch Umbau einer Pferdekutsche. Zum stehenden Einbau des Motors wurde ein Sitzplatz geopfert. Das Original besaß ursprünglich einen luftgekühlten Motor, ab 1887 erhielt dieser Wasserkühlung.

Im gleichen Jahr wurde ein Boot mit demselben Motortyp ausgerüstet.

**Leihgabe:** Mercedes-Benz Museum, Stuttgart



1895 Erste Dresdner Velociped-Fabrik,  
Gustav Adolf Schöche, Dresden-Neustadt



## A. Schöche Dampfwagen Nr.1

---

<b>Motor / Antriebsquelle:</b>	Zweizylinder-Verbunddampfmaschine unter dem Sitz, zwei stehende Dampfkessel im Wagenbug
<b>Leistung:</b>	4 PS
<b>Brennstoff:</b>	Petroleum mit eigens entwickeltem Petroleumvergaser
<b>Kraftübertragung:</b>	Hinterradantrieb über Ketten
<b>Aktionsradius:</b>	ca. „ein halber Tag“
<b>Anheizzeit:</b>	(nur) 8 Minuten, Betriebsdruck 18 at
<b>Bereifung:</b>	Holz in Eisenreifen, austauschbare Radspeichen
<b>Geschwindigkeit:</b>	„...die sich mit der Straßenbahn vergleichen kann...“

---

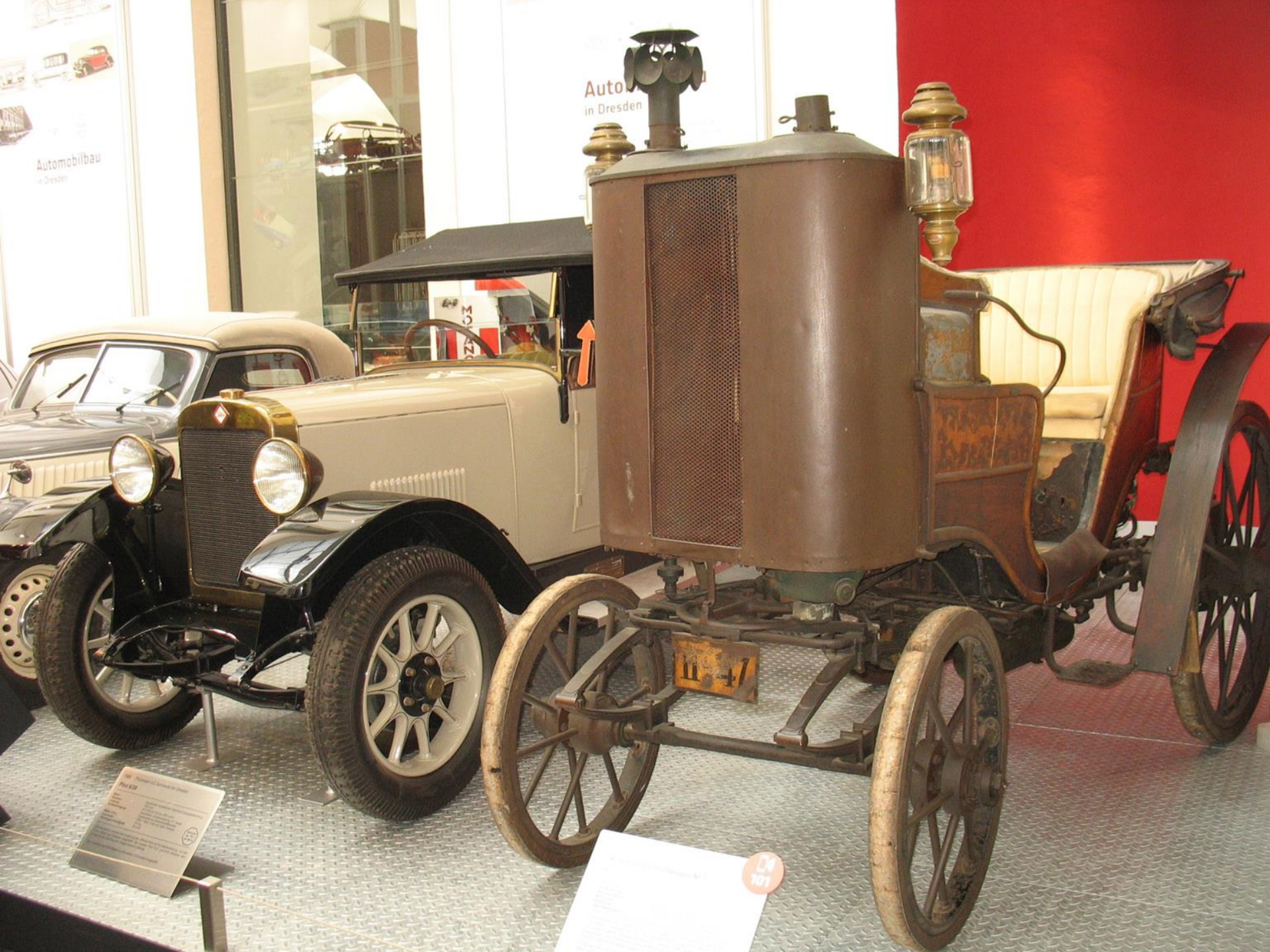
Schmiedemeister Gustav Adolf Schöche hatte 1880 von seinem Vater eine Schmiede in Dresden übernommen. Bereits 1885 fertigte er in seiner „Velociped-Fabrik“ – es war die erste in Dresden - Fahrräder verschiedener Baugrößen. 1895 stellte er seinen selbst entwickelten Dampfwagen fertig. Bis 1910 betrieb er diesen Wagen in der näheren Umgebung.

1936 kam der Dampfwagen anlässlich des 50. Jubiläums des Automobilbaus noch einmal auf der großen Berliner Automobilausstellung zu Ehren. Er wurde in einer Sonderschau neben den Fahrzeugen der Kraftfahrzeugpioniere wie Daimler, Benz oder Horch präsentiert. Anschließend übergab Schöche seinen Wagen dem Deutschen Museum in München.

Das Verkehrsmuseum holte diese Dresdner Rarität im 125. Jubiläumsjahr des Automobils als Leihgabe in ihren Geburtsort zurück.

Der Dampfwagen ist das älteste bekannte Automobil aus Sachsen.





Automobilbau  
in Dresden

Auto  
in Dresden

Informational placard for the dark vintage car, detailing its specifications and historical context.

Informational placard for the rusted vintage car, including a small circular badge with the number '101'.





Hermann Nacke  
Er  
18  
1933  
Automobilbau in Sachsen

68764

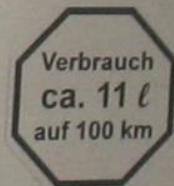
Porsche



1926 Pilotwagen AG, Bannewitz bei Dresden

## Pilot 6/30

<b>Motor:</b>	Vierzylinder-Viertaktmotor Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	1500 ccm
<b>Leistung:</b>	23,5 kW (32 PS) bei 2800 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, 4/1 Gänge, Kardanwelle auf Hinterachsdifferential
<b>Maße (L/B/H) :</b>	3900 / 1560 / 1830 mm (über Verdeck)
<b>Leermasse:</b>	970 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	95 km/h



Die Karosserie unseres Fahrzeuges wurde - offensichtlich auf Sonderbestellung - von der Firma Gläser aus Dresden hergestellt. Die meisten Pilot 6/22 und 6/30 erhielten den Aufbau bei der Sächsischen Waggonfabrik in Werdau.

Die Produktion der Pilot-Wagen wurde bereits 1928 wieder eingestellt.



1900 bis 1933 Automobilfabrik Emil Kamm, Chemnitz  
1920 bis 1928 Pilot-Wagen-AG, Bannwitz bei Dresden

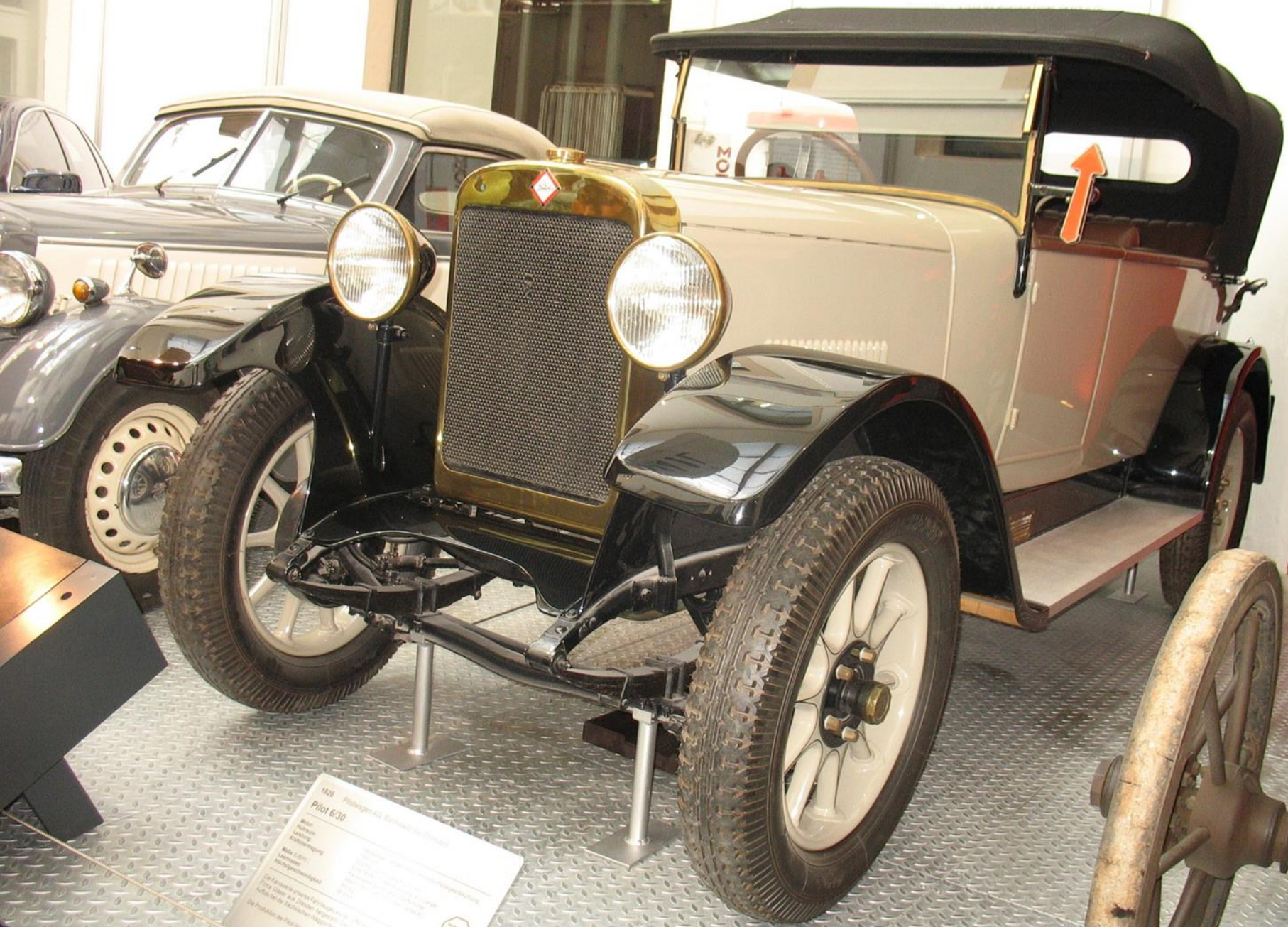


MOTANOL

Motocyl  
**MOTANOL**  
das reine deutsche  
AUTOÖL







1926 Pilot 6/30  
Pionierwagen  
Hersteller: Mercedes-Benz  
Motorleistung: 1500 cm³  
Leistung: 15 PS  
Geschwindigkeit: 100 km/h  
Die Piloten waren die ersten Autos, die in Deutschland hergestellt wurden. Sie waren die ersten Autos, die in Deutschland hergestellt wurden. Sie waren die ersten Autos, die in Deutschland hergestellt wurden.





1955

VEB Kraftfahrzeugwerk Audi, Zwickau



## IFA F 8 Cabriolet

---

<b>Motor:</b>	Zweizylinder-Zweitakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	690 ccm
<b>Leistung:</b>	14,7 kW (20 PS) bei 3200 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Ölbadkupplung, 3/1 Gänge mit Freilauf, Frontantrieb
<b>Maße (L/B/H):</b>	4000 / 1480 / 1480 mm
<b>Karosserie:</b>	Holzgerippe mit Stahlblech- und Duroplastbeplankung
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	85 km/h

---

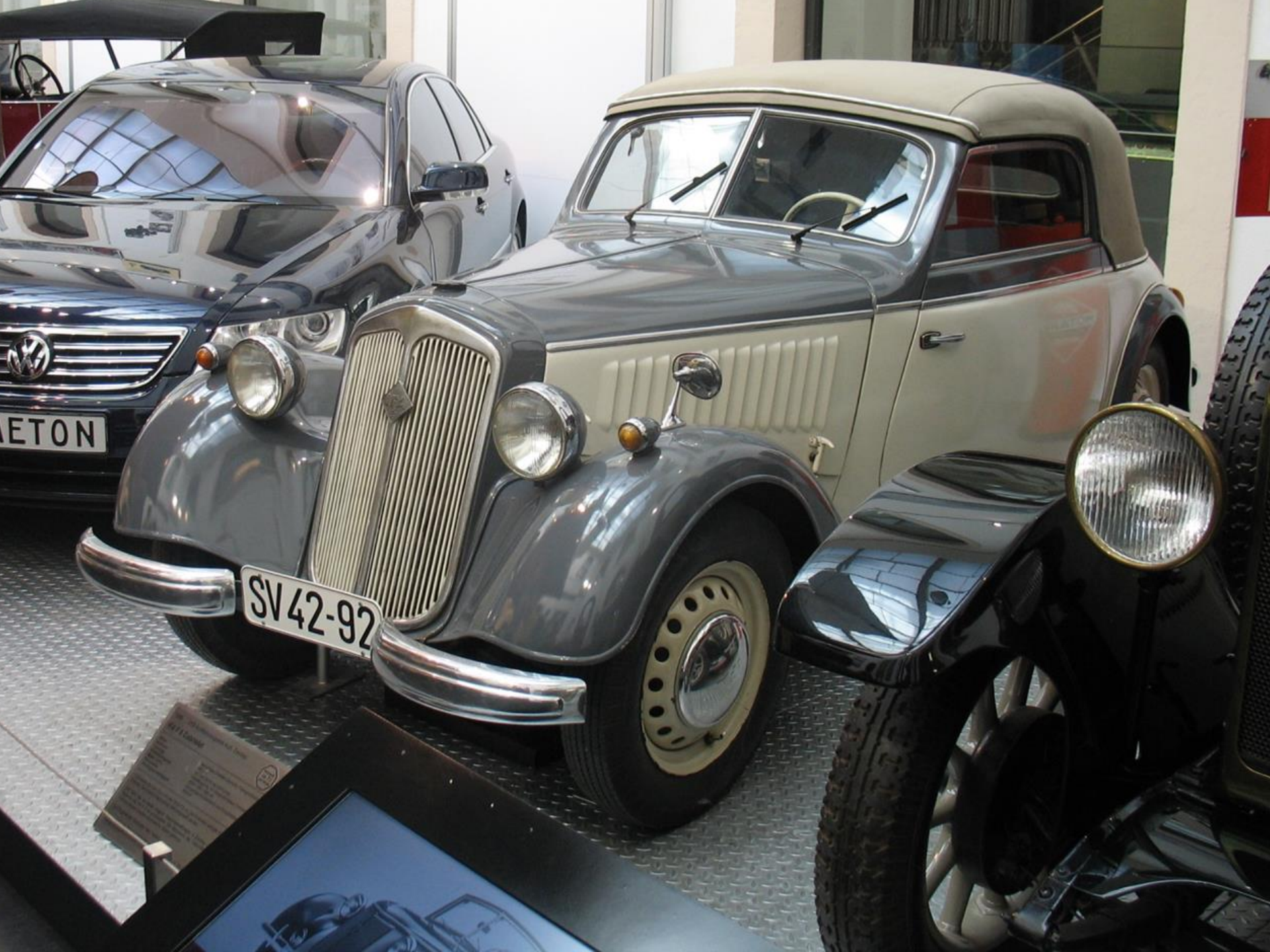
1938 stellte die Auto Union AG den DKW F 8 vor. Die Produktion erfolgte im Werk Audi in Zwickau. Sie musste kriegsbedingt 1942 eingestellt werden.

Erst 1949 war es wieder möglich, Personenkraftwagen in Zwickau unter der neuen Bezeichnung IFA F 8 zu produzieren. Die Karosserie des Cabriolets wurde im VEB Karosseriewerk Dresden (ehemals Fa. Gläser) gefertigt.

Der F 8 gilt als der "Großvater" des Trabant.

Das ausgestellte Exponat befindet sich im Originalzustand. Es war 35 Jahre in einer Garage abgestellt und ist eine Leihgabe aus Privatbesitz.





ETON

SV 42-92

Informational plaque with text and a logo.







1955 VEB Kraftfahrzeugwerk Audi, Zwickau  
**IFA F 8 Cabriolet**  
Motor: 1600 cm<sup>3</sup>  
Leistung: 40 kW  
Kraftübertragung: 4-Gang  
Max. Geschwindigkeit: 120 km/h  
Lebensdauer: ca. 70.000 km



1925 Simson & Co., Abtlg. Automobilfabrik Suhl in Thüringen

## Motor Simson-Supra SO

---

<b>Arbeitsverfahren:</b>	Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	1970 ccm
<b>Steuerung:</b>	oben liegende Nockenwelle, Antrieb durch Königswelle, hängende Ventile (OHC)
<b>Leistung:</b>	29,5 kW (40 PS) bei 3000 U/min
<b>Gemischaufbereitung:</b>	Horizontalstromvergaser Typ Zenith
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, Schieberadgetriebe

---

Die Simson-Supra-Motoren fielen durch ihren betont sportlichen Charakter auf.

Bei der Konstruktion wurde neben vielen technischen Neuheiten auch großer Wert auf Formgebung gelegt.

Diese Motoren wurden in zwei Ausführungen hergestellt. Während der Typ „S“ mit zwei oben liegenden Nockenwellen (DOHC) und 16 Ventilen über eine Leistung von 50 PS verfügte, bot die 8-Ventilausführung des Typs „SO“ nur 40 PS an.



# in Westsachsen vor 1945

Zwickau und Chemnitz waren die bedeutendsten PKW-Produktionsstandorte Westsachsens. In Zwickau entstanden zwei legendäre Marken, die auf den Pionieringenieur August Horch zurückzuführen sind: 1904 gestiftet, stand die Marke «Horch» vor allem ab Ende 1920 für exklusive, technisch hoch entwickelte Luxuswagen mit Achtzylinder-Strahlwerken.

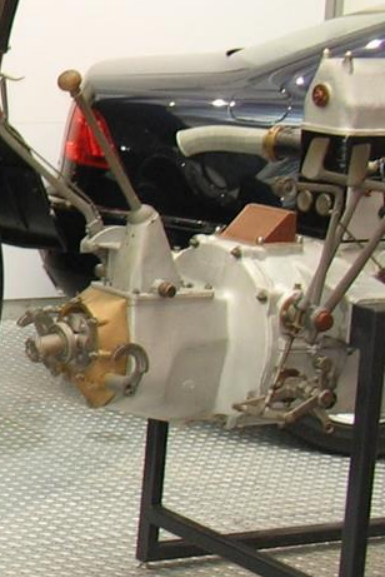
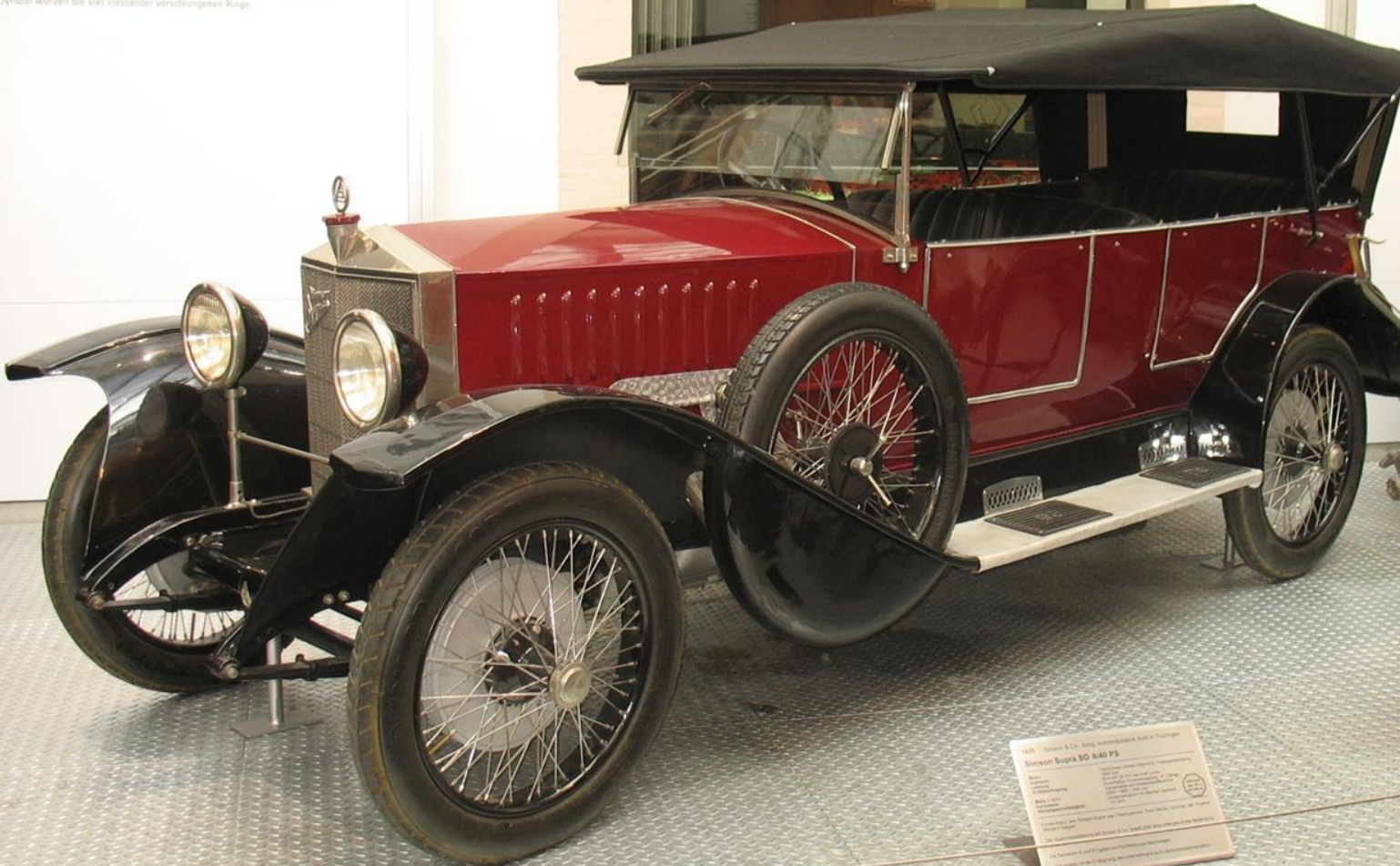
«Audi», 1909 gegründet, erreichte durch sportliche Erfolge und technisch innovative Lösungen Bekanntheit. Die Marke «Wanderer» begann ihre Geschichte 1885 als Fahrradwerkstatt von Jaenicke & Winklhfer in Chemnitz. Durch den ab 1913 in Serie gefertigten, soliden Kleinwagen «Puppchen» behauptete sich das Unternehmen als Fahrzeughersteller erfolgreich.

1932 schlossen sich Audi, DKW, Horch und Wanderer in Folge der Weltwirtschaftskrise zur Auto Union zusammen. Es entstand der zweitgrößte Automobilkonzern Deutschlands. Die Produktpalette reichte vom Motorrad bis zum Luxusauto. Symbol wurden die vier ineinander verschlungenen Ringe.



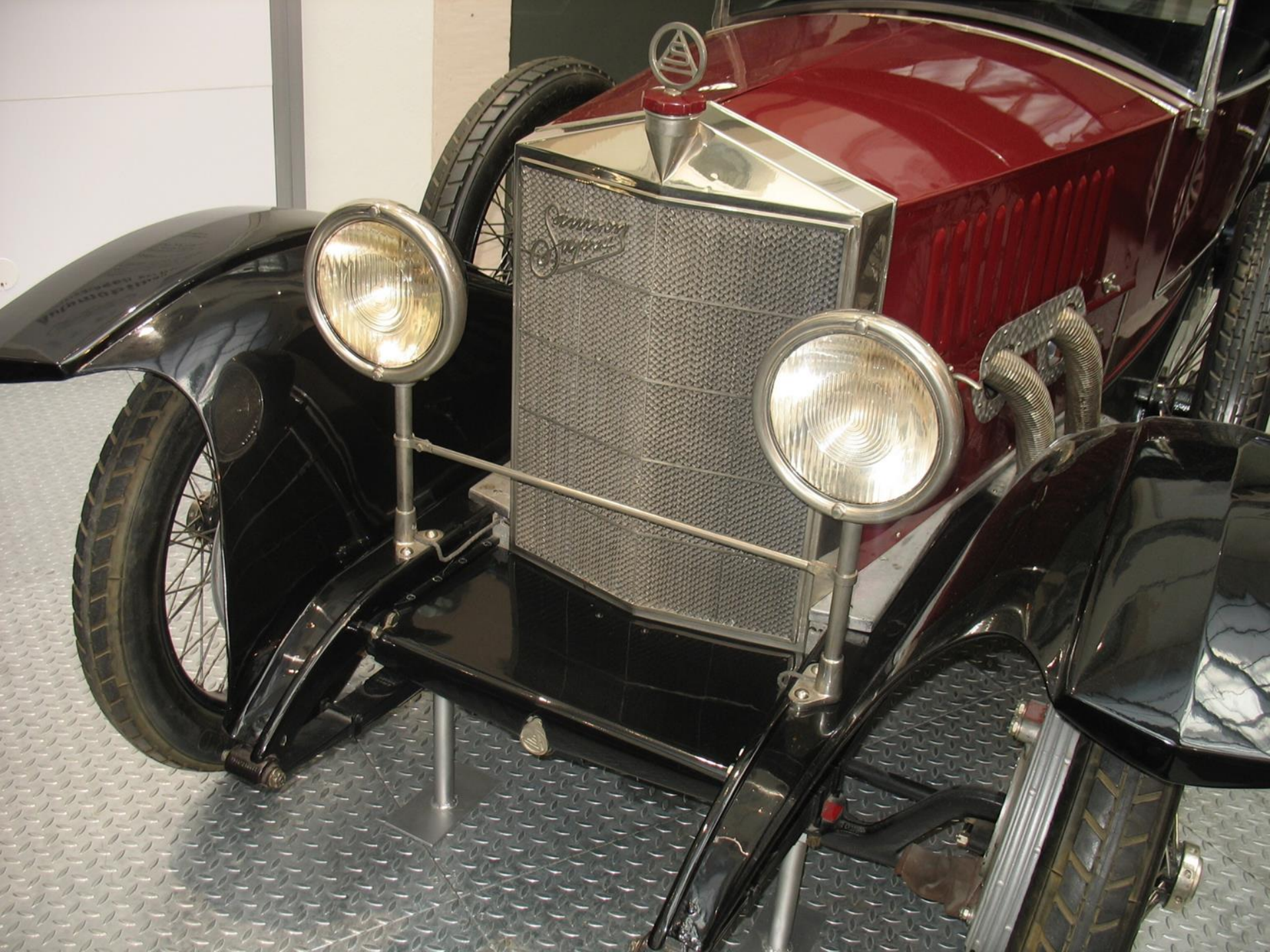
## Automobilbau in Dresden

In Dresden gab es fast immer die verschiedensten Hersteller. Karosseriewerker waren 1818. Im 19. und 20. Jahrhundert gab es viele kleine Fabriken für den Bau von Automobilen und Schleifen. 1912 wurde der erste Automobilkonzern in Dresden gegründet. 1918 wurde die erste Automobilfabrik in Dresden gegründet. 1924 wurde die erste Automobilfabrik in Dresden gegründet. 1924 wurde die erste Automobilfabrik in Dresden gegründet.

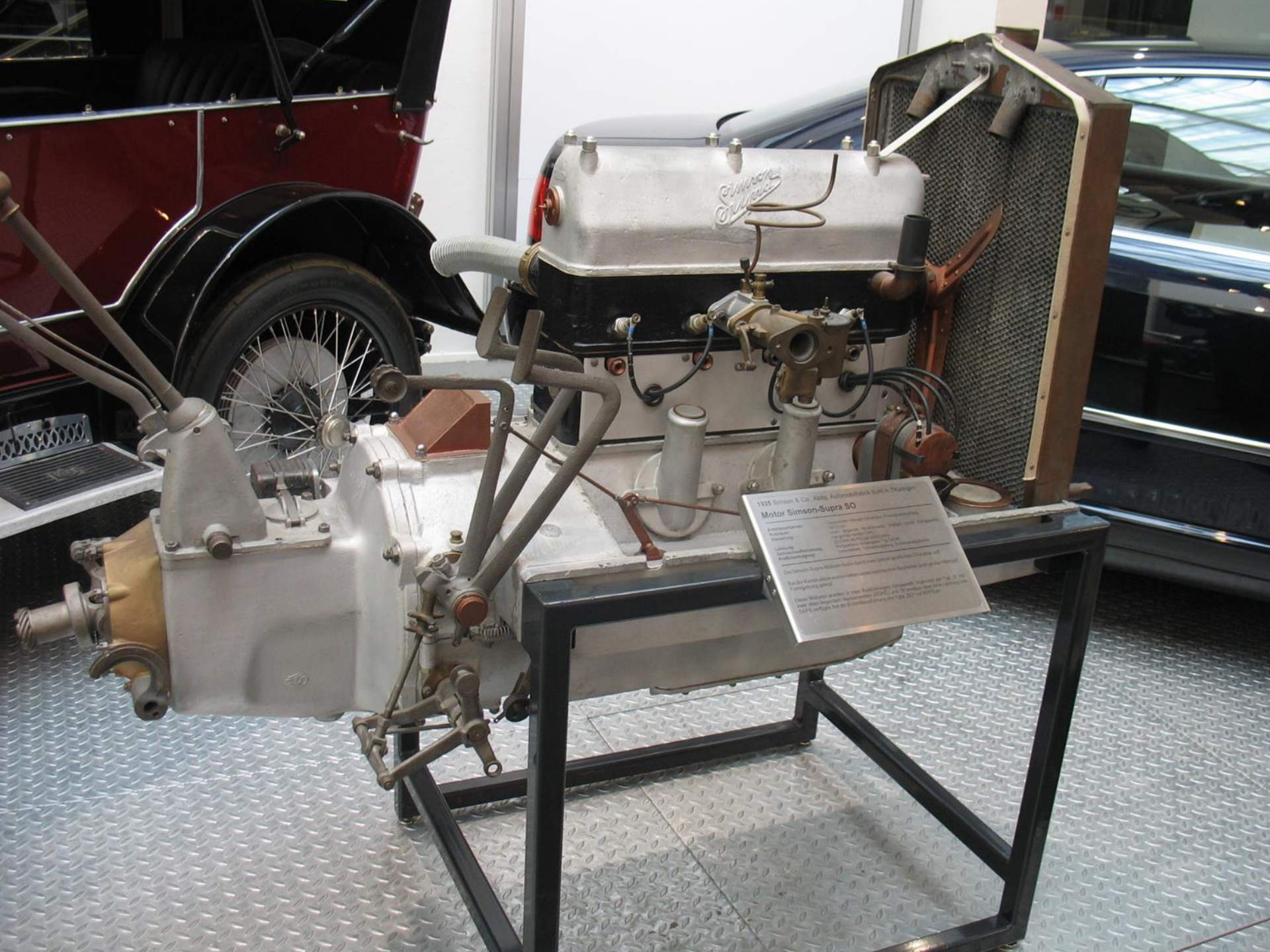


1925 Daimler-Benz Co. König, 8-Zylinder, 80 PS  
 Daimler-Benz Co. König, 8-Zylinder, 80 PS  
 Daimler-Benz Co. König, 8-Zylinder, 80 PS











Simson  
Supra

25 Simson & Co., Abtlg. Automobilfabrik Suhl in Thüringen  
**Simson-Supra SO**

zylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung  
Nockenventile (OHV)  
100 U/min  
Schieберadgetriebe  
Liter auf  
auf



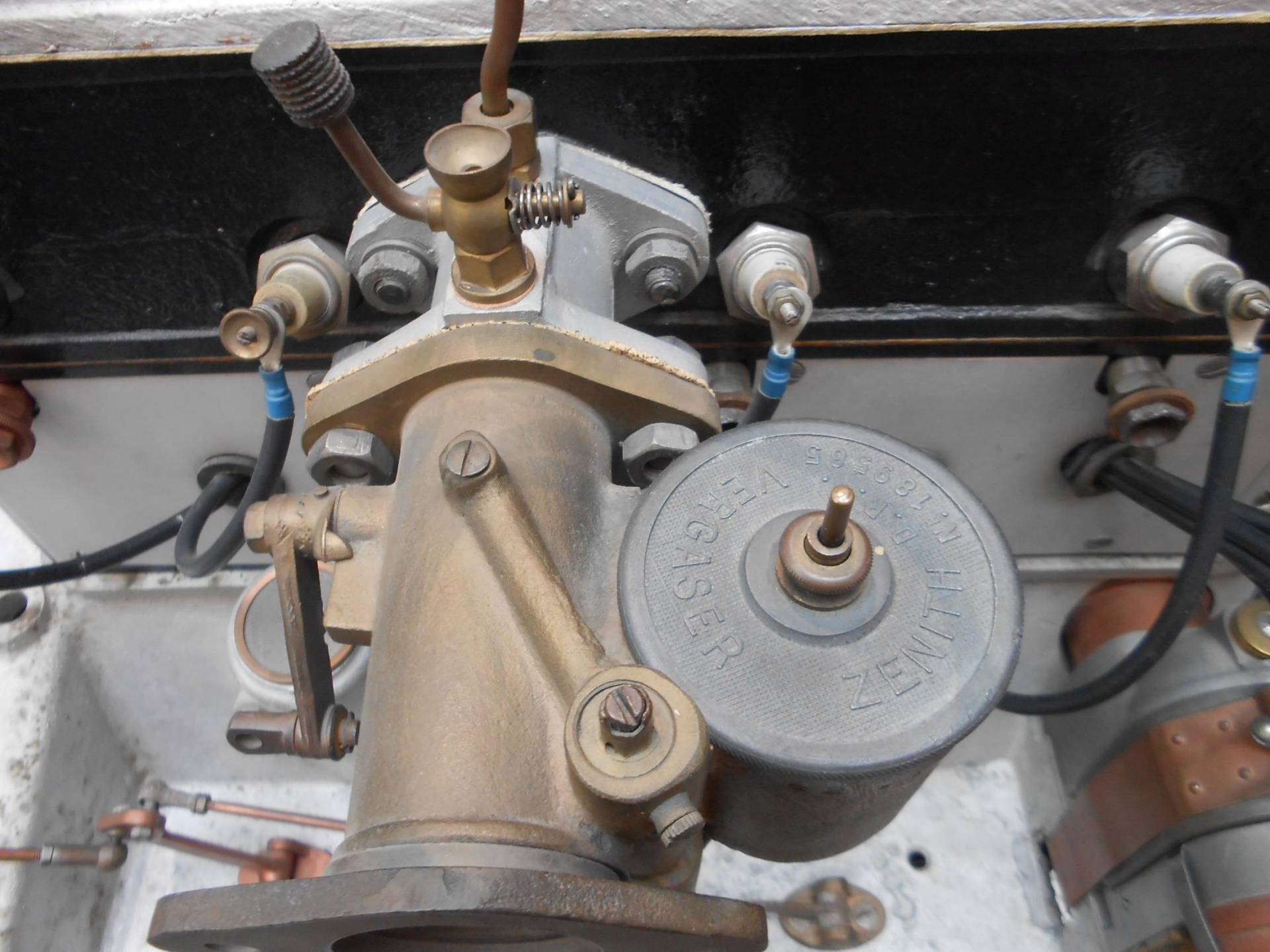
in Thüringen

ng

ni

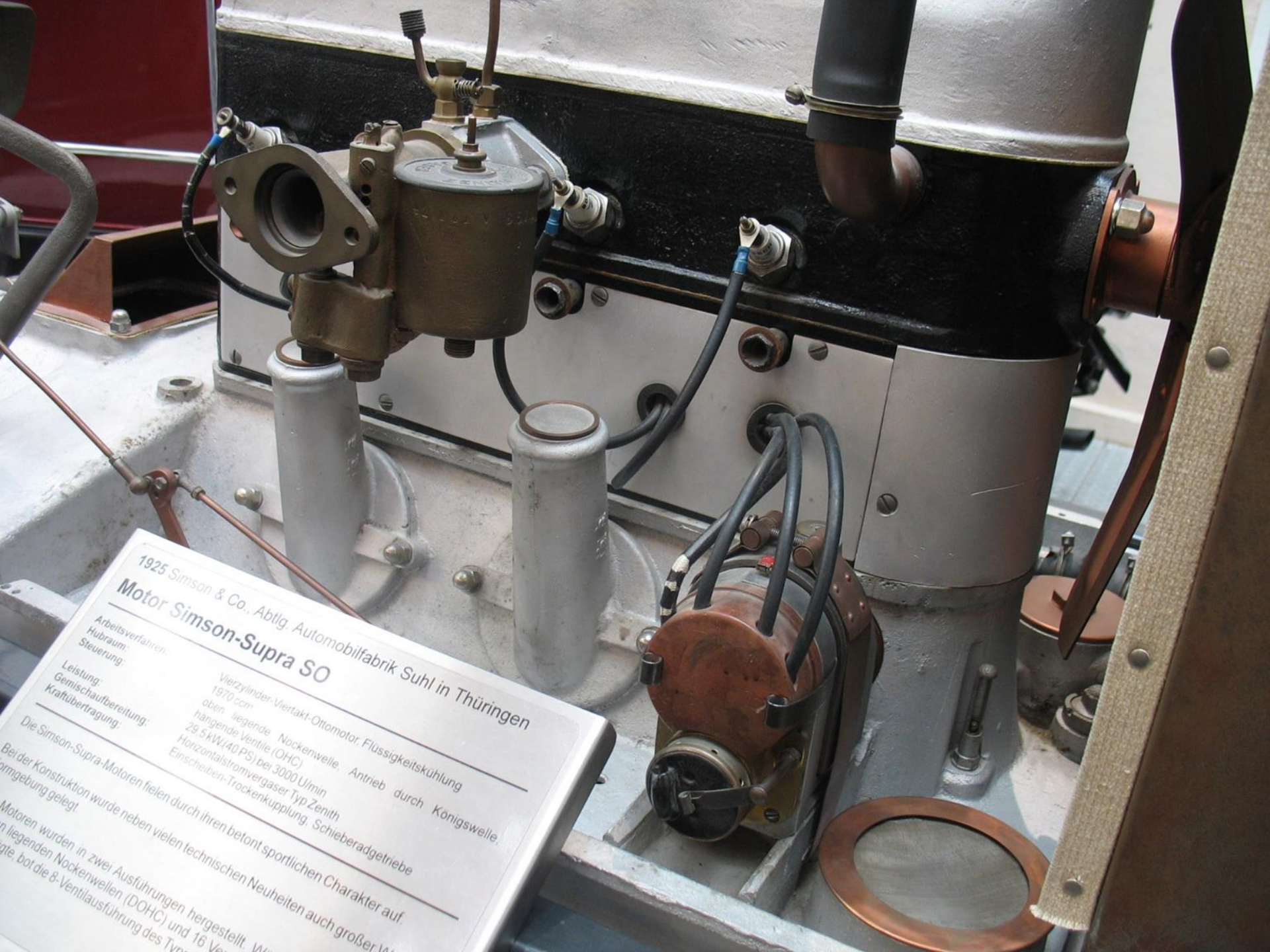






VEGASER  
HTIMEX  
N. 189565



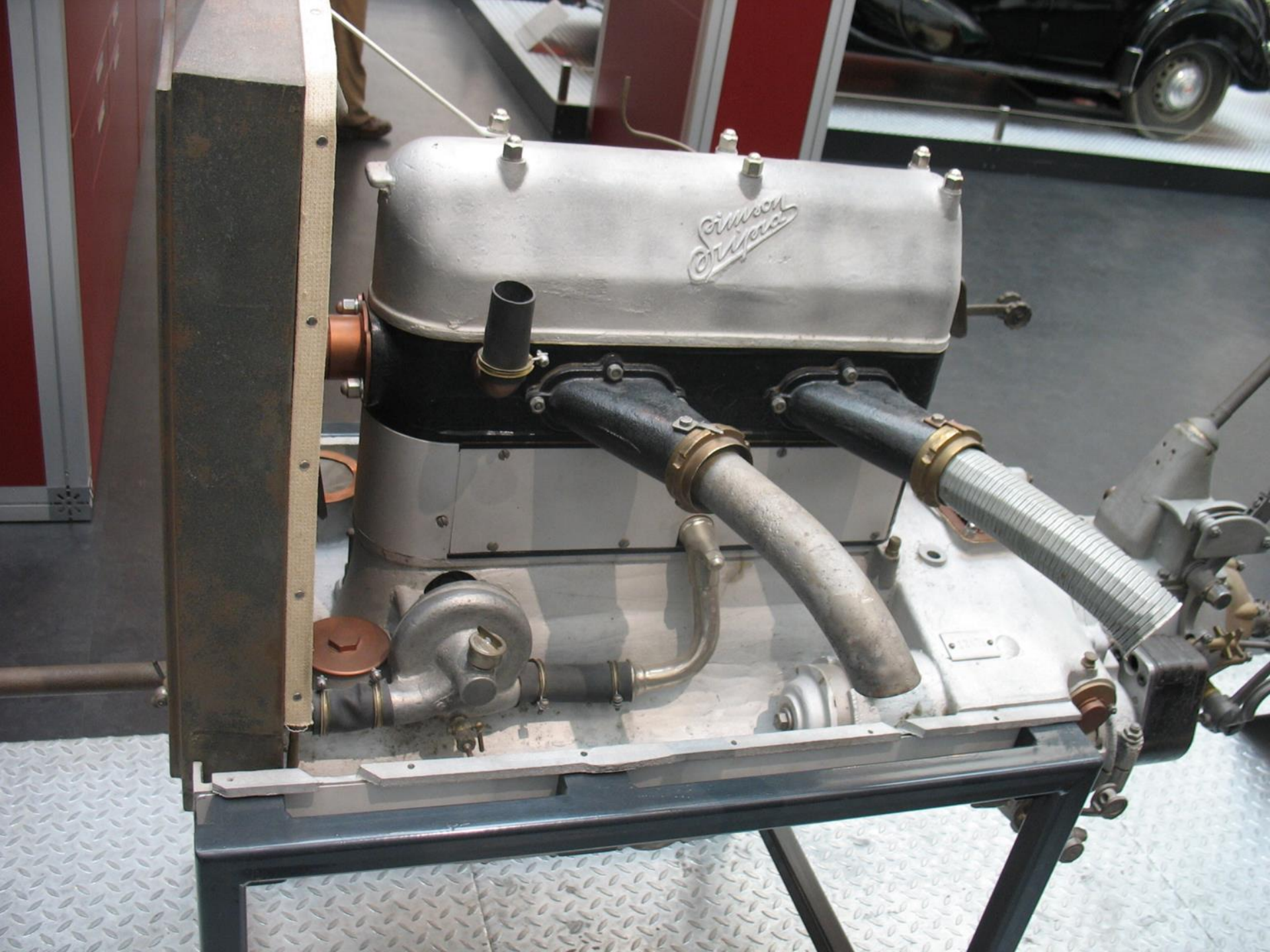


1925 Simson & Co., Abtlg. Automobilfabrik Suhl in Thüringen  
**Motor Simson-Supra SO**

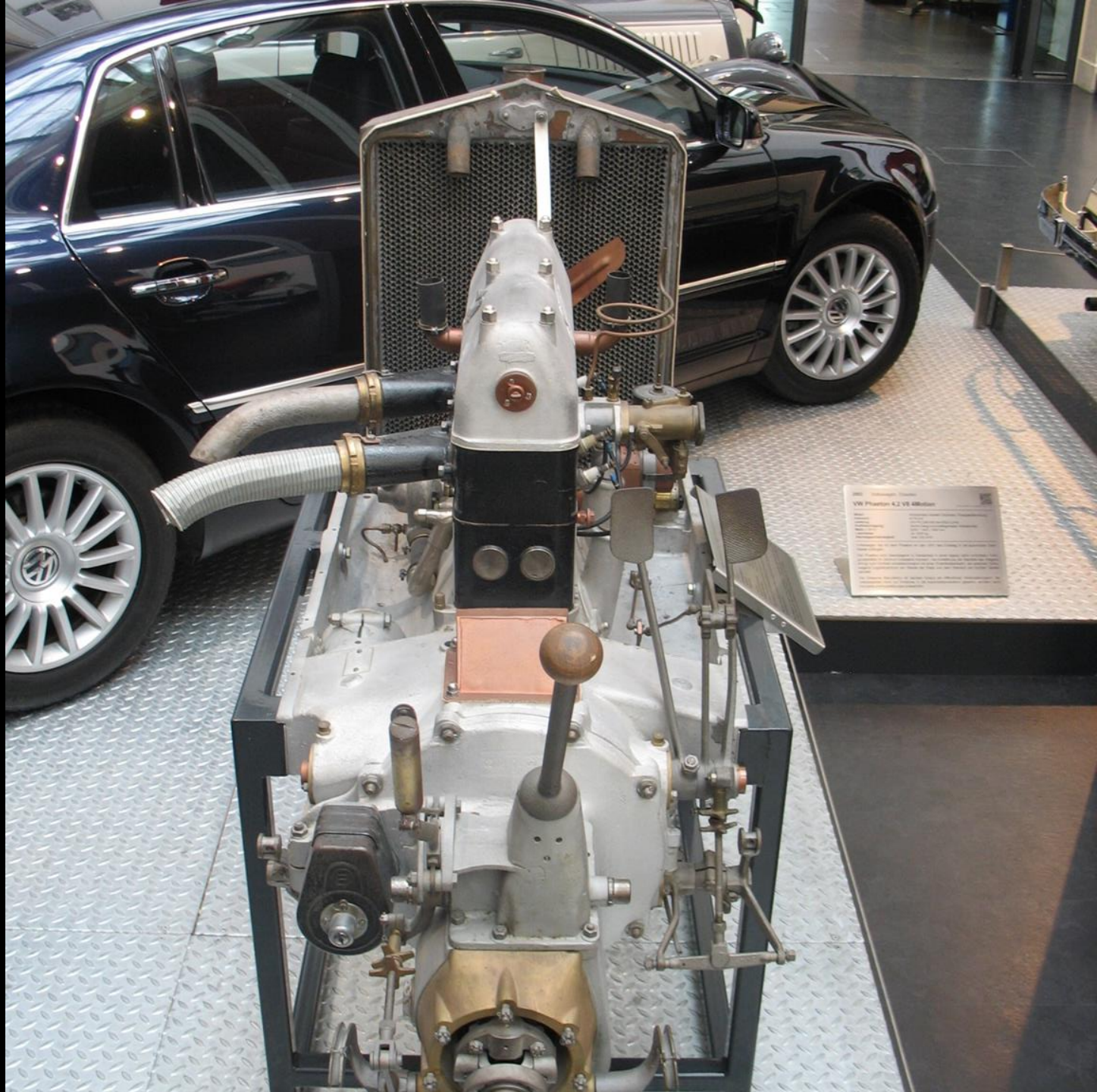
- Arbeitsverfahren: Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
- Hubraum: 1970 ccm
- Steuerung: oben liegende Nockenwelle, Antrieb durch Königswelle
- Leistung: hangende Ventile (OHC)
- Gemischbereitung: 29,5 kW (40 PS) bei 3000 U/min
- Kraftübertragung: Horizontalstromvergaser Typ Zenith, Schieberadgetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung

Die Simson-Supra-Motoren fielen durch ihren betont sportlichen Charakter auf. Bei der Konstruktion wurde neben vielen technischen Neuheiten auch großer Wert auf die liegenden Nockenwellen (DOHC) und 16 Ventile gelegt, bei der 8-Ventilausführung des Typs...









1966 Volkswagen Beetle  
VW Phaeton 4.2 V8 6000cc

Year	1966
Make	Volkswagen
Model	Phaeton
Engine	4.2 V8 6000cc
Transmission	Manual
Drive	Front
Color	Black
Condition	Restored
Location	Worms, Germany



1933 Neue Röhr AG , Ober-Ramstadt/Hessen

## Röhr 8 Typ F

<b>Motor:</b>	Achtzylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	3287 ccm
<b>Leistung:</b>	55 kW (75 PS) bei 3200 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, ZF-Aphon-Getriebe mit Schnellgang und Freilauf, 2.-4. Gang synchronisiert
<b>Maße (L/B/H):</b>	4800 / 2000 / 1660 mm
<b>Leermasse:</b>	1580
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	125 km/h

Verbrauch  
ca. 17,5 l  
auf 100 km

Hans-Gustav Röhr begann 1927 mit der Automobilproduktion.

Die Neue Röhr AG bediente sich ab 1931 anerkannter Konstrukteure wie Ferdinand Porsche, der den Motor des Typs F konstruierte.

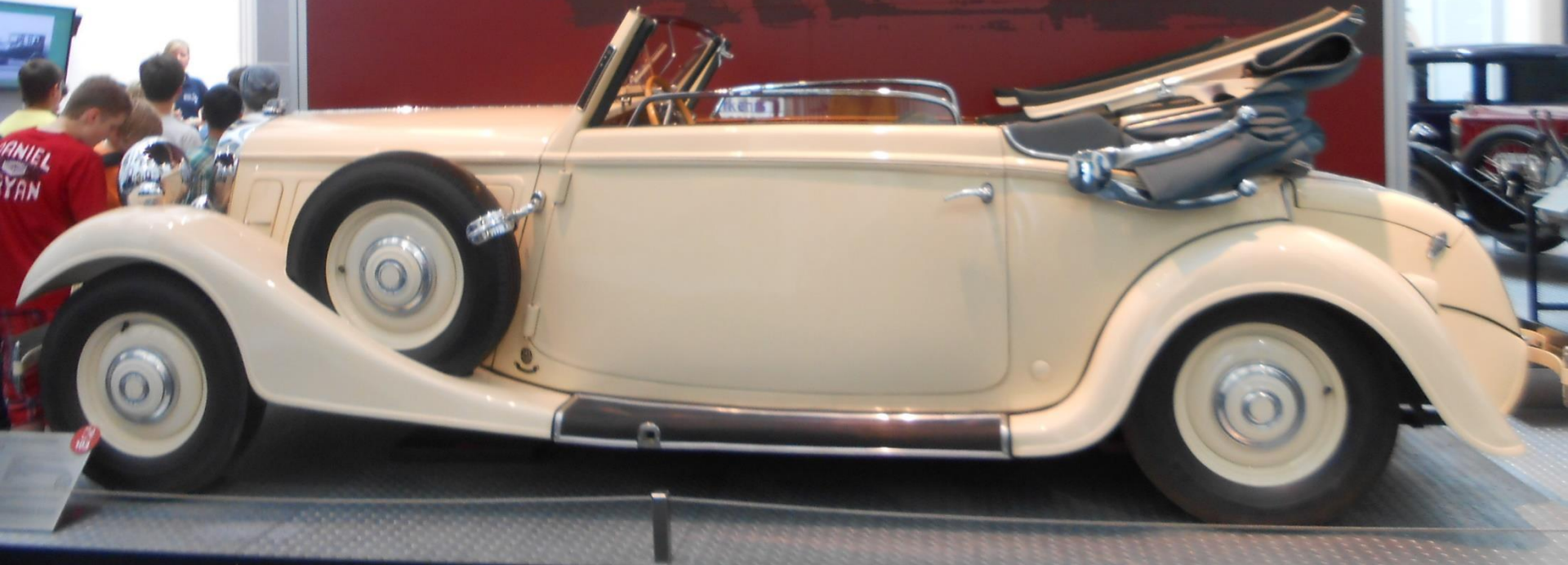
Zwischen 1927 und 1935 wurden ca. 3.400 Röhr-Fahrzeuge produziert, davon nur 250 vom Typ F. Das ausgestellte Fahrzeug besitzt eine Modellkarosserie der Firma Gläser aus Dresden.



103



» ... nur das Vollkommenste ...  
größte Bequemlichkeit und vollendete Formenschönheit. «







11 - 89

**1928**  
**Phaeton**

Hersteller	Mercedes-Benz
Modell	Phaeton
Motor	6 Zylinder
Leistung	30 PS
Max. Geschwindigkeit	100 km/h
0-100 km/h	15 s
Hubraum	6300 cm³
Werkstoff	Metall
Gewicht	2600 kg
Länge	4200 mm
Breite	1800 mm
Höhe	1450 mm
Radstand	2700 mm
Werkstoff	Metall
Werkstoff	Metall
Werkstoff	Metall

**Automobilbau  
in Dresden**

1928-1930 in Dresden wurde die Automobilindustrie durch den Bau des Phaetons wieder belebt. Der Phaeton wurde als das erste deutsche Automobil mit einer geschlossenen Karosserie entwickelt. Er wurde von der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Berlin entwickelt und gebaut. Der Phaeton wurde als das erste deutsche Automobil mit einer geschlossenen Karosserie entwickelt. Er wurde von der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Berlin entwickelt und gebaut. Der Phaeton wurde als das erste deutsche Automobil mit einer geschlossenen Karosserie entwickelt. Er wurde von der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Berlin entwickelt und gebaut.



PHAETON





11 - 89



1904 Wanderer-Werke, Chemnitz

## Wanderer Nr. 2

<b>Motor:</b>	Zweizylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	1870 ccm
<b>Leistung:</b>	8,4 kW (12 PS) bei 1200 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Konuskupplung, 3/1 Gänge, Kulissenschaltung, Kardanwelle auf Hinterachsdifferential
<b>Maße (L/B/H):</b>	3150 / 1550 / 2000 mm
<b>Karosserie:</b>	Firma Kühlstein
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	40 km/h



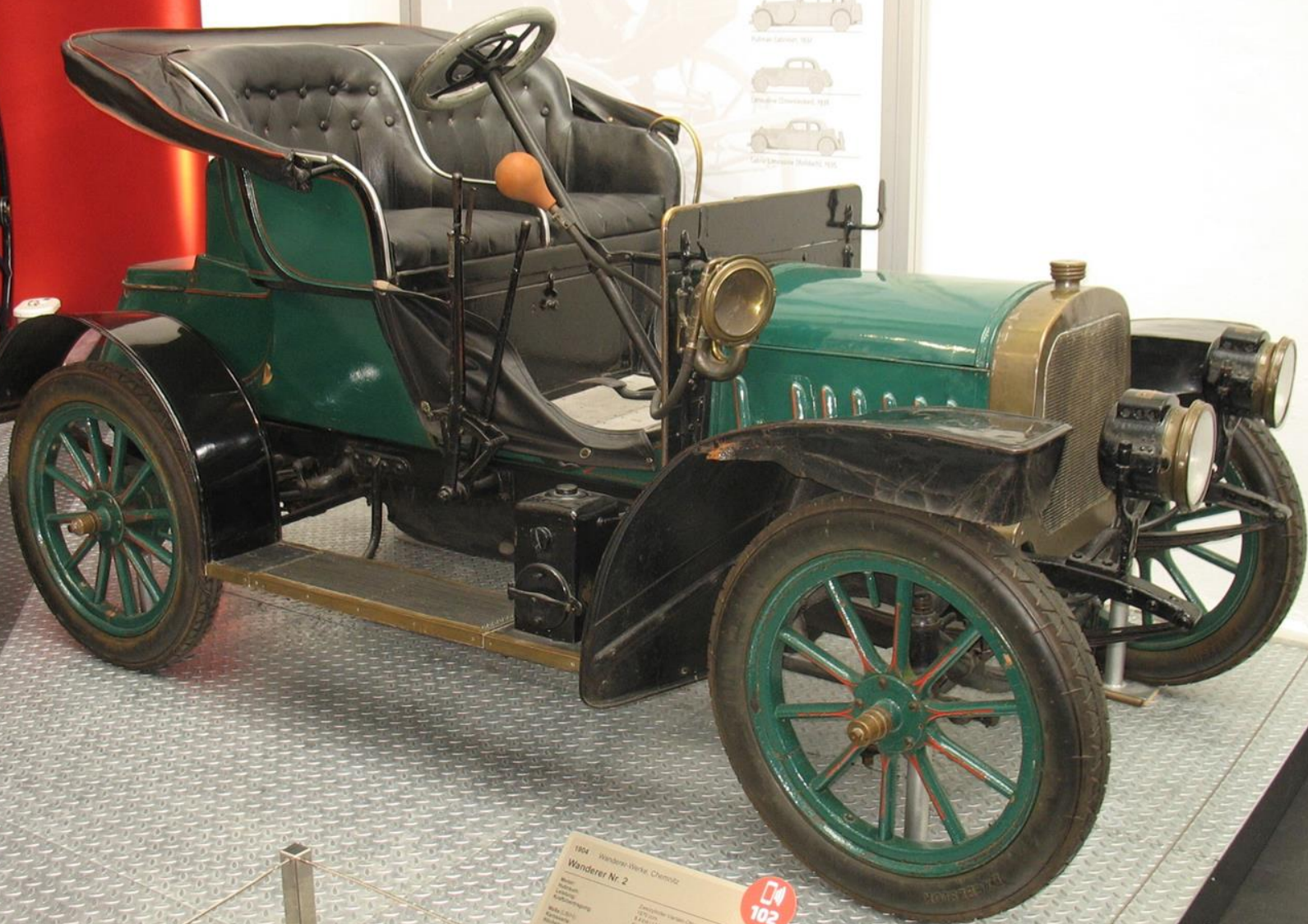
Der Bau des Wanderer Nr. 1 wurde in den Jahren 1902/03 nur bis zum Fahrgestell ausgeführt, d.h. der Wanderer Nr. 2 ist der erste komplette und fahrbereite Wagen dieser Firma. Er blieb ein Prototyp.

Die Firma Wanderer begann die Automobilproduktion im Jahre 1911 mit dem Typ 5/12, genannt "Puppchen".

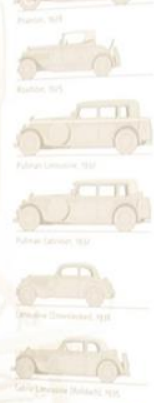
Die Automobilabteilung der Firma Wanderer wurde 1932 in die Auto-Union integriert.







Befand sich die Antriebsmechanik im vorderen Bereich des Fahrzeugs, vollzog sich allmählich durch erhöhten Kühlungsbedarf eine Verlagerung nach hinten. Bis 1906 hatte sich die Grundform des Automobils mit Frontkühler, Motorhaube und gleich großen Rädern durchgesetzt.



1904 Wanderer-Werke, Chemnitz  
Wanderer Nr. 2

Hersteller	Wanderer-Werke, Chemnitz
Modell	Wanderer Nr. 2
Produktionszeitraum	1904-1905
Motor	4-Zylinder, 1200 cm <sup>3</sup>
Leistung	10 PS
Getriebe	3-Gang-Planetengetriebe
Radantrieb	Vorderräder
Radgröße	1000 mm
Radabstand	1200 mm
Wendekreis	10 m
Max. Geschwindigkeit	40 km/h
Lebensdauer	100.000 km
Preis	12.000,-

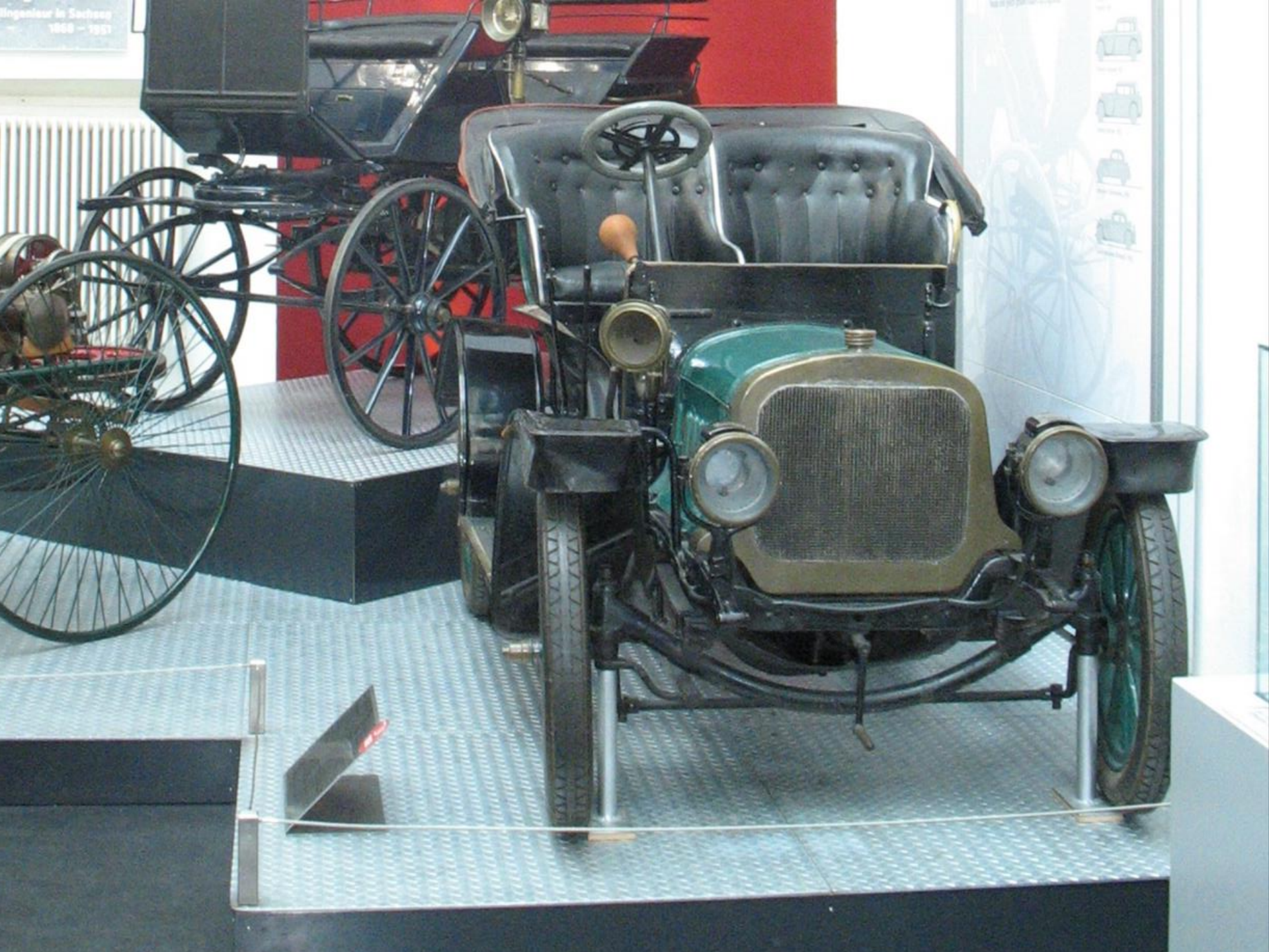
Das Fahrzeug ist ein Prototyp für die spätere Modellreihe Wanderer Nr. 2. Es wurde im Jahr 1904 in Chemnitz hergestellt und ist heute ein wertvolles Stück Technikgeschichte.

Das Fahrzeug ist ein Prototyp für die spätere Modellreihe Wanderer Nr. 2. Es wurde im Jahr 1904 in Chemnitz hergestellt und ist heute ein wertvolles Stück Technikgeschichte.





Technikmuseum  
1800 - 1951





1968/1969 VEB Automobilwerk Eisenach

## Wartburg 355 ( Prototyp )

<b>Motor:</b>	Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	1397 ccm
<b>Leistung:</b>	54 kW ( 74 PS ) bei 5500 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, Frontantrieb
<b>Maße (L/B/H):</b>	4100 / 1640 / 1410 mm
<b>Leermasse:</b>	880 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	130 km/h

Verbrauch  
ca. 9 l  
auf 100 km

Dieser PKW in Coupé - Ausführung ist der Prototyp einer Weiterentwicklung des Wartburg 353 mit einer Karosserie aus GFP-Elementen. Erst einige Jahre später wurde der optisch ähnliche VW-Passat der Öffentlichkeit präsentiert. Der eingebaute Motor stammt von Renault.

Der Wartburg 355 kam über das Prototyp-Stadium nicht hinaus, da seitens des Staates kein Interesse an der Serienproduktion bestand. Damit starb ein bedeutendes Projekt des Automobilbaus der DDR.



104



Deutschland  
wird mobil



104

1968/1969 VED Automobil  
Wartburg 355  
Vier-Türer, Frontantrieb  
Motor: 1700 cm³  
Leistung: 100 kW  
Anfangspreis: 12.000,-  
Markenwert: 1.000,-  
Herstellergarantie: 3 Jahre

Dieser PKW in Gelb - Ausführung der ersten Serie - wurde bei der 100-Jahr-Feier der Kaiserliche Automobilwerke in Eisenach im Jahr 2000 als erstes Fahrzeug der Welt in den Farben der DDR hergestellt.

Der Wartburg 355 kam über 100 Jahre nach der Erfindung des Automobils in der DDR auf den Markt.





1980-1989 VES Automobilwerk Eisenach  
**Wartburg 315 (Protyp)**  
Motor: 1.8 Liter V4  
Leistung: 70 kW (95 PS)  
Beschleunigung: 0-100 km/h in 14,5 s  
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h  
Verbrauch: 10,5 l/100 km  
Trotz seiner kompakten Bauweise war die 315 ein sehr geräumiges Auto. Die 1.8er V4 war ein zuverlässiger Motor, der auch bei niedrigen Drehmomenten gut lief. Die 315 war das erste Auto der DDR, das eine ABS-Steuerung hatte. Die 315 war das erste Auto der DDR, das eine ABS-Steuerung hatte.





1932

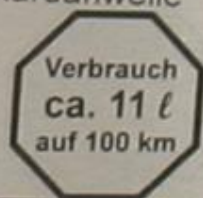
Wanderer-Werke AG , Chemnitz

## Wanderer W 10/IV

---

<b>Motor:</b>	Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	1552 ccm
<b>Leistung:</b>	22 kW ( 30 PS ) bei 3500 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, 3/1 Gänge, Kardanwelle auf Hinterachsdifferential
<b>Maße (L/B/H) :</b>	4440 / 1600 / 1700 mm
<b>Leermasse:</b>	1255 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	ca. 85 km/h

---



Das Fahrzeug wurde im Frühjahr 1932 in den Wanderer-Werken Chemnitz hergestellt und war bis 1977 im Eigentum des Erstbesitzers.

Die Fertigung der Baureihe W 10/IV erfolgte von 1930 bis 1932 in ca. 4.500 Einheiten als Limousine, Kombinationslimousine, Roadster und Gläser-Sportcabriolet.

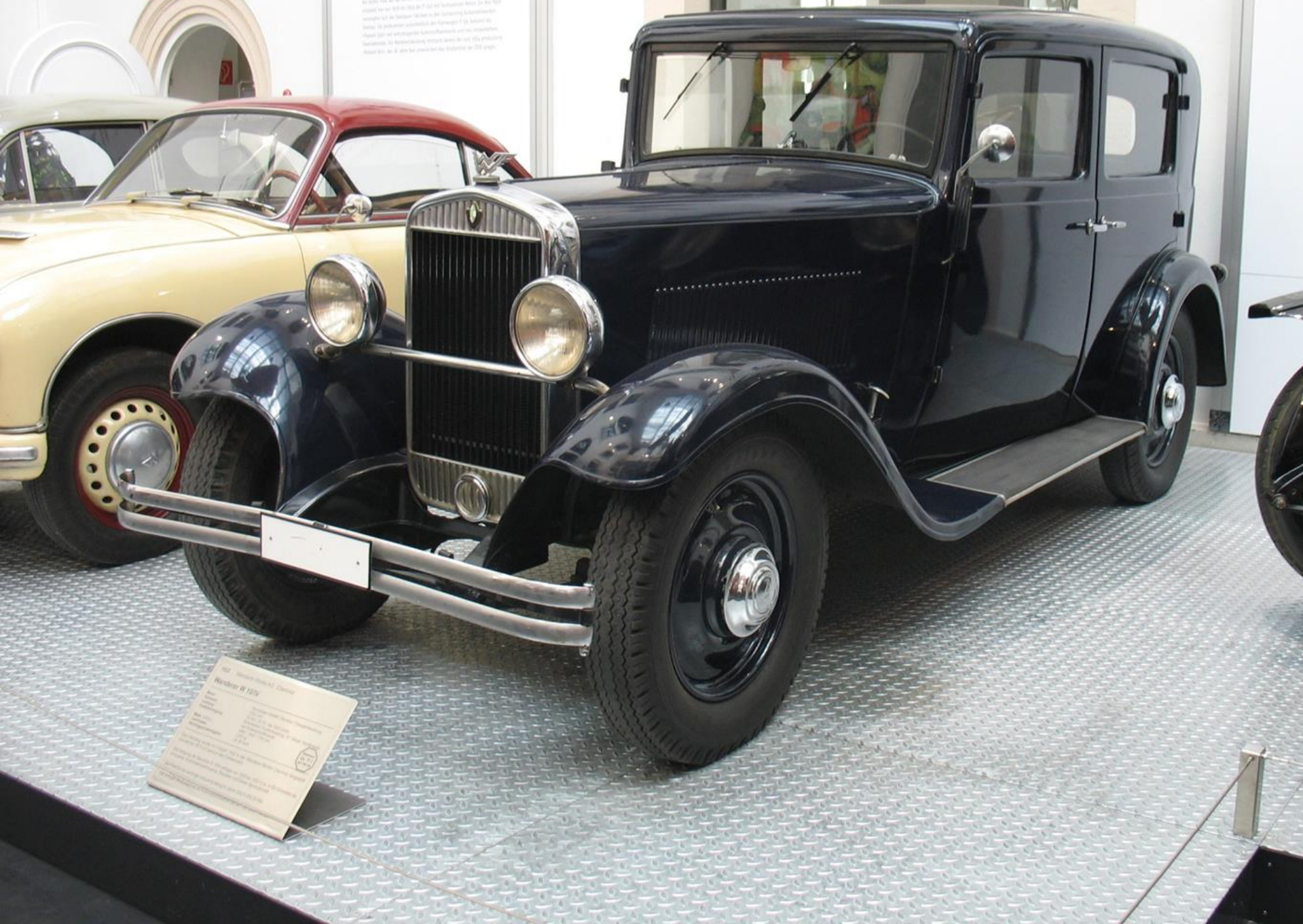
Der Preis für die viertürige Limousine betrug im Jahre 1932 4.850,00 RM.

1941 erfolgte die Einstellung der Automobilproduktion bei den Wanderer-Werken.



Eisenbahn Railway

Das Modell zeigt die Bauweise eines...  
 aller in einem einzigen Stück...  
 (The text is partially obscured and difficult to read due to the angle and focus of the photograph.)



**1936 Mercedes-Benz G-Klasse**  
**Mercedes W 107**

Das Fahrzeug zeigt die Bauweise eines...  
 aller in einem einzigen Stück...  
 (The text is partially obscured and difficult to read due to the angle and focus of the photograph.)



1932 schlossen sich Audi, DKW, Horch und Wanderer in Folge der Weltwirtschaftskrise zur Auto Union zusammen. Es entstand der zweitgrößte Automobilkonzern Deutschlands. Die Produktpalette reichte vom Motorrad bis zum Luxusauto. Symbol wurden die vier ineinander verschlungenen Ringe.



1932 Wanderer-Werke AG, Chemnitz



1958

VEB Automobilwerk AWZ, Zwickau

## IFA P 70 Coupé

---

<b>Motor:</b>	Zweizylinder-Zweitakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	684 ccm
<b>Leistung:</b>	16,1 kW (22 PS) bei 3500 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Ölbadkupplung, 3/1 Gänge mit Freilauf, Frontantrieb
<b>Maße (L/B/H):</b>	3740 / 1500 / 1400 mm
<b>Leermasse:</b>	875 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	100 km/h

---

Der PKW P 70 war weltweit das erste Auto mit einer Karosseriebeplankung aus Duroplast. Er wurde als Limousine, Kombi und Coupé angeboten. Die Karosserien des P 70 Coupé stellte das VEB Karosseriewerk Dresden her.

Das Fahrgestell des P 70 basierte auf dem des F 8, nur der Motor war vor der Vorderachse angeordnet. Es entstanden bis 1959 ca. 38.000 Einheiten.  
Der P 70 war nur eine Zwischenstufe zur Entwicklung des PKW Trabant P 50.



Die Antriebstechnik war immer noch DKW.  
In den ehemaligen Horch Werken wurden von 1950 bis 1959 Lkw hergestellt.  
Als letzter Pkw, der bei seiner Präsentation noch den Namen «Horch» trug,  
entstand hier von 1958 bis 1959 der P 240 mit Sechszylinder-Motor. Im Mai 1958  
vereinigen sich die Zwickauer Fabriken zu den Sachsenring Automobilwerken  
Zwickau. Sie produzieren ausschließlich den Kleinwagen P 50, bekannt als  
«Trabant 500» mit selbsttragender Kunststoffkarosserie und neu entwickeltem  
Zweitaktmotor. Als Weiterentwicklung entstand daraus der seit 1966 produzierte  
«Trabant 601», der 26 Jahre fast unverändert das Straßenbild der DDR prägte.



1958 IFA Automobilwerk AWZ, Zwickau

**IFA P 70 Coupé**

Motor	Zweizylinder, Zweifach-Obenventil, Fließgasventiltrieb
Hubraum	600 cm <sup>3</sup>
Leistung	16,1 kW (22 PS) bei 5000 U/min
Antriebsabteilung	Diagonalantrieb, 215 mm lange Pleuell, Pleuelltrieb
Maße (L/B/H)	3 740 / 1 600 / 1 400 mm
Leertmasse	870 kg
Maximalgeschwindigkeit	130 km/h

Das IFA P 70 war weltweit das erste Auto mit einer Karosserieabdeckung aus Kunststoff. Es wurde als Limousine, Coupé und Cabrio angeboten. Die Karosserien des P 70 wurden auch für VWK ansonstenem Dresden her.

Das P 70 wurde auf dem Fest P 8, nur der Motor war von der Vorderachse.

Das P 70 war für die Zwickauer Werke zur Entwicklung des P 700 vorgesehen.

Das P 70 war für die Zwickauer Werke zur Entwicklung des P 700 vorgesehen.





Die Marke erblühten gegen die Deutsche VW als Patenschaft von  
1951 in Westfalen in Chemnitz Stadt bis ab 1953 in Leipzig.  
solche Fahrzeuge "Lapcheer" betragten sich bei Unternehmen als Fahrzeug  
hersteller erliegen.

1952 schlossen sich Audi, DKW, Henschel und Wanda in Folge der Volkswirtschaft  
Werk auf Audi Union zusammen. Es entstand der zweifelhafte Automobilkonzern

1958 IFA Automobilwerk AGZ, Chemnitz  
**IFA P70 Coupé**

Motor	Deutscher Vierzylinder-Boxermotor
Leistung	30 kW (41 PS) bei 2400/min
0-100 km/h	17,5 s
Max. Geschwindigkeit	130 km/h
Verbrauch	12,5 l/100 km
Wartung	1000 km
Reifen	120/100 R16
Getriebe	5-Gang

Die P70 ist ein 2-türiges, 2-sitziges Coupé. Sie hat eine Achsenverteilung mit  
Vorderradlenkung. Die P70 wurde von 1958 bis 1960 in Chemnitz  
hergestellt. Die P70 wurde von 1958 bis 1960 in Chemnitz  
hergestellt.



vereinigten sich die Zwickauer Fabriken zu den Sachsenring Automobilwerken  
Zwickau. Sie produzierten ausschließlich den Kleinwagen P 50, bekannt als  
"Iphigant 500" mit selbsttragender Karosserie und neu entwickeltem  
Zweitaktmotor. Als Weiterentwicklung entstand daraus der seit 1964 produzierte  
"Iphigant 601", der 28 Jahre fast unverändert das Straßenbild der DDR prägte.



1960 VEB Automobilwerk Zwickau  
**IFA P 70 Coupé**  
Motor: 2000 cm³  
Leistung: 20 kW (27 PS)  
Beschleunigung: 0-100 km/h in 14,5 s  
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h  
Verbrauch: 10,5 l/100 km  
Produktionszeitraum: 1960-1970  
Produktionsort: Zwickau  
Hersteller: VEB Automobilwerk Zwickau  
Die IFA P 70 Coupé wurde ab 1960 als Coupé entwickelt und  
wurde ab 1964 als Coupé mit einer überdimensionalen  
Karosserie hergestellt. Die IFA P 70 Coupé wurde ab 1964  
als Coupé hergestellt und wurde ab 1964 als Coupé  
hergestellt. Die IFA P 70 Coupé wurde ab 1964 als Coupé  
hergestellt.







**Automobilbau in Thüringen**

*Wartburg*

The central wall display is a large, multi-panel informational graphic. It features a grid of various classic cars, including a BMW logo, and a large illustration of a blue and white convertible. Below the grid, there is a section titled "Automobilbau in Thüringen" with text and a small illustration of a factory building.







**Alfa Romeo**

**BMW**

**Wartburg**

### Automobilbau in Thüringen

Die Geschichte des Thüringer Automobilbaus ist eng mit der Geschichte der Automobilindustrie in Deutschland verbunden. In Thüringen wurden von 1900 bis 1930 verschiedene Automobilwerke gegründet, die zu den führenden Herstellern in Europa zählten. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte ihren Höhepunkt in den 1920er Jahren, als die Produktion von Autos stark anwuchs. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 1930er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 1950er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 1970er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 1980er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 1990er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 2000er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 2010er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 2020er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 2030er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen.

Automobilbau in Thüringen

Die Geschichte des Thüringer Automobilbaus ist eng mit der Geschichte der Automobilindustrie in Deutschland verbunden. In Thüringen wurden von 1900 bis 1930 verschiedene Automobilwerke gegründet, die zu den führenden Herstellern in Europa zählten. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte ihren Höhepunkt in den 1920er Jahren, als die Produktion von Autos stark anwuchs. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 1930er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 1950er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 1970er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 1980er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 1990er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 2000er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 2010er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen. Die Automobilindustrie in Thüringen erlebte einen Aufschwung in den 2020er Jahren, als die Produktion von Autos wieder zunahm. Die Automobilwerke in Thüringen wurden durch die Wirtschaftskrise der 2030er Jahre schwer getroffen. Die Produktion wurde stark eingeschränkt, und viele Werke mussten schließen.











1960 VEB Automobilwerk Eisenach

### IFA Wartburg Typ 311/300 Coupé

Motor:	Dreizylinder-Zweitakt-Offenmotor, Flüssigkeitskühlung
Hubraum:	900 cm <sup>3</sup>
Leistung:	27 kW (37 PS) bei 4200 U/min
Kraftübertragung:	Einscheiben-Trockenkupplung, synchronisiertes Freilaufgetriebe, Frontantrieb
Maße (L x B x H):	4210/1870/1450 mm
Leermasse:	985 kg
Höchstgeschwindigkeit:	115 km/h



Das Karosseriewerk in Meerane fertigte von 1957 bis 1965 ca. 5400 Einheiten des Wartburg 311 in dieser zwei-türigen Coupé-Ausführung. Voll verstellbare Seitenverlässe und eine Panoramascheibe waren "exklusivemotoren" dieses "coupé" der Wartburg erfolgte der Einbau von leistungsfähigeren Motoren. Der Preis betrug 17.200,- Mark.

Ab 1965 produzierte das Karosseriewerk in Dresden eine veränderte Coupé-Variante mit abnehmbarem Hardtop.



1932

Bayerische Motorenwerke A.-G.  
Zweigniederlassung Eisenach

## BMW AM 1

<b>Motor:</b>	Vierzylinder-Viertaktmotor-Ottomotor
<b>Hubraum:</b>	782 ccm
<b>Leistung:</b>	15 kW (20 PS) bei 3500 U/min
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, 3/1 Gänge, Hinterachs Antrieb, Einzelradaufhängung
<b>Maße (L/B/H):</b>	3200 / 1420 / 1550 mm
<b>Leermasse:</b>	640 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	80 km/h
<b>Kraftstoffverbrauch:</b>	7,5 l/100 km



Die Fahrzeugfabrik Eisenach produzierte ab 1904 ihre Automobile unter dem Markennamen Dixi. Seit 1928 erfolgte die Fertigung der Kleinwagen in englischer Lizenz. Sie bekamen die Typenbezeichnung DA 1 (Dixi-Austin 1). Ende des Jahres 1928 übernahm BMW das Eisenacher Werk.

1932 löste man sich von der Austin Lizenz. Der AM 1 (1. Auto München) war der erste von BMW entwickelte Wagen – hergestellt in Eisenach.

Die Karosserien fertigte die Daimler-Benz AG in Sindelfingen.





Die 303

303

Die 303 ist die erste BMW-Limousine, die mit einem Vierzylinder-Boxermotor ausgestattet ist. Sie wurde im Jahr 1933 entwickelt und ist ein Paradebeispiel für die klassische BMW-Designsprache. Die 303 wurde in über 100.000 Exemplaren hergestellt und ist heute ein begehrtes Sammelobjekt für BMW-Enthusiasten.

Die 303 ist die erste BMW-Limousine, die mit einem Vierzylinder-Boxermotor ausgestattet ist. Sie wurde im Jahr 1933 entwickelt und ist ein Paradebeispiel für die klassische BMW-Designsprache. Die 303 wurde in über 100.000 Exemplaren hergestellt und ist heute ein begehrtes Sammelobjekt für BMW-Enthusiasten.



1932 Auto-Union AG, Chemnitz

## Motor Horch 8 (5 Liter)

---

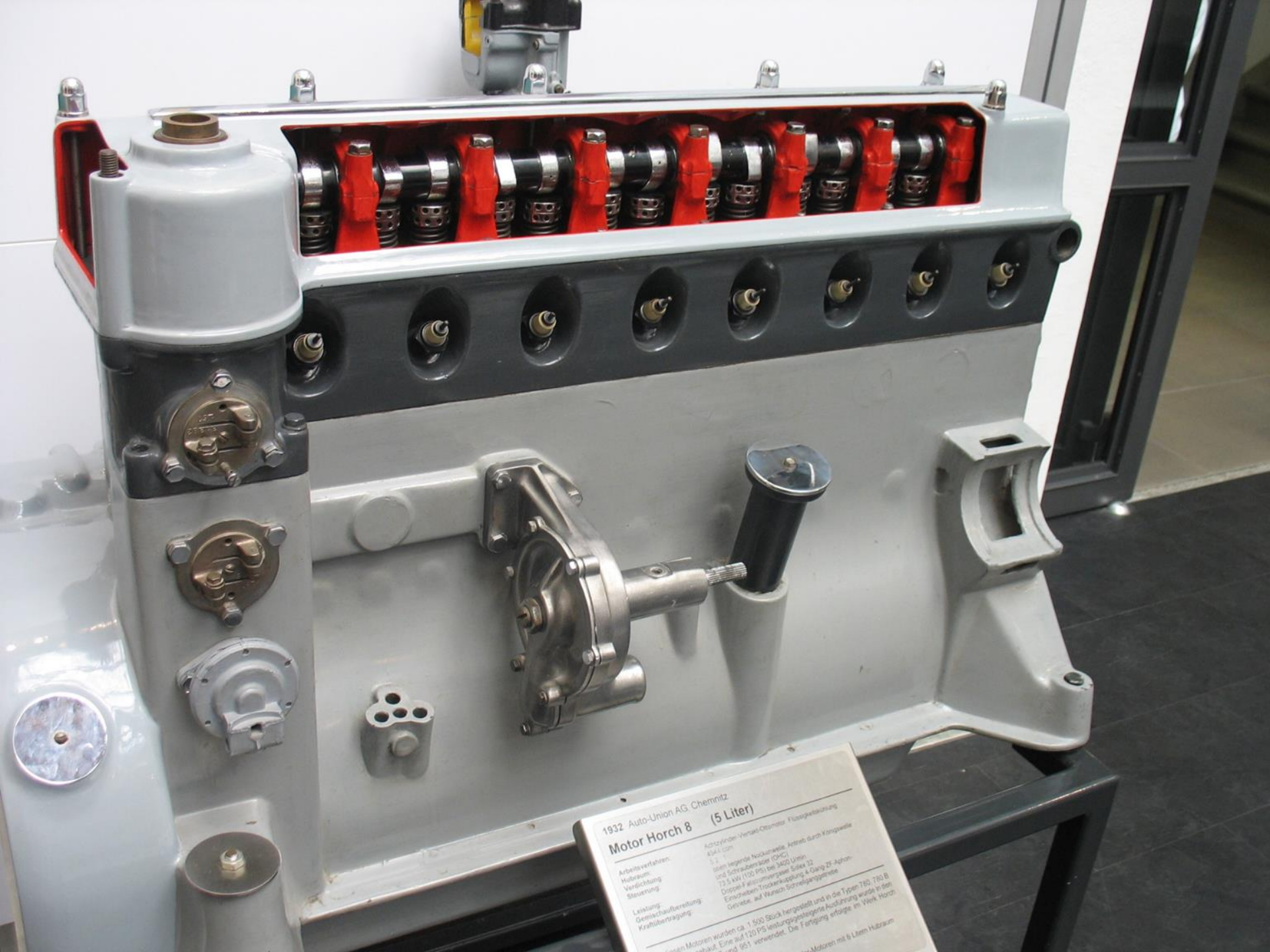
<b>Arbeitsverfahren:</b>	Achtzylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	4944 cm <sup>3</sup>
<b>Verdichtung:</b>	5.2 : 1
<b>Steuerung:</b>	oben liegende Nockenwelle, Antrieb durch Königswelle und Schraubenräder (OHC)
<b>Leistung:</b>	73,5 kW (100 PS) bei 3400 U/min
<b>Gemischaufbereitung:</b>	Doppel-Fallstromvergaser Solex 32
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, 4-Gang-ZF-Aphon-Getriebe, auf Wunsch Schnellganggetriebe

---

Von diesen Motoren wurden ca. 1.500 Stück hergestellt und in die Typen 780, 780 B und 500 B eingebaut. Eine auf 120 PS leistungsgesteigerte Ausführung wurde in den Typen 851, 853, 855 und 951 verwendet. Die Fertigung erfolgte im Werk Horch Zwickau.

Die zur gleichen Zeit hergestellten V12-Zylinder-Motoren mit 6 Litern Hubraum wurden kein Verkaufserfolg.





1932 Auto-Union AG Chemnitz  
**Motor Horch 8 (5 Liter)**

Achtzylinder-Ventil-Obenmotor, Fließplekschaltung  
4x4, 1200  
1,7  
Seien legende Nockenmechanik, Antrieb durch Plekschelle  
und Schraubenscheitel (CNC)  
73,5 kW (100 PS) bei 3400 U/min  
Doppel-Filzschwanzpumpe, Solex 32  
Eintrittsbreite 170 mm, Plekschaltung, 4-Gang ZF-Achse  
Getriebe, auf Wanzsch Plekschaltung

Arbeitsverfahren:  
Hubraum:  
Verdichtung:  
Steuerung:  
Leistung:  
Gemischzubereitung:  
Kraftübertragung:

Ein Motor wurden ca. 1.500 Stück hergestellt und in die Typen 780, 785 B  
einbehalten. Eine auf 120 PS leistungsfähigere Ausführung wurde in den  
Jahren 1931-1932 verwendet. Die Fertigung erfolgte in Völk, Horch  
Motoren mit 6 Liter Hubraum



ttteile des Verbrennungsmotors Funktionsprinzip eines Viertaktmotors



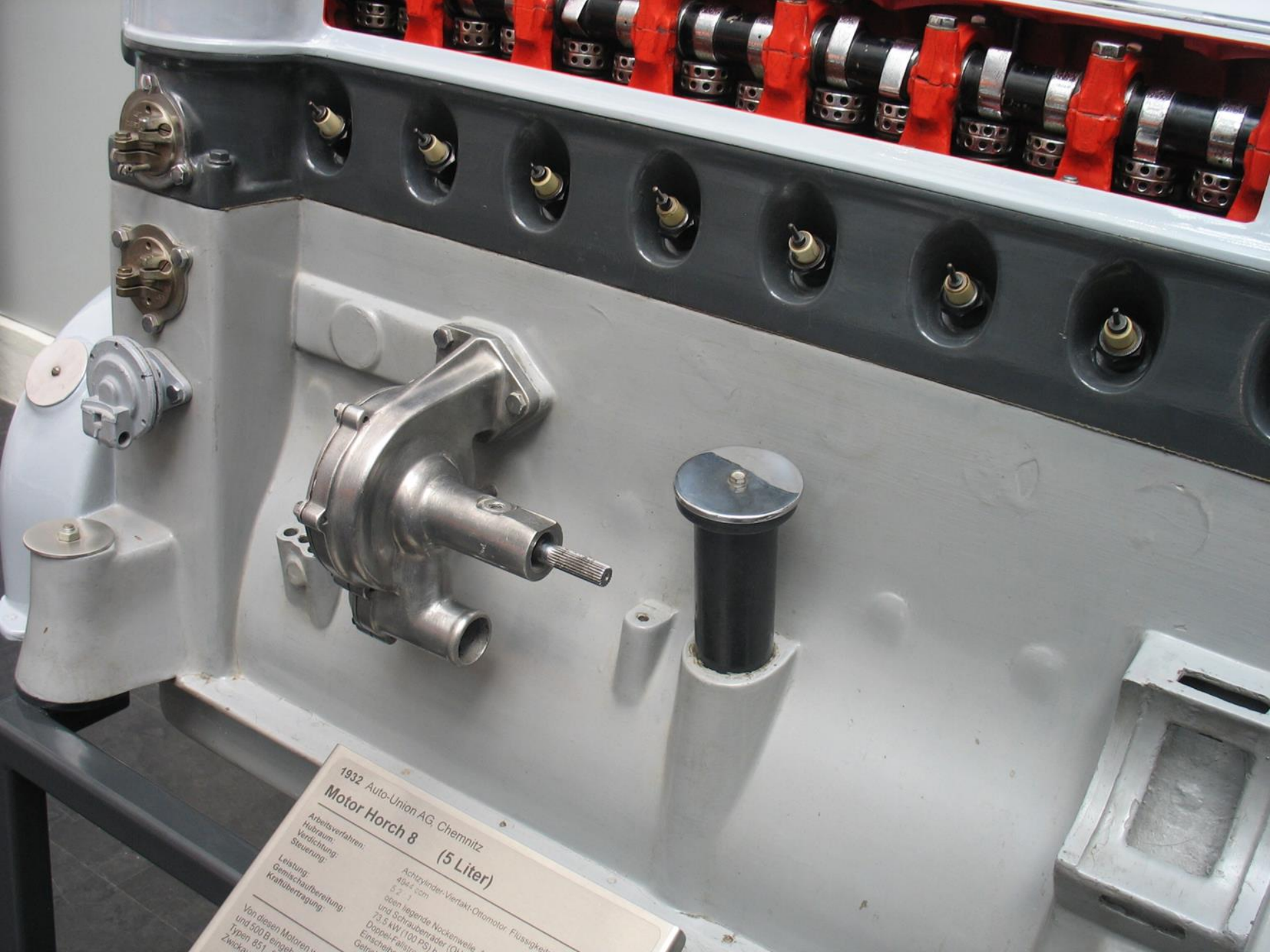
1932 Horch 8 (24 Liter)

Leistung	15 kW (20 PS)
Hubraum	24 Liter
Zylinder	8
Leistung	15 kW (20 PS)
Leistungsgewicht	100 kg/kW
Leistungsdrehmoment	100 Nm/kW

Das Fahrzeug war ein Achtzylinder-Inline-Motor mit 24 Liter Hubraum und einer Leistung von 15 kW (20 PS) bei 2400 U/min. Er wurde in den Jahren 1932 bis 1935 in 18.000 Exemplaren hergestellt.

Quelle: Horch, 1932. Die Horch 8. Horch, 1932. Die Horch 8. Horch, 1932. Die Horch 8.





1932 Auto-Union AG, Chemnitz  
**Motor Horch 8 (5 Liter)**

Arbeitsverfahren:  
Hubraum:  
Verdichtung:  
Steuerung:

Leistung:  
Gemischzubereitung:  
Kraftübertragung:

Achtzylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeit-  
4944 cm<sup>3</sup>  
52:1  
oben liegende Nockenwelle, Pleuell-  
und Schraubenträger (Owen)  
73,5 kW (100 PS)  
Doppel-Fallström-  
Einschieber-  
Getriebe

Von diesen Motoren  
und 500 B eingetragene  
Typen 851  
Zwickau

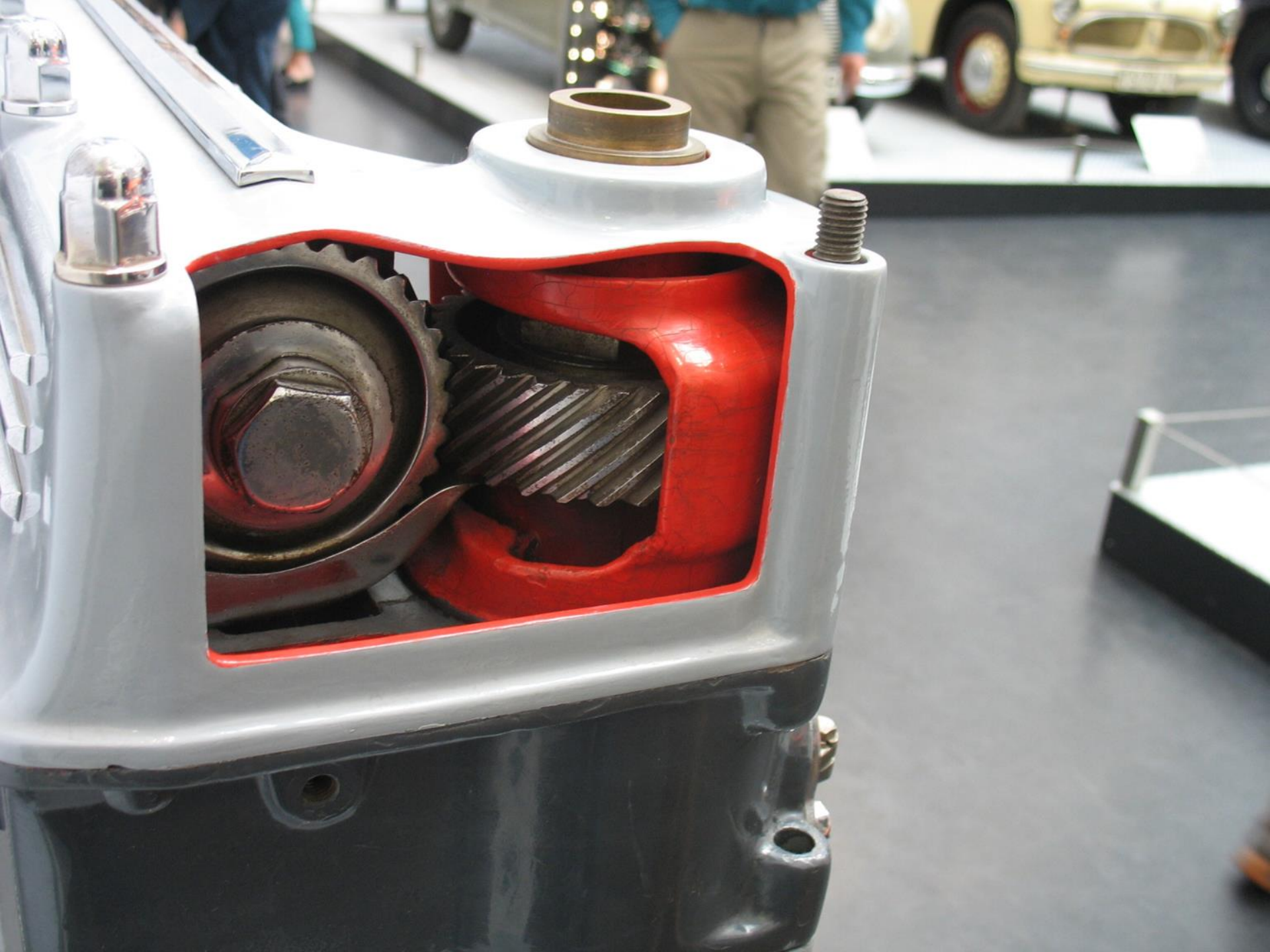














1952 1757 37A Fahrzeugwerk EMW Eisenach  
**EMW 340-2 Taxi - Limousine**

Wagen: Schräglängshecklimousine, Frontantrieb  
1970 cm³  
101 PS - 111,8 km/h bei 3700 U/min  
Erweitertes Fahrgestell mit selbstlenkender  
4-Gangbox mit 4. Gang/Arbeitsbereich  
4000 / 1700 / 1500 mm  
7200 kg  
135 km/h



Maße (L/B/H):  
Längsmaße:  
Nicht geschwendelt  
Das EMW 340-2 ist eine Zweifachlenkerlimousine mit Frontantrieb, 101 PS und 135 km/h Höchstgeschwindigkeit. Es wurde im Jahr 1952 entwickelt und ist die Limousine der Baureihe EMW.  
Neben Taxi- und Behördenfahrzeugen wurden Export- Kassewagen und Reisebusse angeboten. Das Karosseriewerk Dresden fertigte aus technischer Kooperation EMW 340-2 als Coupé und Cabriolet. 1952 wurde die Serienproduktion eingestellt.





1937 1000 cc 1600 cc 1700 cc 1800 cc  
EMW 340-2 Taxi - Limousine

Motor	1000 cc 1600 cc 1700 cc 1800 cc
Leistung	35 kW (48 PS) 55 kW (75 PS) 60 kW (82 PS) 65 kW (89 PS)
Lebensdauer	100.000 km
Lebensdauer	100.000 km
Lebensdauer	100.000 km

EMW 340-2 Taxi - Limousine

EMW 340-2 Taxi - Limousine

47 30 61

verschiedene Entwicklungen

Deutsche Railway



# Automobilbau in Thüringen

Der Automobilbau in Thüringen begann 1896 mit der Gründung der ersten Thüringischen Motorenwagenfabrik. Zwei Jahre später erwarb die erste Thüringische Motorenwagenfabrik auf den Namen "HWA" 1908 die Maschinen- und Fahrzeugbau AG. In den 1930er Jahren lag die Herstellung repräsentativer Saalwagen bei der Erzeugung des Saalwagen (HWA) im Vordergrund. Im Jahr 1933 mit der Übernahme der Produktion des SA 900 begann die Produktion von HWA-Automobilen kam 1938 auf den Markt. Erst 1968 wurde der Wartburg 1.3 mit Variable Valve Timing (VVT) entwickelt. Heute produziert Opel am Standort Eisenach.

## Automobilbau in Deutschland

Die Geschichte des Automobilbaus in Deutschland ist eng mit der Entwicklung der Technik verbunden. Von den ersten Dampfwagen bis zu den modernen Autos haben deutsche Ingenieure und Hersteller entscheidende Beiträge geleistet. Die Automobilindustrie ist heute ein wichtiger Wirtschaftszweig in Deutschland.

## Die Liebe zum Auto

Die Liebe zum Auto ist ein Gefühl, das viele Menschen verbindet. Es ist die Freude an der Technik, an der Leistung und an der Schönheit eines Autos. Diese Leidenschaft hat die Automobilindustrie vorangetrieben und zu den Innovationen geführt, die wir heute kennen.





1955

VEB Automobilwerk Eisenach

**IFA F9**

**Typ 309 / 1**

**Motor:**

**Hubraum:**

**Leistung:**

**Kraftübertragung:**

**Maße (L/B/H):**

**Leermasse:**

**Höchstgeschwindigkeit:**

Dreizylinder-Zweitakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung

900 ccm

28 PS (21,5 kW) bei 3600 U/min

Einscheiben-Trockenkupplung, synchronisiertes

Freilaufgetriebe, Frontantrieb

4200 / 1600 / 1450 mm

900 kg

110 km/h

Verbrauch  
ca. 8 l  
auf 100 km

Der DKW F 9 wurde 1939 unter der Bezeichnung "Hohe Klasse" durch die Auto Union AG vorgestellt. Markantestes Merkmal war die Ganzstahlkarosserie. Erst 1950 begann die Serienproduktion im Werk Audi in Zwickau.

Aus Kapazitätsgründen erfolgte die Produktionsverlagerung nach Eisenach, wo dieser PKW von 1953 bis 1956 gefertigt wurde. Das Fahrzeug erhielt hier einige technische und optische Veränderungen und bildete die Grundlage für den Wartburg 311.





1955 VEB Automobilwerk Eisenach  
IFA F9 Typ 309 / 1

Motor:	Dreizylinder-Zweitakt-Ottomotor, Fließgasventiltrieb
Hubraum:	900 cm <sup>3</sup>
Leistung:	25 PS (18 kW) bei 3000 U/min
Kraftübertragung:	Eintriebslenker, Totpunktverstellung, synchronisiertes Freilaufgetriebe, Frontantrieb
Maße (L/B/H):	4200 / 1500 / 1430 mm
Leermasse:	900 kg
Höchstgeschwindigkeit:	110 km/h



Der DWVF 9 wurde 1955 unter der Bezeichnung "Hohe Klasse" durch die Auto Union AG vorgestellt. Markanteres Merkmal war die Ganzstahlferrarirose. Erst 1956 begann die Serienproduktion im Werk auch in Zwickau.

Aus Kapazitätsgründen erfolgte die Produktionverlagerung nach Eisenach, wo dieser bis August 1953 bis 1956 gefertigt wurde. Das Fahrzeug erhielt bei einige technische und optische Verbesserungen im Vergleich zu den Vorgängermodellen.

Das Fahrzeug erhielt bei einige technische und optische Verbesserungen im Vergleich zu den Vorgängermodellen.



Die Antriebstechnik war immer noch DKW.  
 In den ehemaligen Horch Werken wurden von 1950 bis 1959 Lkw hergestellt.  
 Als letzter Pkw, der bei seiner Präsentation noch den Namen «Horch» trug,  
 entstand hier von 1958 bis 1959 der P 240 mit Sechszylinder-Motor. Im Mai 1958  
 vereinigten sich die Zwickauer Fabriken zu den Sachsenring Automobilwerken  
 Zwickau. Sie produzierten ausschließlich den Kleinwagen P 50, bekannt als  
 «Tabak 500» mit selbsttragender Kunststoffkarosserie und neu entwickeltem  
 Zweitaktmotor. Als Weiterentwicklung entstand daraus der seit 1964 produzierte  
 «Tabak 600», der 26 Jahre fast unverändert das Straßenbild der DDR prägte.



1855 IFA F9 Typ 309 / 1  
 IFA F9 Typ 309 / 1  
 Motor: Dreizylinder-Dieselmotor (Vierzylinder) 1100 cm³  
 Leistung: 20 kW (27 PS) bei 2000 U/min  
 Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h  
 Tankkapazität: 40 Liter  
 Leertankgewicht: 1020 kg  
 Abmessungen: 3,80 m (L) x 1,40 m (B) x 1,10 m (H)

Der DKW F 9 wurde 1958 unter der Bezeichnung TWM Kiewer durch die IFA Zwickau  
 entwickelt. Markennames Bleibt nur die Carosseriekarosserie. Ende 1959 begann die  
 Serienproduktion in West-Aut in Zwickau.

Aus Kablenproduktion ergibt die Produktionsregierung nach Eisenach, wo dieser  
 ursprünglich Markennames Bleibt nur die Carosseriekarosserie. Ende 1959 begann die  
 Serienproduktion in West-Aut in Zwickau.



1966 NSU

## Rotationskolbenmotor (Wankelmotor)

---

Kammervolumen:	2 x 497 ccm
Leistung:	81 kW (110 PS) bei 6000 U/min
Drehmoment:	150 Nm bei 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	156 km/h im Wartburg 353

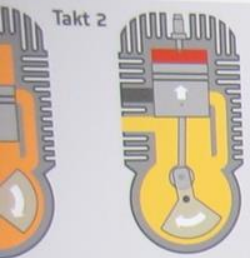
---

Dieser Motorentyp wurde von der Firma NSU und Felix Wankel entwickelt und ab 1967 im PKW NSU Ro 80 eingebaut. Bevor in der DDR auf Lizenz-Basis eigene Rotationskolbenmotoren in Fertigung gehen sollten, testete man diesen Motor 1966 im VEB Automobilwerk Eisenach versuchsweise in einem Wartburg 353.

Die DDR-Entwicklungen wurden 1969 abgebrochen, der letzte NSU Ro 80 lief 1977 bei nunmehr Audi-NSU vom Band.



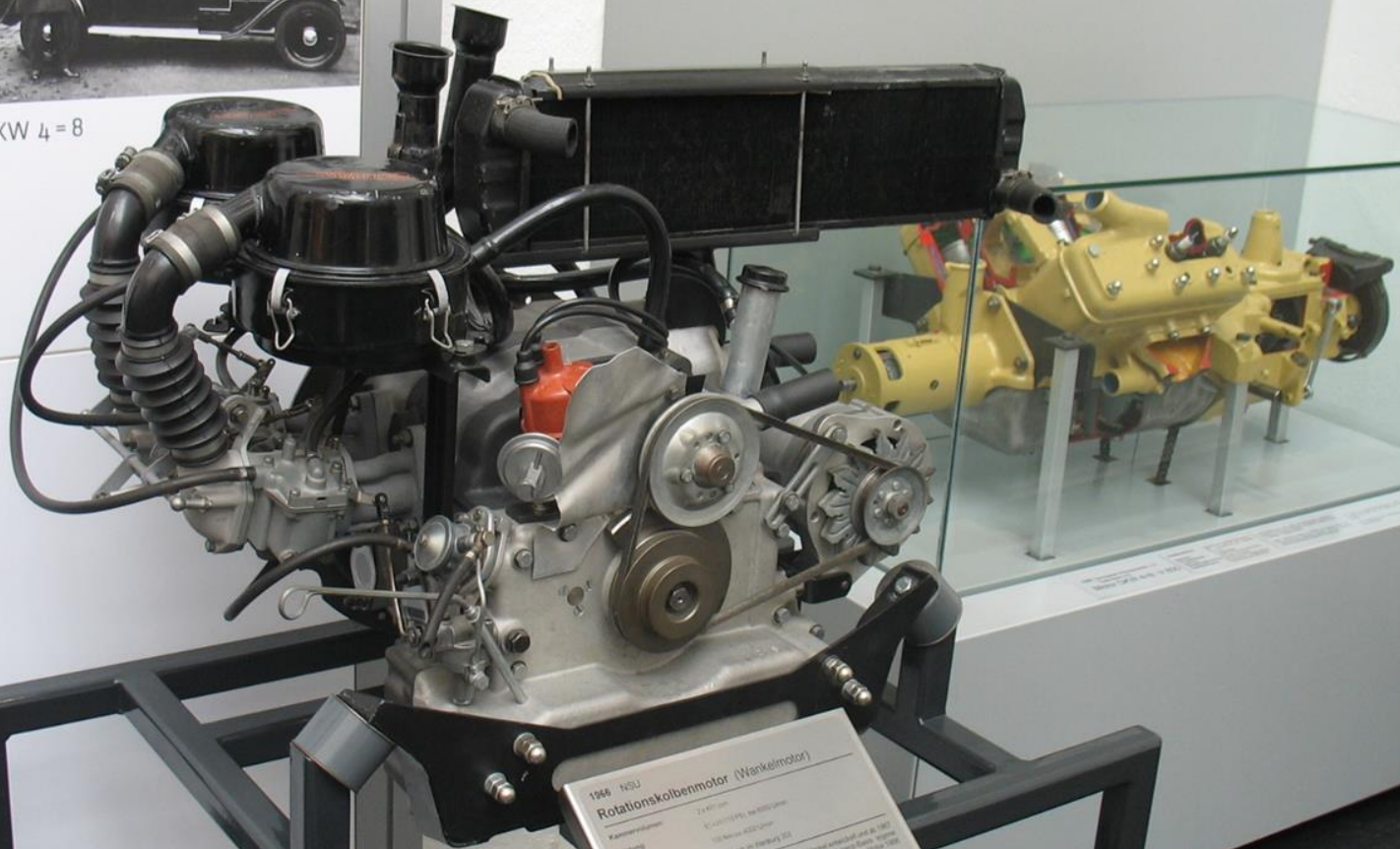
NSU Ro 80



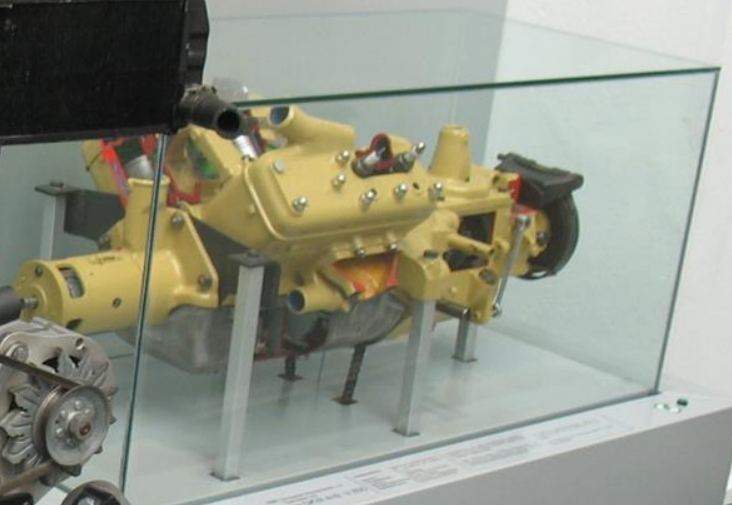
Frisches Gasgemisch  
 durch Aufwärts-  
 des Kraftstoff-Luft-  
 das Kurbelgehäuse  
 Frischgas  
 Vorverdichtetes  
 Gasgemisch  
 Verdichtetes Gasgemisch  
 Abgas



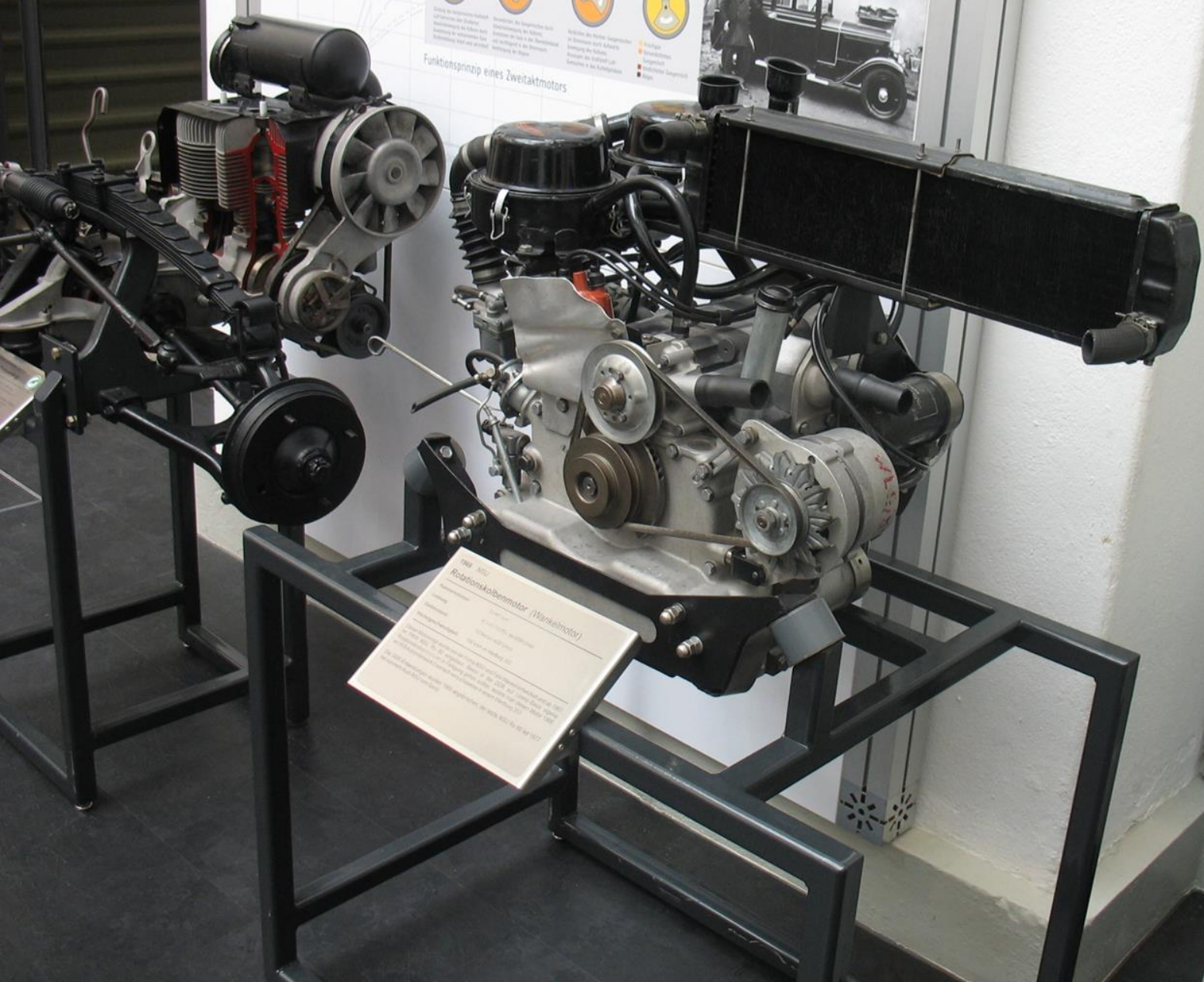
DKW 4 = 8



1966 NSU  
 Rotationskolbenmotor (Wankelmotor)  
 Zylinderinhalt: 1,74 l (105 cm³)  
 Kammerdruck: 8,1 bar (119,5 psi) bei 3000 U/min  
 Leistung: 16,6 kW (22,5 PS)  
 Drehmoment: 19,8 Nm bei 1600 U/min  
 Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h bei 3000 U/min  
 Dieser Motor wurde für die ersten drei Jahre der NSU und VW als Standardmotor für die Modelle  
 Typ 199 (NSU Typ 80) entwickelt. Später wurde der Motor auch für die Modelle Typ 198  
 (VW Käfer) und Typ 199 (VW Käfer) verwendet. Der Motor wurde im Jahr 1966  
 im VW-Konzern in Wolfsburg entwickelt und wurde im Jahr 1966  
 bei der ZGM-Erstellung aus dem Jahr 1966 gefertigt. Der Motor ist ein Produkt der ZGM  
 bei der NSU in Wolfsburg.







NSU Ro 80  
 Relativkobenmotor (1100cm³)

Hersteller: NSU Motorenwerke AG, Kassel

Produktionszeitraum: ca. 1950 bis ca. 1960

Leistung: ca. 10 kW (14 PS) bei 3000 U/min

Umwandlung: 2-Takt

Hubraum: 1100 cm³

Hubhöhe: 60 mm

Zylinderdurchmesser: 60 mm

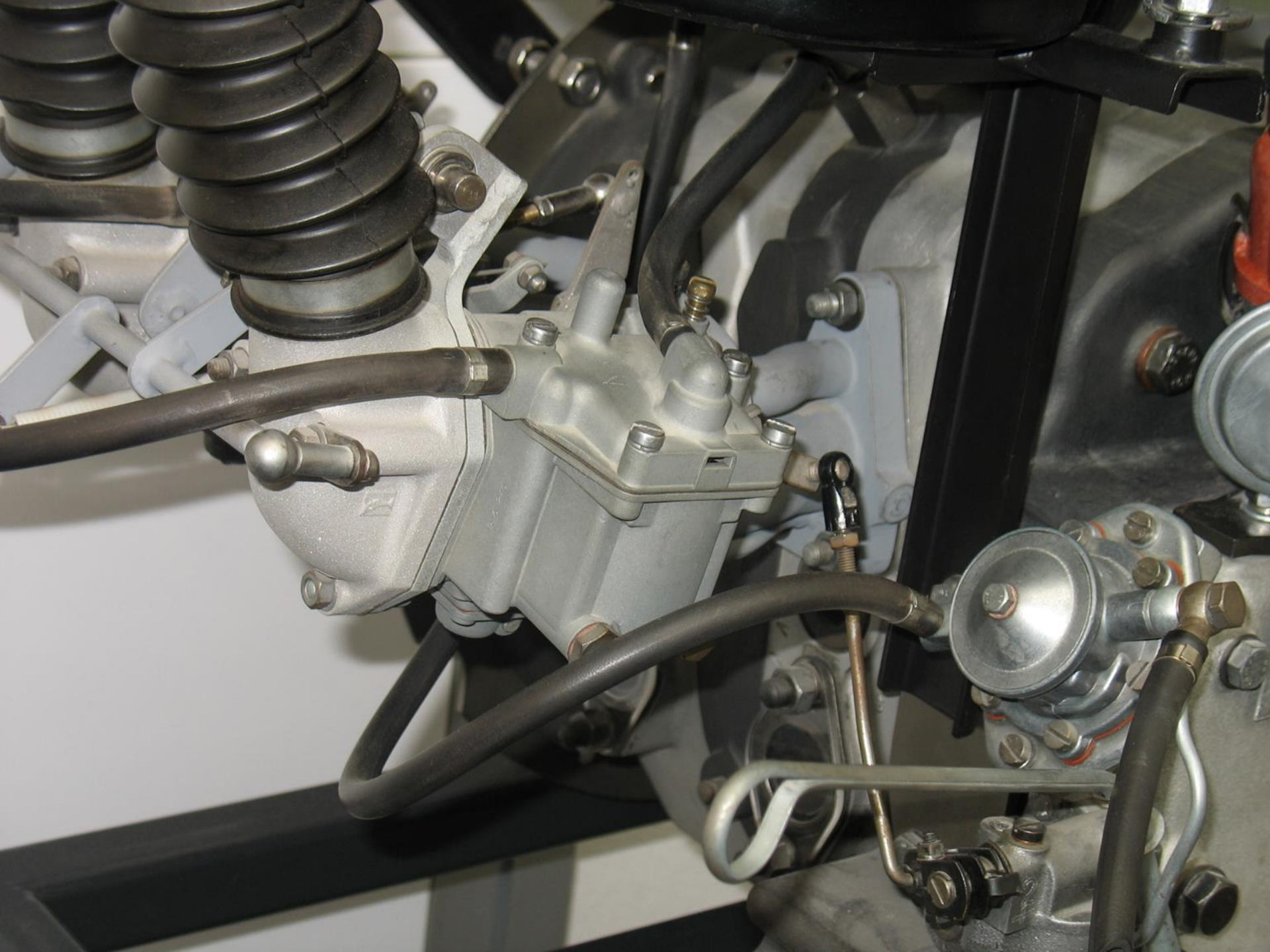
Lebensdauer: ca. 100.000 km

Wartung: alle 1000 km

Reparatur: alle 1000 km

Quelle: NSU Motorenwerke AG, Kassel







1958 VEB Sachsenring-Automobilwerke Zwickau  
Antriebseinheit PKW Trabant P 50

Motor:  
Hydraulik:  
Leistung:  
Kraftübertragung:

Zweitakt-Zweitakt-Drummler, Umkehrung  
400 mm, Halbbauart 7240 mit Ventilation  
13 kW (18 PS) bei 3750 U/min  
Einbaueinheit, Nockensteuerung, unipolares Vierpleg  
Nockenmechanismus mit sternförmigen Pleuellarmen  
Ebenener, Schwanzplegenmechanismus zum Antrieb der  
Ventile  
Zweitakt-Drummler  
Erweiterte Pleuellarmen  
Leitarmen, doppelseitige Pleuellarmen

Lenkung:  
Motorachse:

Die Serienproduktion des PKW Trabant P 50 begann im August 1958  
Bei den Nachbauräumen P 50 und P 501 wurde der Hubraum des luftgekühlten  
Zweitaktmotors auf 600 cm<sup>3</sup> erhöht und nahezu unverändert bis 1960 verwendet.

Heute: 4-Takt, Ventile, Pleuellarmen, Pleuellarmen, Pleuellarmen, Pleuellarmen,  
Gebräuchlich an der Ventillinie sowie Pleuellarmen.







1958 162 Kubenemp-Antriebsmotor, Zweitakt  
Antriebsinheit PKW Trabant P 50

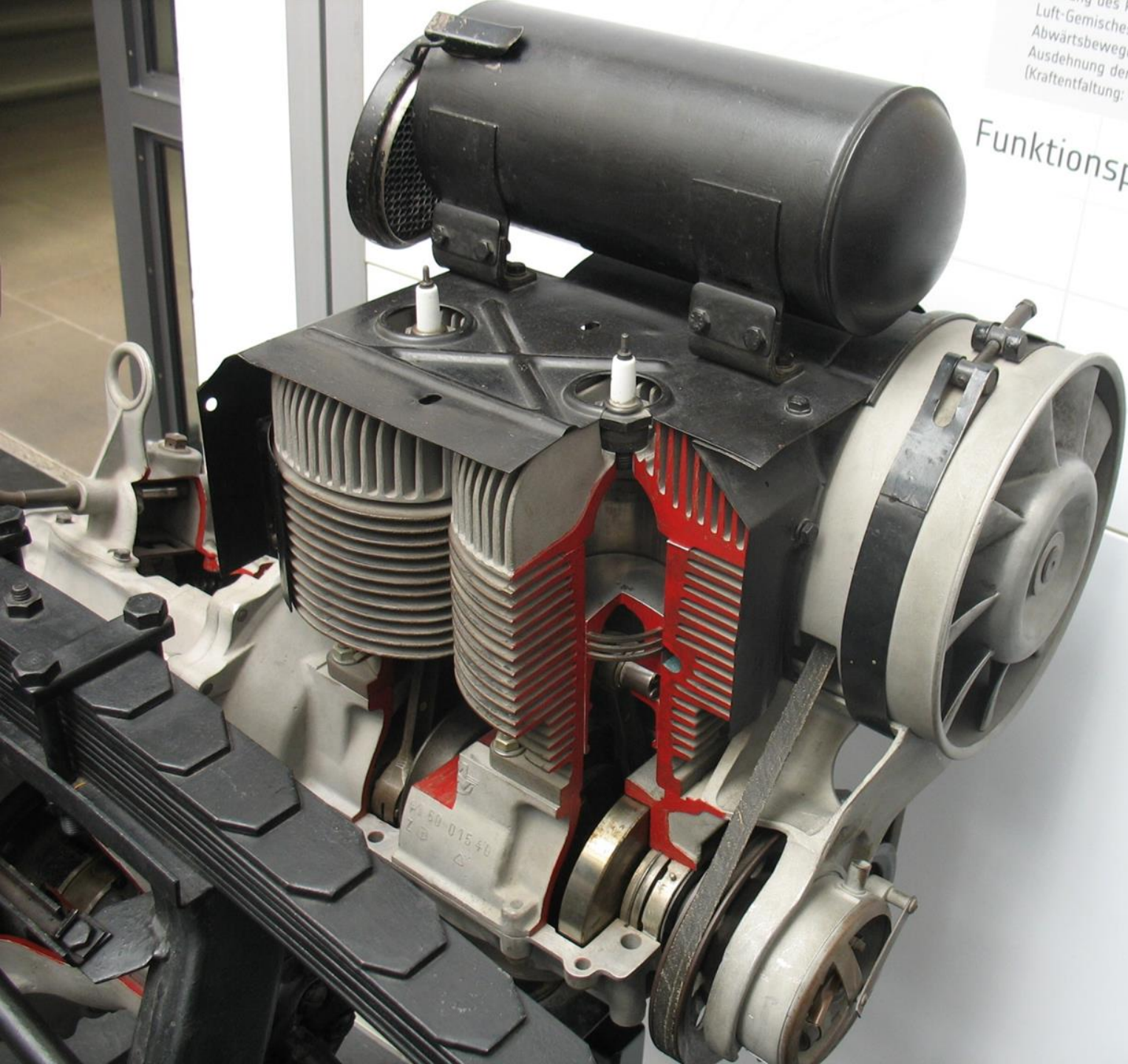
**Technische Daten:**  
Zylinderzahl: 1  
Hubraum: 162 cm<sup>3</sup>  
Nennleistung: 10 kW (13,6 PS) bei 5000 U/min  
Nenn Drehmoment: 11,5 Nm bei 3000 U/min  
Nenn Drehmoment: 12,5 Nm bei 4000 U/min  
Nenn Drehmoment: 13,5 Nm bei 5000 U/min  
Nenn Drehmoment: 14,5 Nm bei 6000 U/min  
Nenn Drehmoment: 15,5 Nm bei 7000 U/min  
Nenn Drehmoment: 16,5 Nm bei 8000 U/min  
Nenn Drehmoment: 17,5 Nm bei 9000 U/min  
Nenn Drehmoment: 18,5 Nm bei 10000 U/min



### Funktionsprinzip eines Zweitaktmotors

5000 6000 7000





Vorverdichten  
Abwärtsbeweg  
Einströmen der  
und nachfolgend  
Verdrängung der

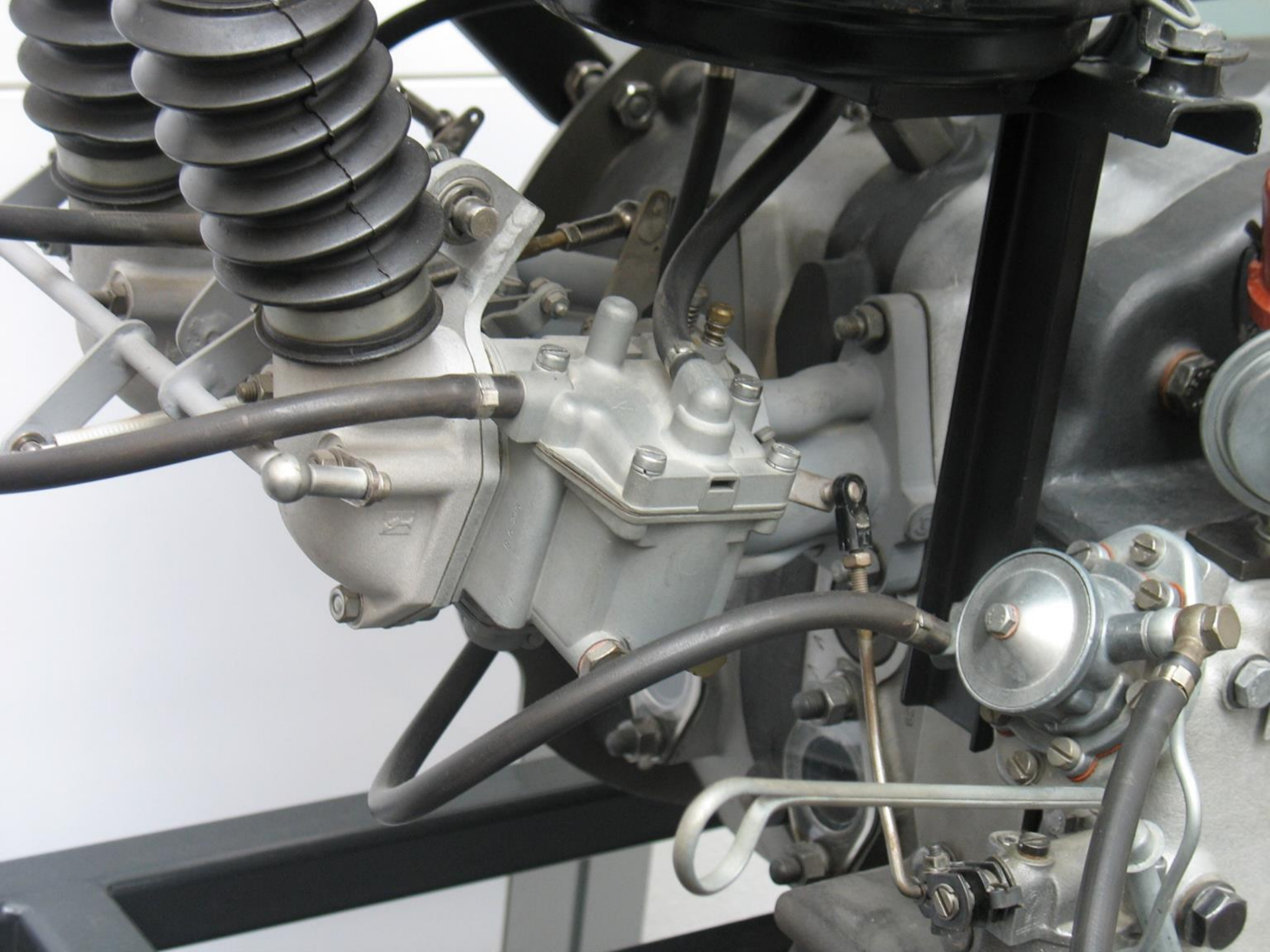
Luft-Gemisches über Zündkerze;  
Abwärtsbewegung des Kolbens durch  
Ausdehnung der verbrennenden Gase  
(Kraftentfaltung: Arbeit wird verrichtet)

# Funktionsprinzip eines Zwe

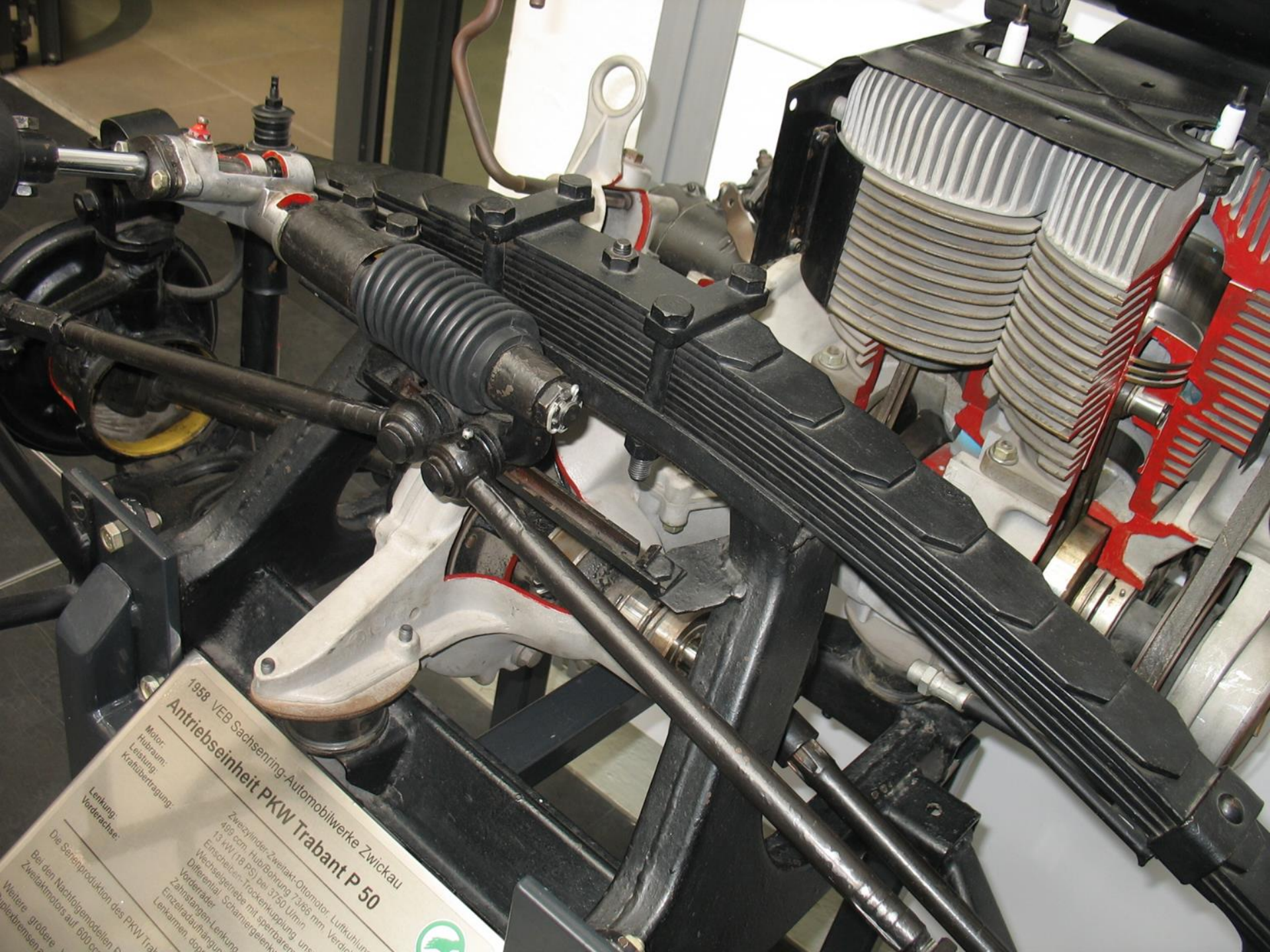
5000

60









1958 VEB Sachsenring-Automobilwerke Zwickau  
**Antriebseinheit PKW Trabant P 50**

Motor:  
Hubraum:  
Leistung:  
Kraftübertragung:

Lenkung:  
Vorderrachse:

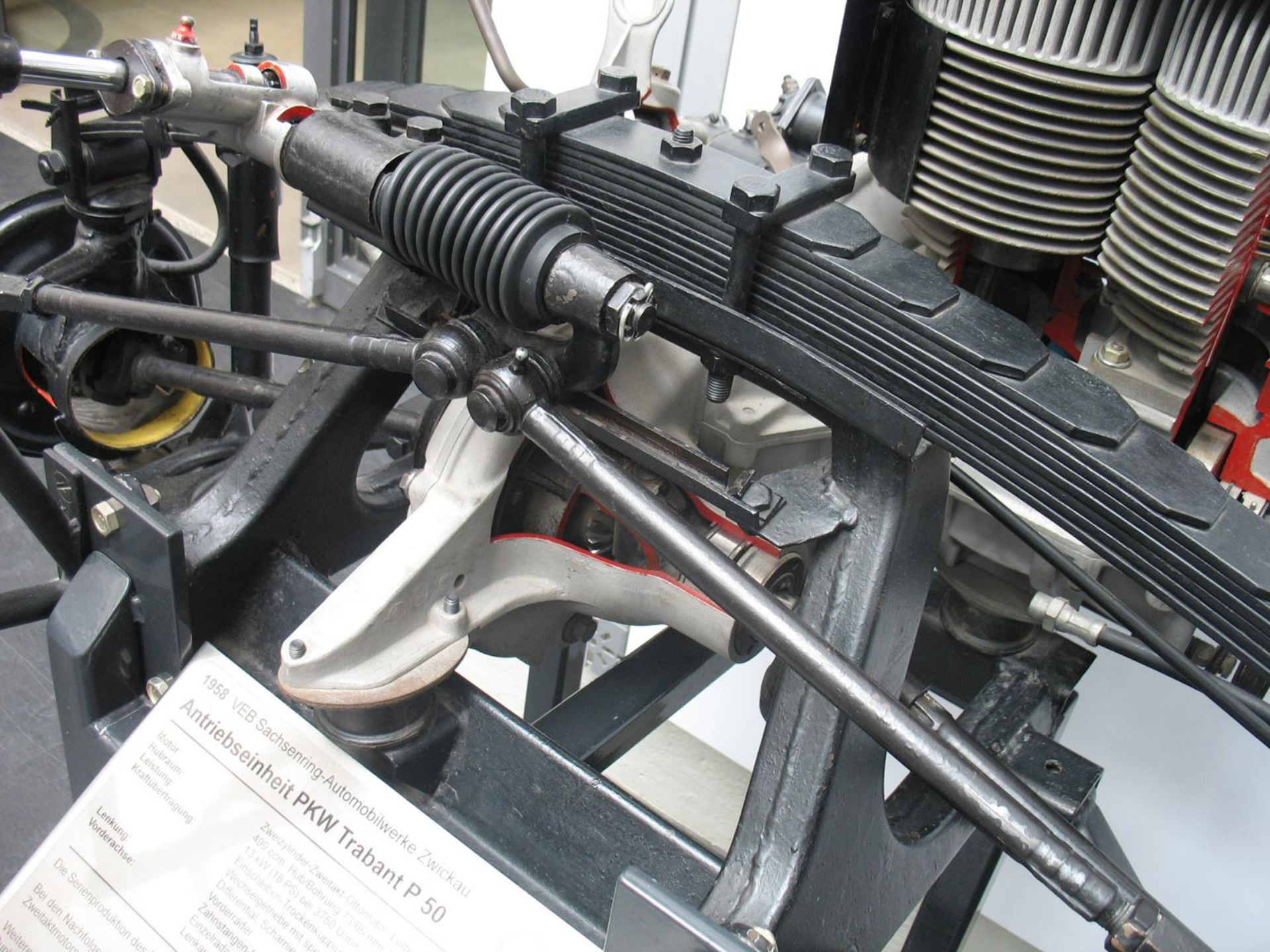
Zweizylinder-Zweitakt-Ottomotor, Luftkühlung,  
496 cm<sup>3</sup> Hub, Bohrung 71x66 mm, Verdichtungs-  
13 kW (18 PS) bei 3750 U/min  
Erscheiben-Trockenkupplung, uns  
Differential-Schlingenantrieb  
Zahnradantriebe mit sperrbaren  
Einzelradluftleitungen  
Lenkarmen, dopp

Die Serienproduktion des PKW Trabant  
Bei den Nachfolgemodellen des PKW Trabant  
Zweitaktmotors auf 600 cm<sup>3</sup>

Weitere größere  
Elektronen







1958 VEB Sachsenring-Automobilwerke Zwickau  
**Antriebseinheit PKW Trabant P 50**

Motor:  
Hubraum:  
Leistung:  
Kraftübertragung:

Lenkung:  
Vorderachse:

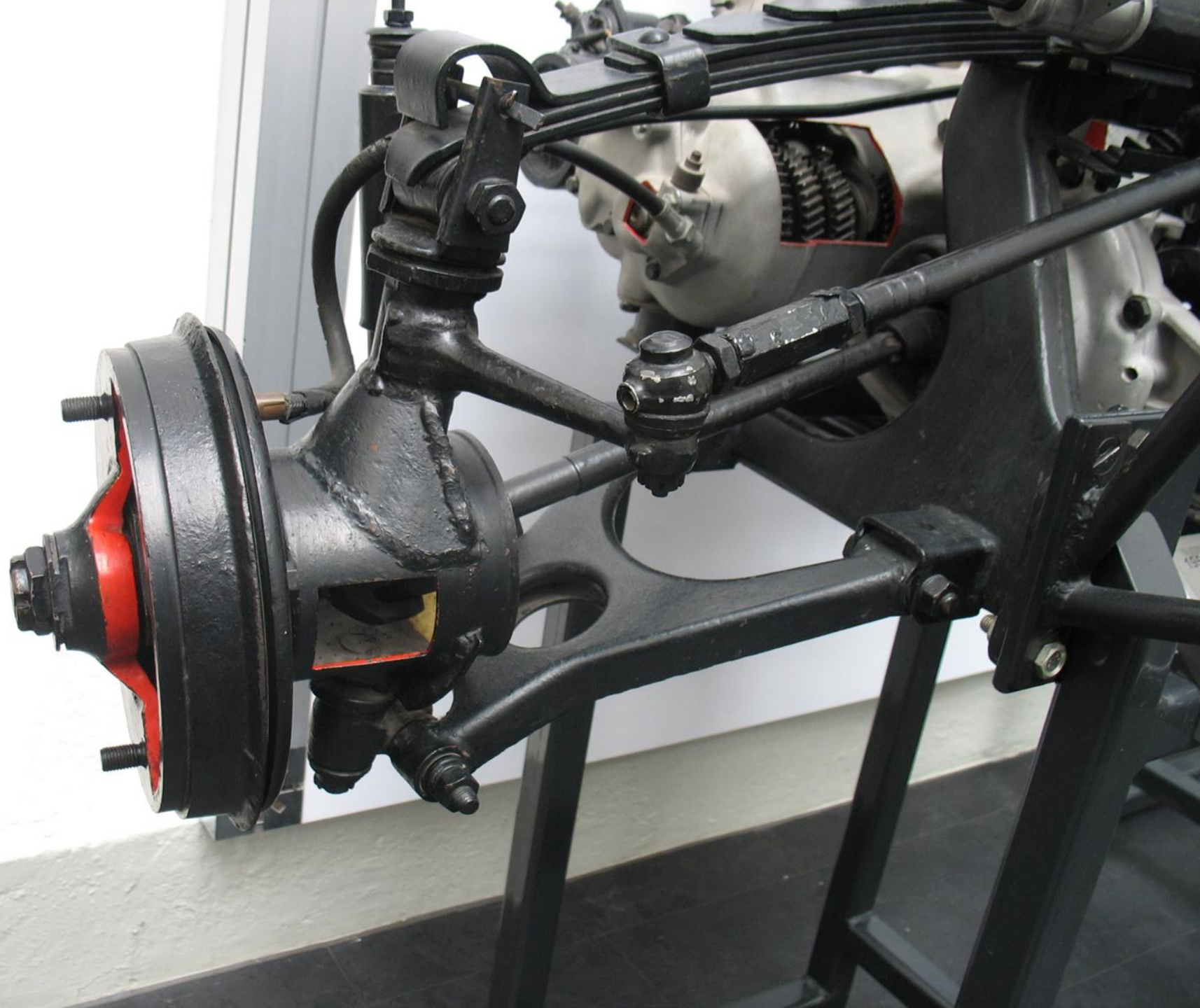
Zweizylinder-Zweitakt-Ottomotor, Luft-  
490 ccm, Hub/Bohrung 200x70 mm,  
13 kW (18 PS) bei 3750 U/min  
Einwechselein-Trockenkupplung  
Differential-Getriebe mit sp  
Vorderräder  
Zahnradantrieb  
Einzelrad-  
Lenker

Die Serienproduktion des  
Bei den Nachfolger  
Zweizylindermotor  
Weiterer

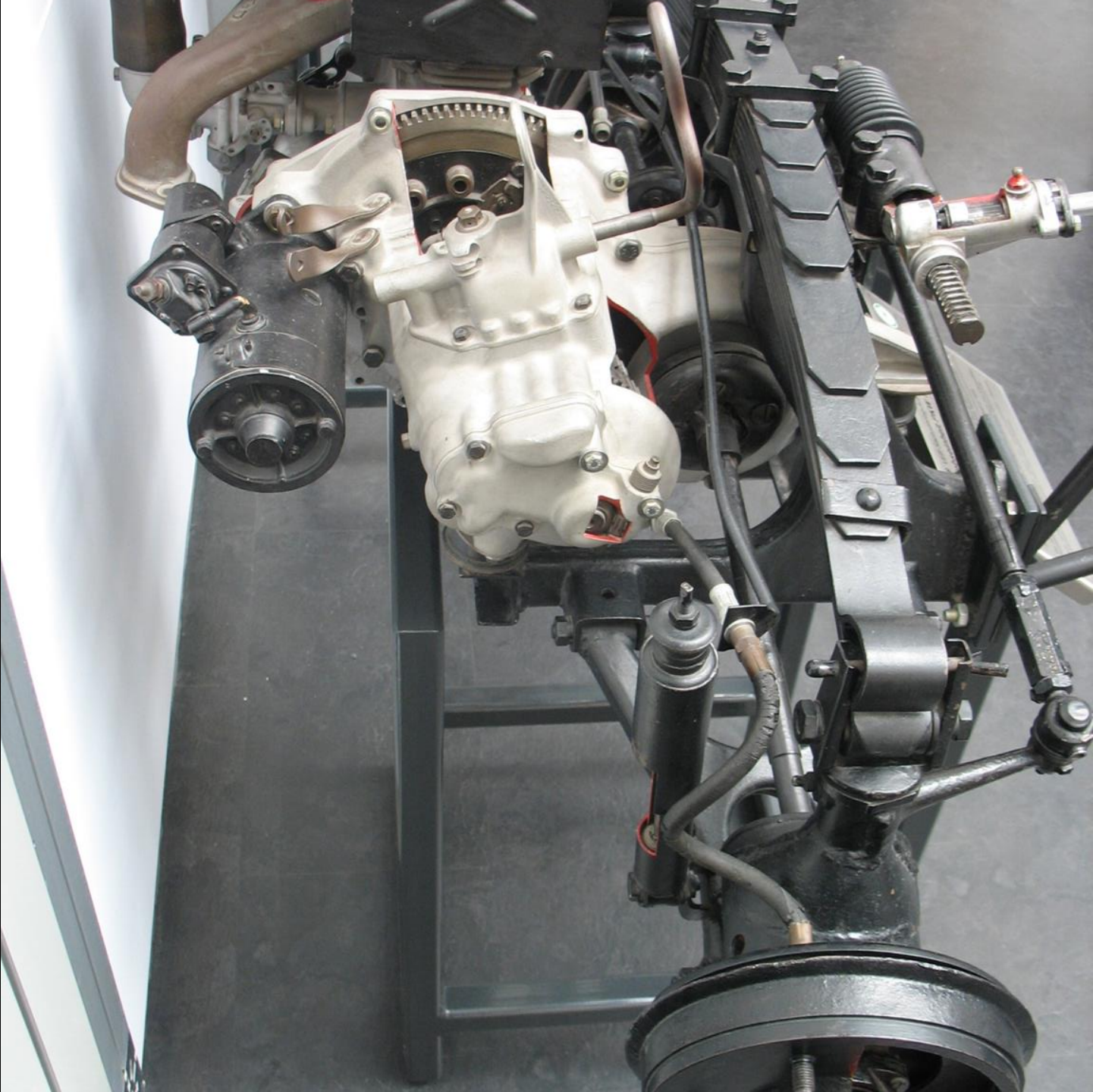




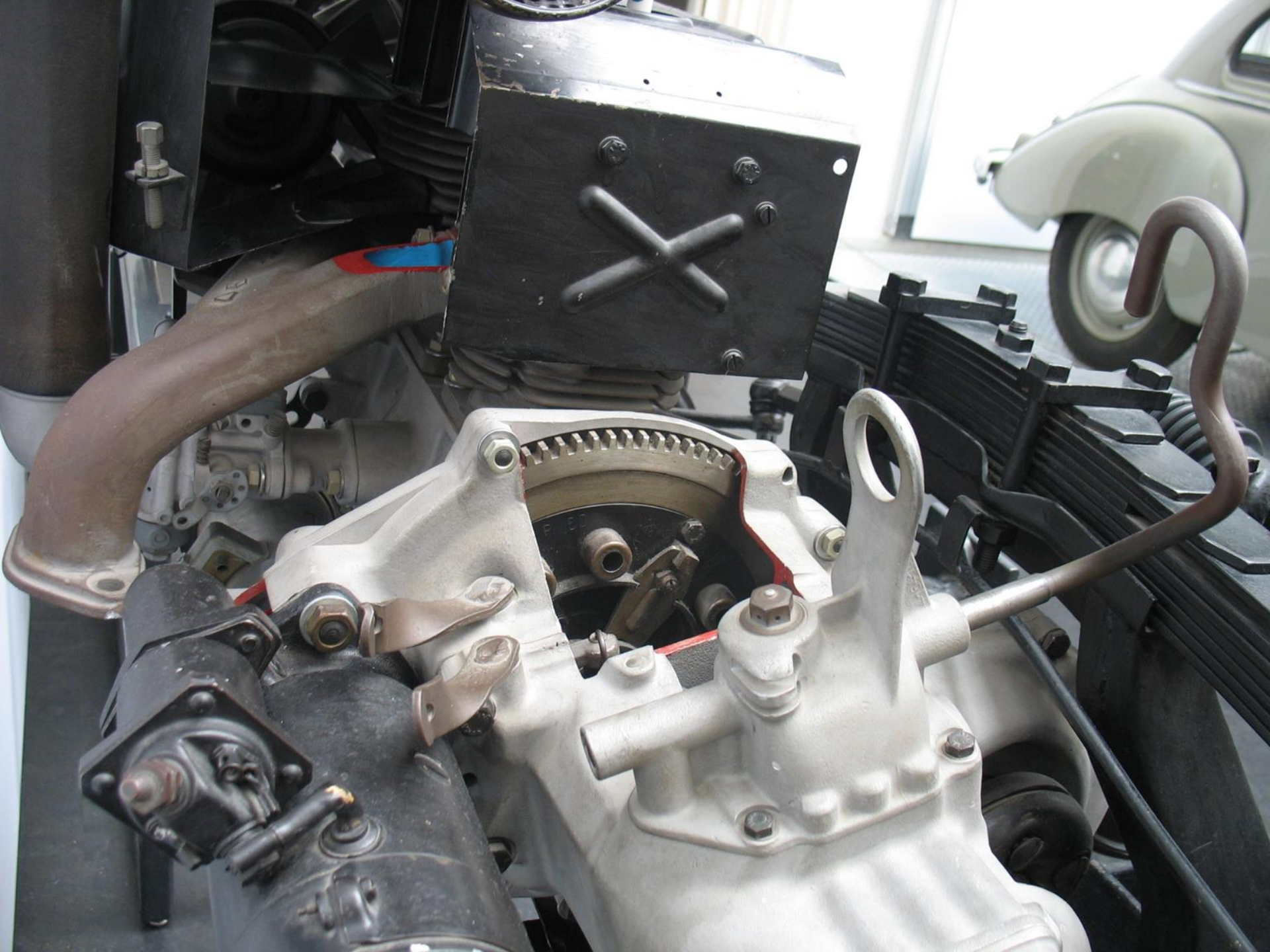




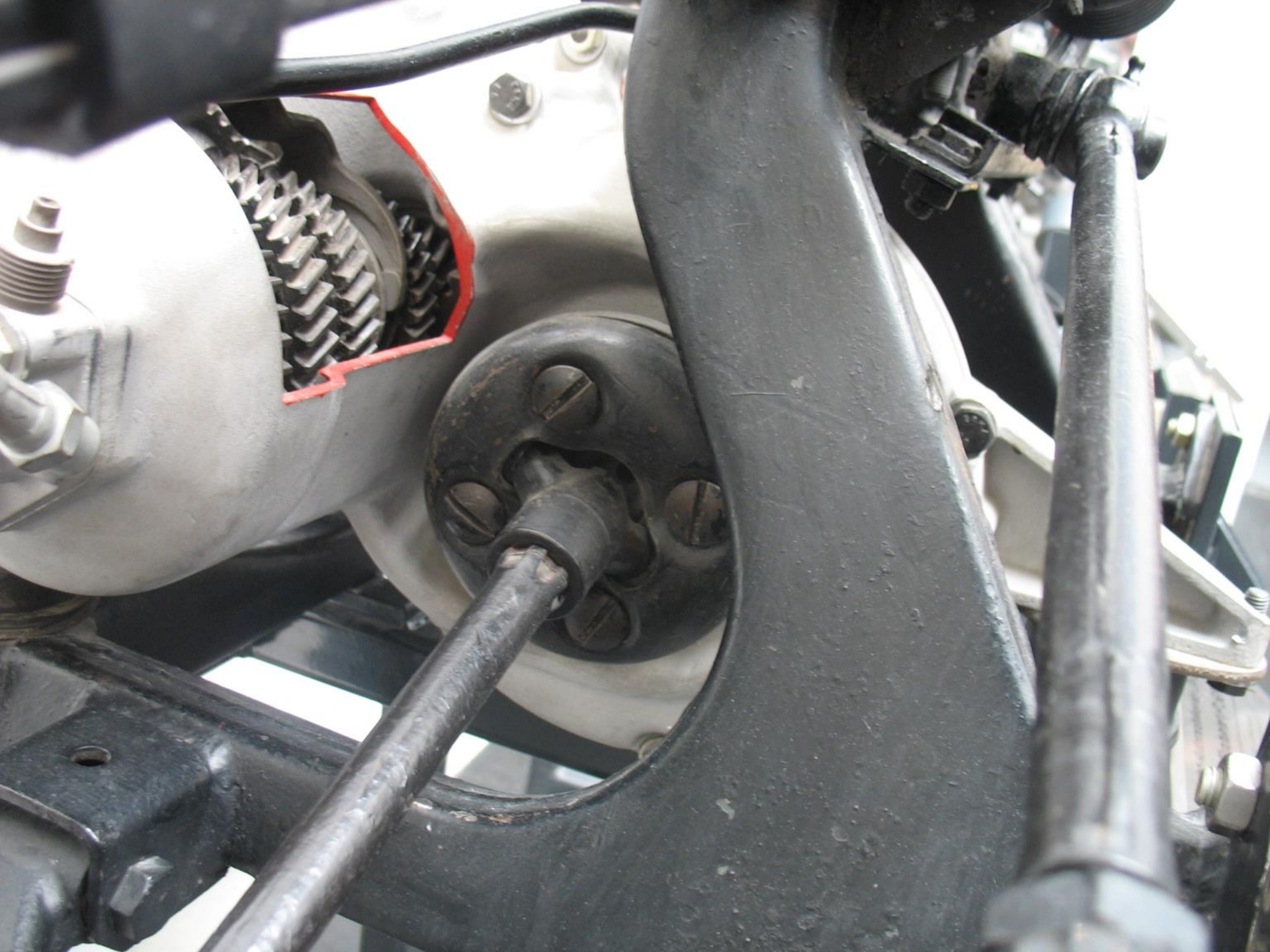




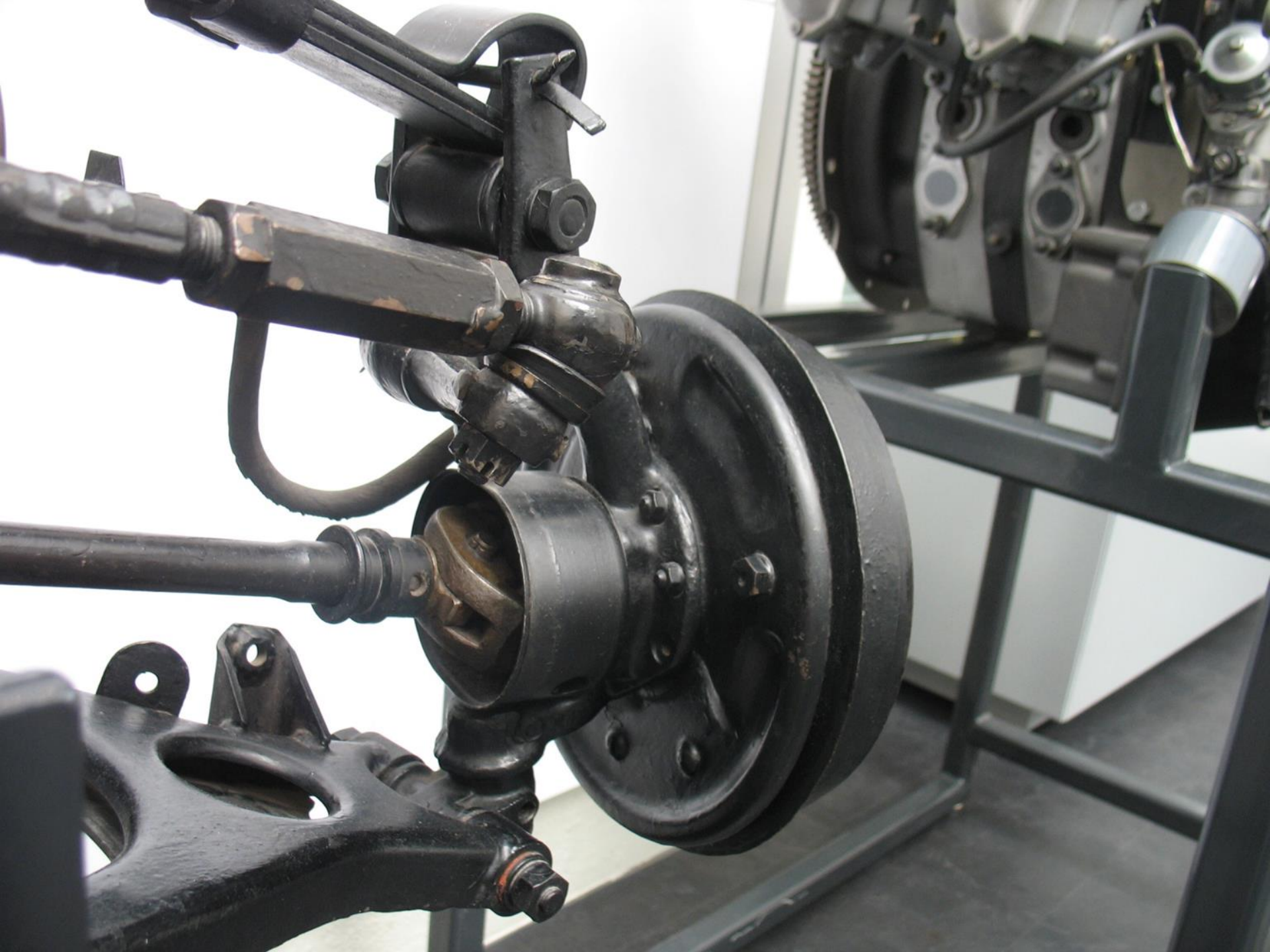




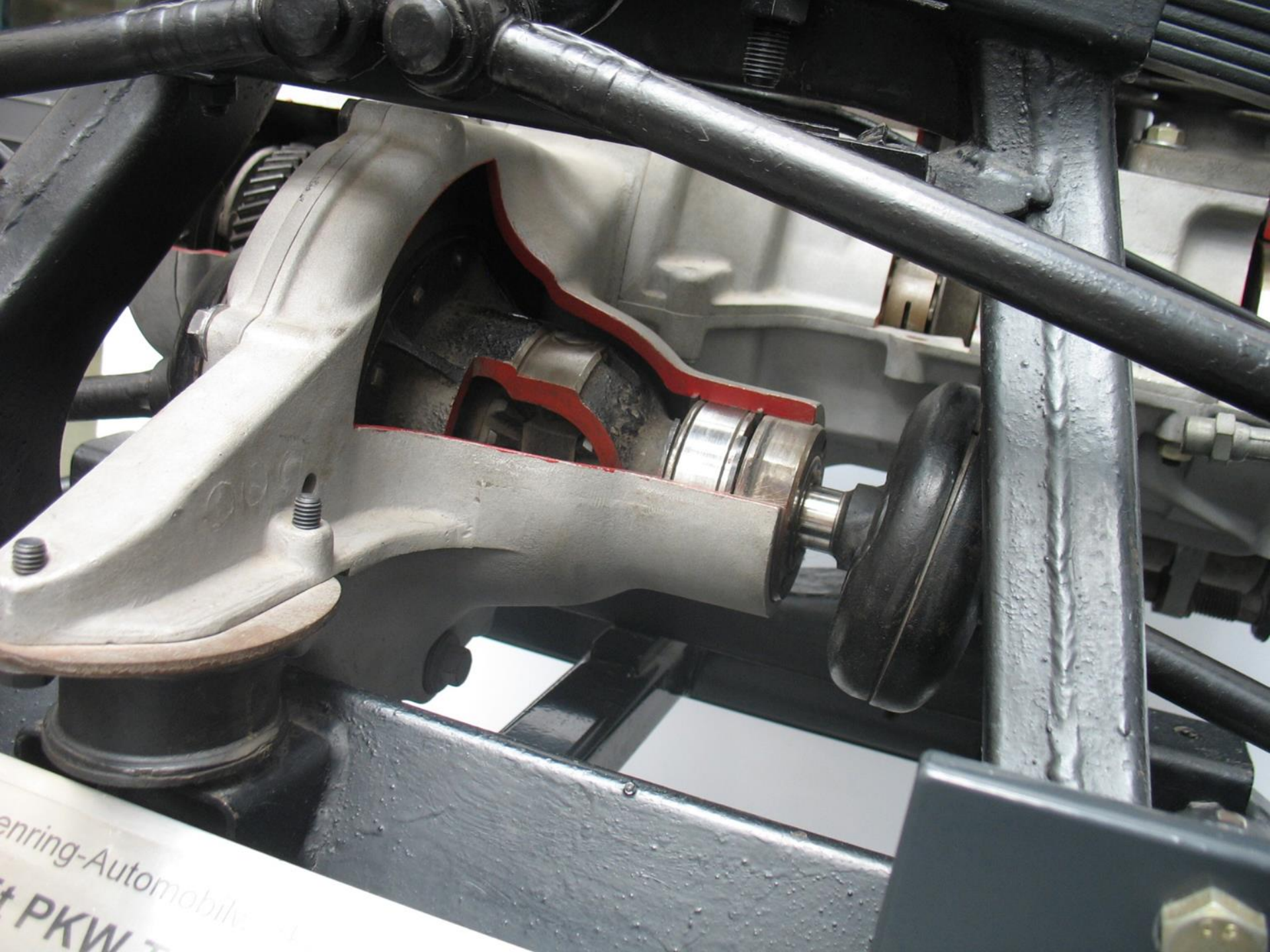






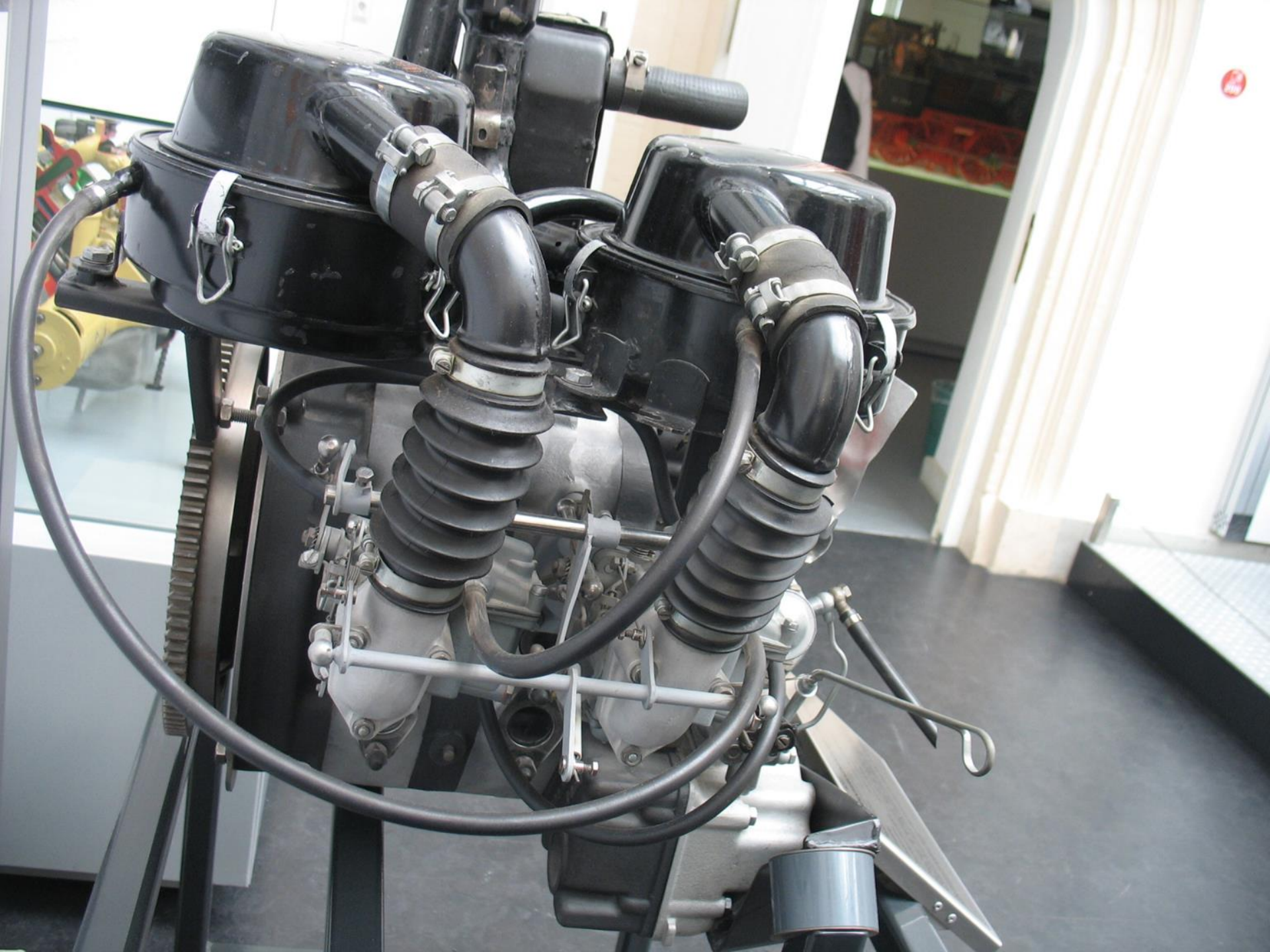






enring-Automobil  
+ PKW T









DIE WUNDERLICHEN  
SPORTWAGEN

IFA F9  
Wartburg

Automobilbau  
in Thüringen

Wartburg

Wegbereiter  
des Automobils

T



1889 Daimler-Motoren-Gesellschaft, Cannstatt

## Patentmotor

---

<b>Arbeitsverfahren:</b>	Zweizylinder-Viertakt-Ottomotor, V-Form im Winkel von 17 Grad, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	1050 ccm
<b>Steuerung:</b>	Auslassventilsteuerung
<b>Zündung:</b>	Glührohrzündung
<b>Leistung:</b>	2,95 kW (4 PS) bei 900 U/min
<b>Gemischaufbereitung:</b>	Schwimmervergaser
<b>Kraftübertragung:</b>	geeignet für Riemenantrieb auf Vorgelegewelle

---

Dieser Motor von Daimler und Maybach beruht auf dem Patent Nr. 50 839 vom 9. Juni 1889 und war der erste Zweizylinder-V-Motor der Welt.

Er wurde hauptsächlich für den stationären Betrieb, aber auch für den Einbau in Boote, Schienen- und Straßenfahrzeuge hergestellt. Seine Bauzeit reichte von 1889 bis 1893.

Der von Maybach 1889 fertiggestellte "Stahlrad-Wagen" erhielt ebenfalls diesen Motortyp.









1889 Daimler Motoren-Gesellschaft, Cannstatt  
**Patentmotor**

Anzahl der Zylinder: 2  
 Zylinderart: 2 Zylinder (horizontal)  
 Baujahr: 1889  
 Hersteller: Daimler Motoren-Gesellschaft  
 Bauort: Cannstatt  
 Leistung: 1,5 PS (1,1 kW)  
 Gewicht: 100 kg  
 Bemerkung: 1889 Pat. Nr. 10000  
 Pat. Nr. 10000  
 Pat. Nr. 10000

Dieser Motor ist ein...  
 Er wurde...  
 Das von...











1924 Phänomen-Werke Gustav Hiller AG, Zittau

# Phänomobil

---



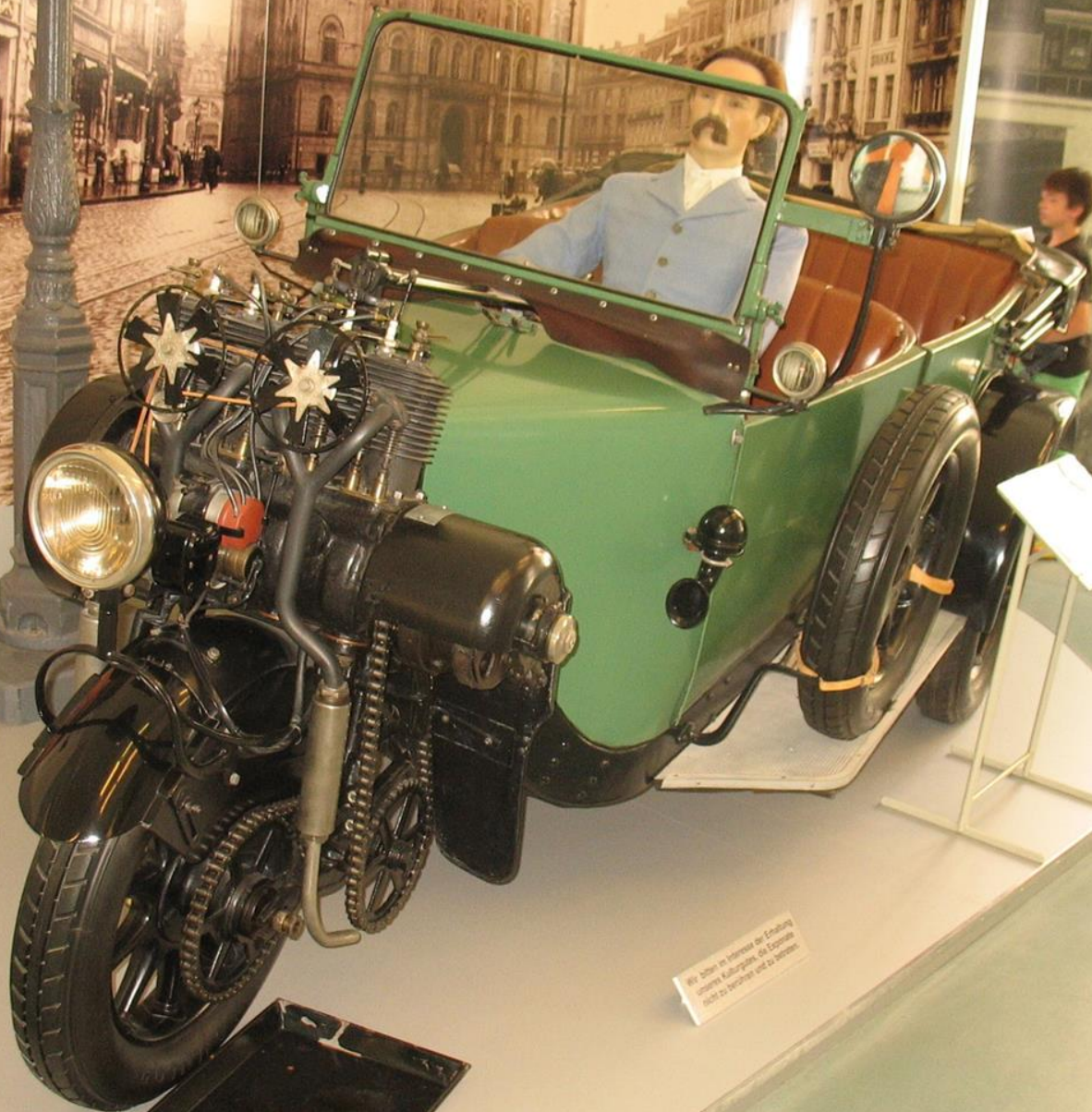
Motor: 4-Zylinder-Viertakt-Motor  
querstehend, luftgekühlt  
Hubraum: 1 538 cm<sup>3</sup>  
Leistung: 8,8 kW bei 1 700 /min  
Kraftübertragung: Konuskupplung  
2-Gang-Planetengetriebe  
Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h  
Leermasse: 600kg

---





Historical posters for Hiller cars. The top poster features a truck and a car. The bottom poster features a red car and the text: "Fahren Sie Spezial-Angebot KE GUSTAV HILLER A.-G. ZITTAU".



Wir leben im Interesse der Erhaltung unserer Kulturdenkmäler, die Experten nicht zu betreten und zu betreten.



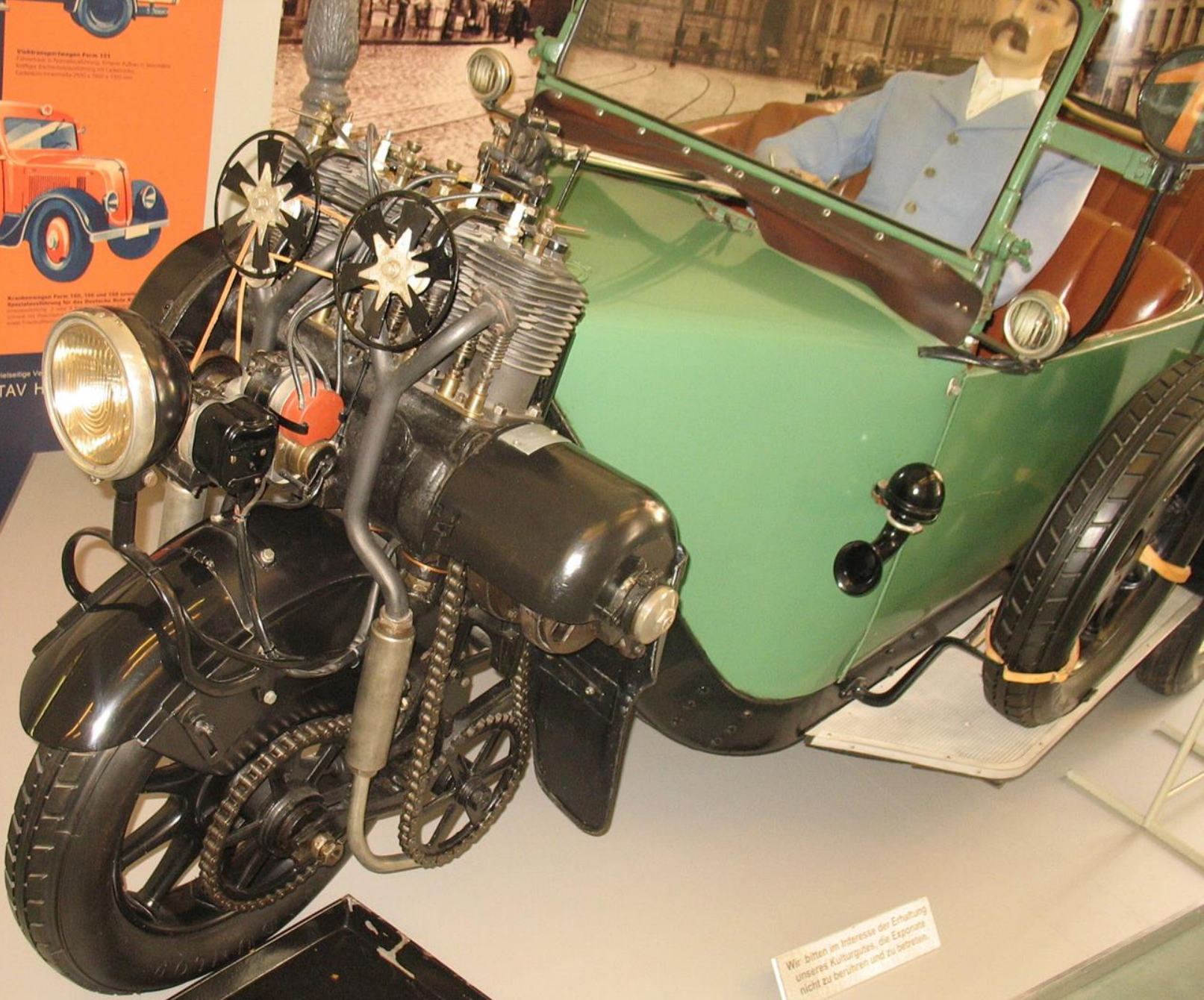


Vielkranzmaschinen Form 151  
Produktion in Zusammenarbeit mit der Fabrik  
Königs-Industrie-Unternehmen AG, Leipzig  
Lieferung in den Jahren 1920, 1921 & 1922



Spezialausführung für den Straßenverkehr  
mit 100, 120 und 150 cm Achsabstand  
Lieferung in den Jahren 1920, 1921 & 1922

PHÄNOMEN „Granit“ — das zuverlässige Fahrzeug für vielseitige Verwendungen  
PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV H.



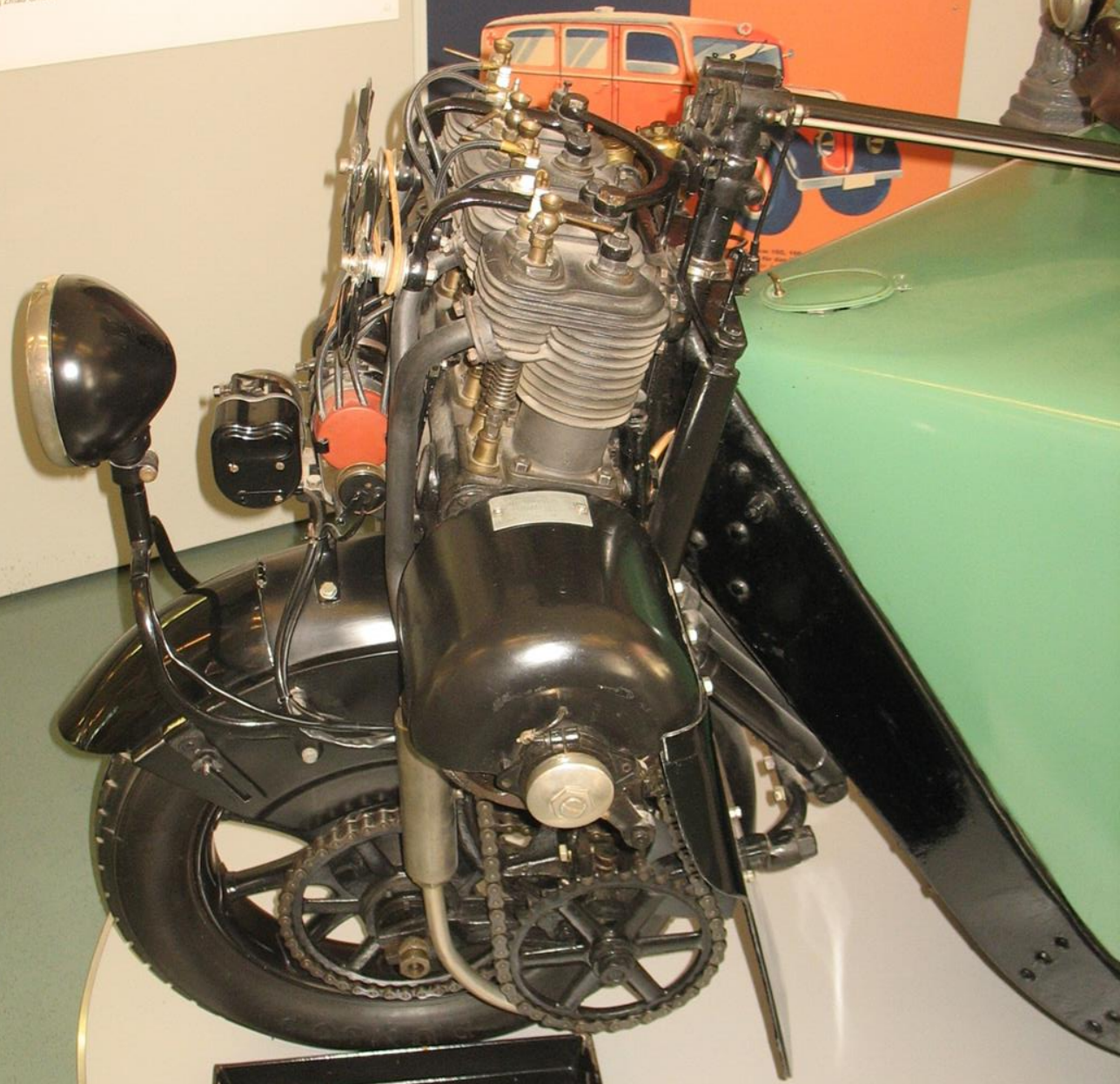
Wir bitten im Interesse der Erhaltung  
unseres Kulturquats, die Exponate  
nicht zu berühren und zu betreten.



1992  
teilweise Übernahme der...  
in ABM-Projekte durch die ABS

1995  
Privatisierung von Teilen der  
Robur GmbH i.L. als Robur-Fahrzeug-  
Engineering Zittau GmbH

Multi-Zylinder-Fliegenrad Motor 121  
4-Zylinder-Fliegenradmotor, 1200er-Kubikinhalt in besonderer  
schöner Zylinderbauweise mit Luftkühlung  
Leistungswerte: 2000 x 1000 x 1100 mm





gemein fahren, innerhalb der  
Ortschaft nicht über 15 km. in  
der Stunde!  
§. 17 Polizei-Verordnung 6. 9. 1906.

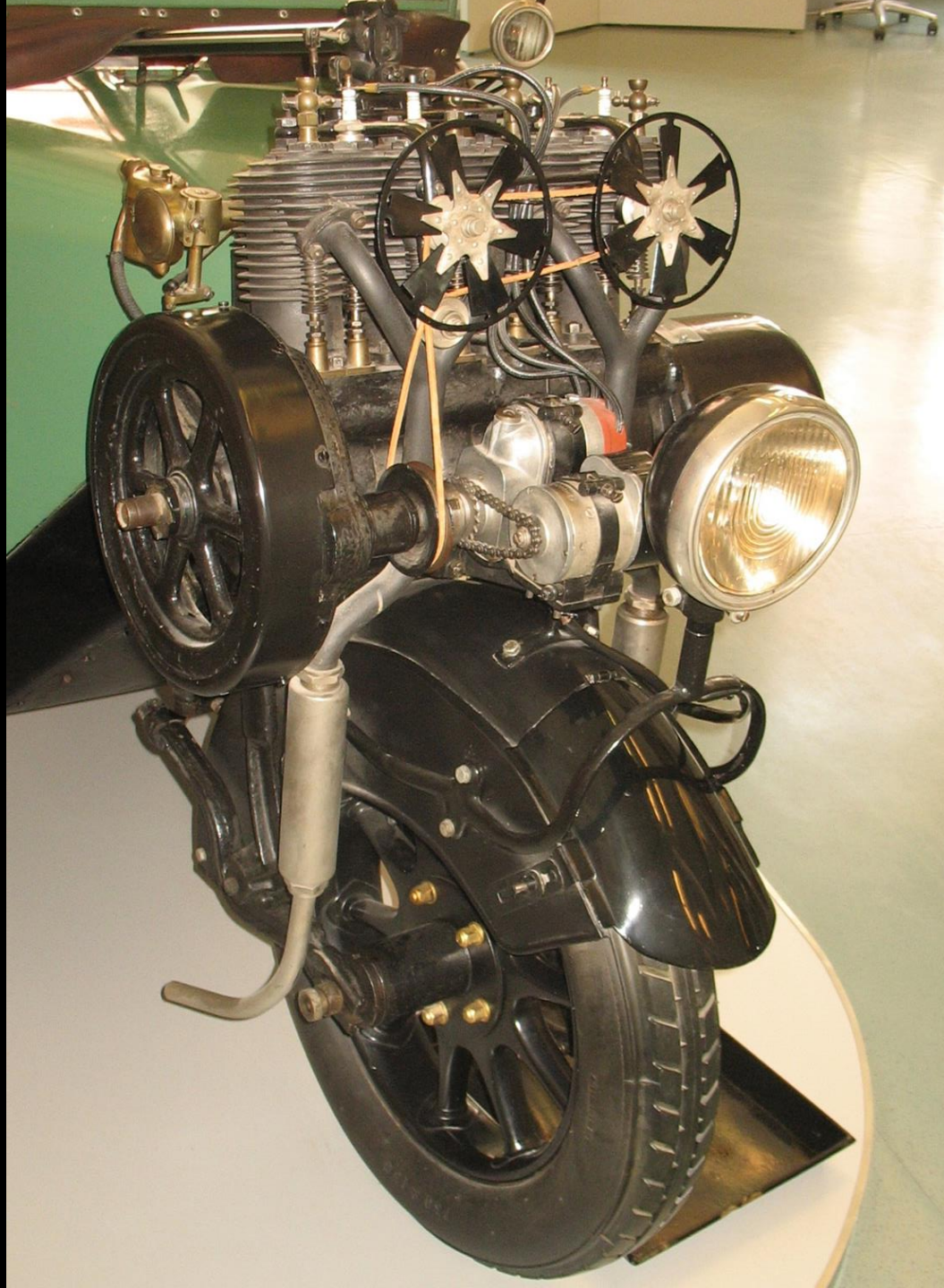


PHÄNOMEN-„Ordnung“ — das unverwundliche Fahrzeug für jedermanns Verwendung! — Funktion des Spezial-Apparates  
PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER A.-G. ZITTAU

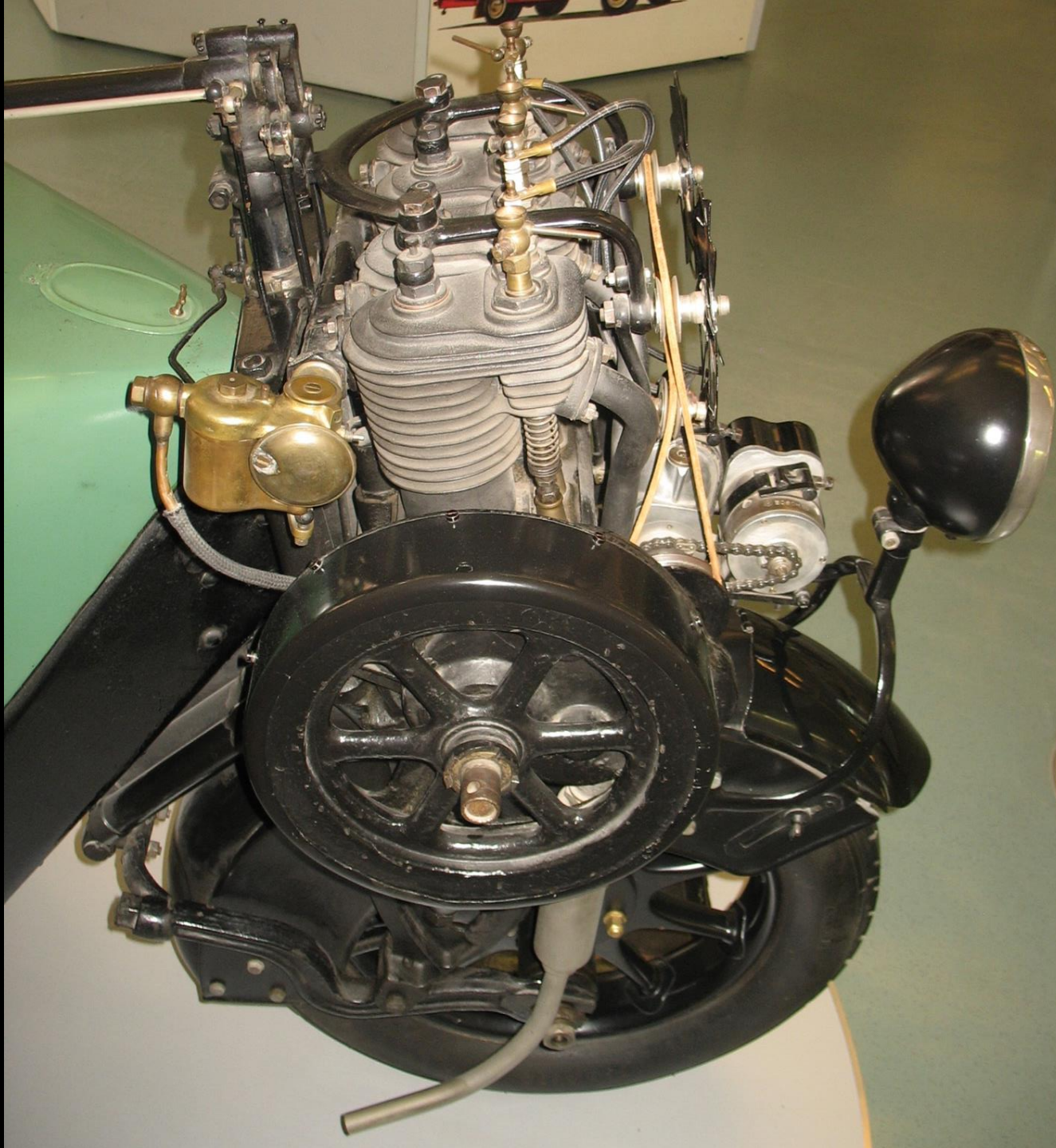


Wir bitten im Interesse der Erhaltung  
andere Kulturpflanzen, die Exponate  
nicht zu berühren und zu fotografieren.











1933 Friedrich Krupp AG, Essen

## Motor System Junkers, Typ 3 HK 65

---

Arbeitsverfahren:	Dreizylinder-Zweitakt-Dieselmotor, Flüssigkeitskühlung, Gegenkolbenprinzip mittels Druck- und Zugpleuelstangen
Hubraum:	4086 ccm
Steuerung:	Schlitzsteuerung
Leistung:	66 kW (90 PS) bei 1500 U/min
Einspritzverfahren:	Direkteinspritzung in den Brennraum
Kraftübertragung:	Einscheiben-Trockenkupplung

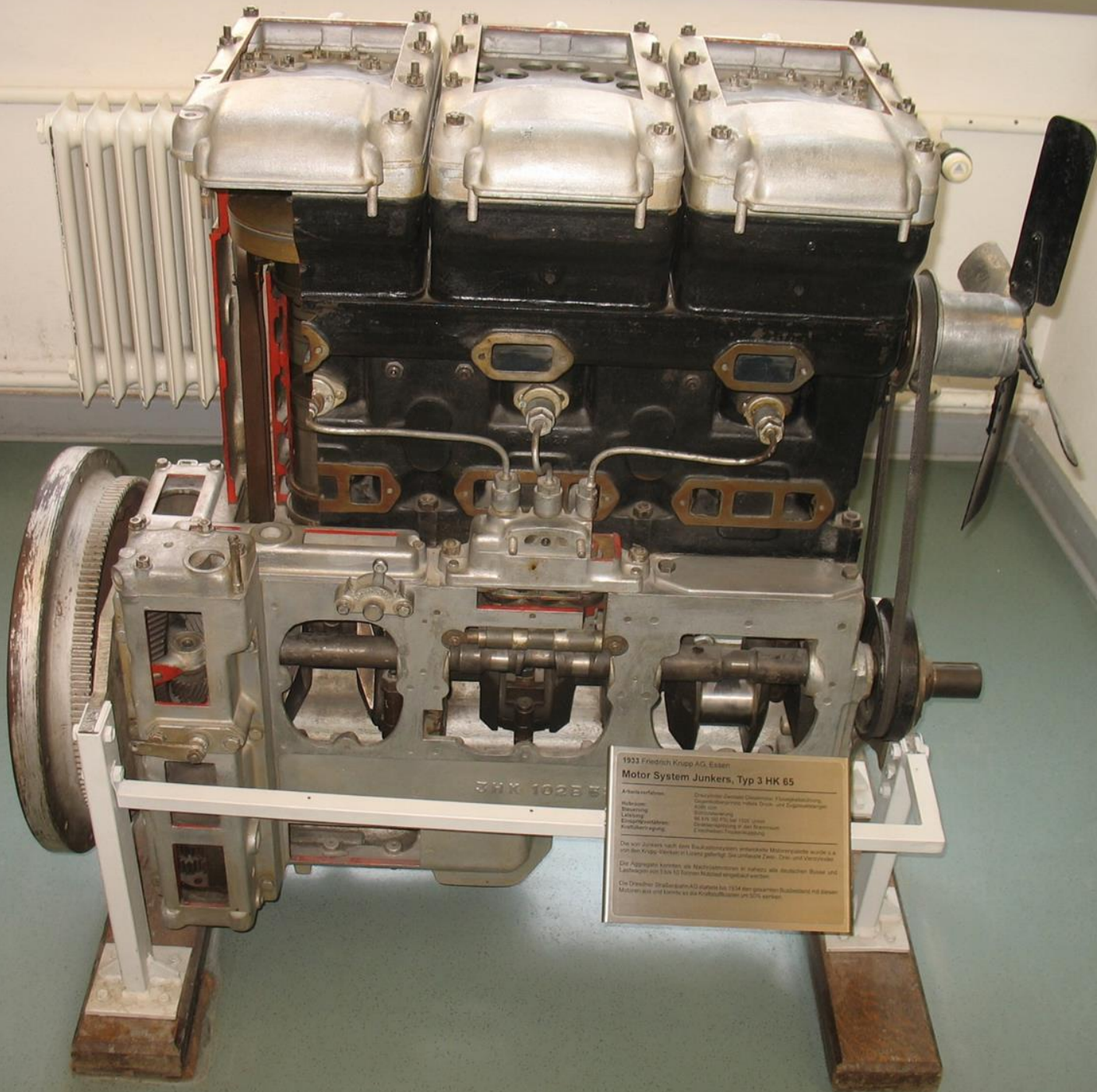
---

Die von Junkers nach dem Baukastensystem entwickelte Motorenpalette wurde u.a. von den Krupp-Werken in Lizenz gefertigt. Sie umfasste Zwei-, Drei- und Vierzylinder.

Die Aggregate konnten als Nachrüstmotoren in nahezu alle deutschen Busse und Lastwagen von 5 bis 10 Tonnen Nutzlast eingebaut werden.

Die Dresdner Straßenbahn AG stattete bis 1934 den gesamten Busbestand mit diesen Motoren aus und konnte so die Kraftstoffkosten um 50% senken.



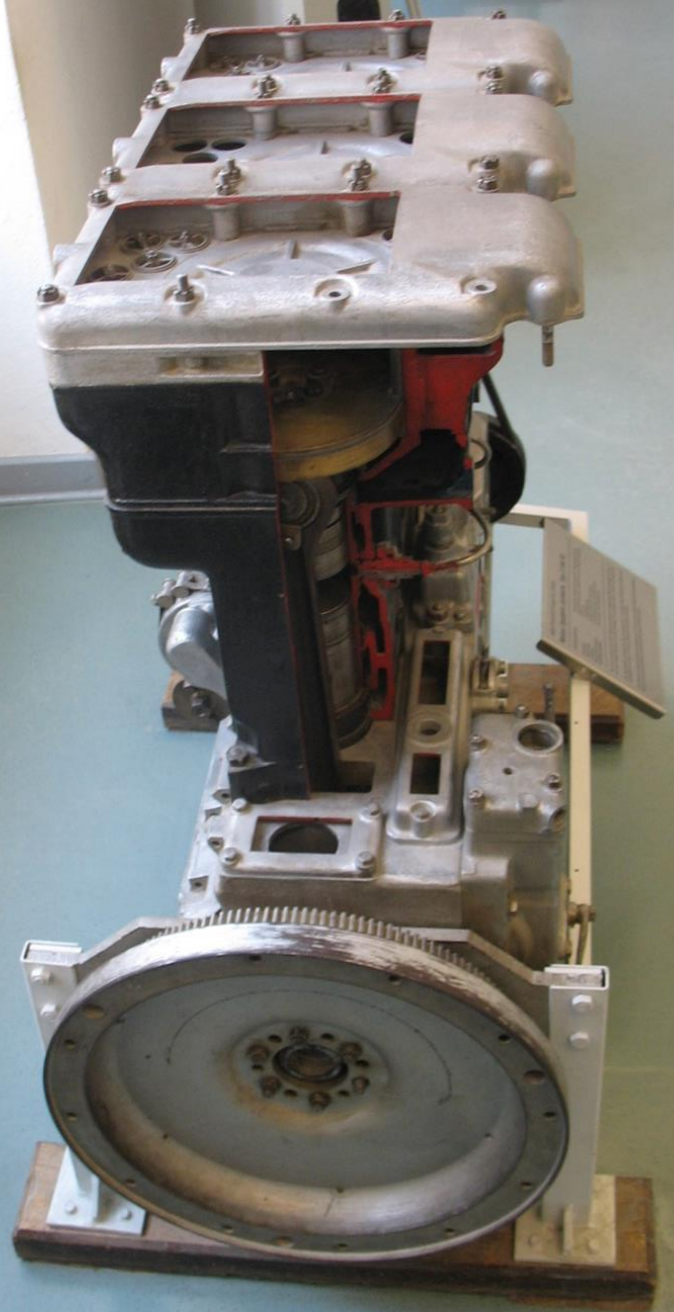


1933 Friedrich Knapp AG, Essen  
**Motor System Junkers, Typ 3 HK 65**

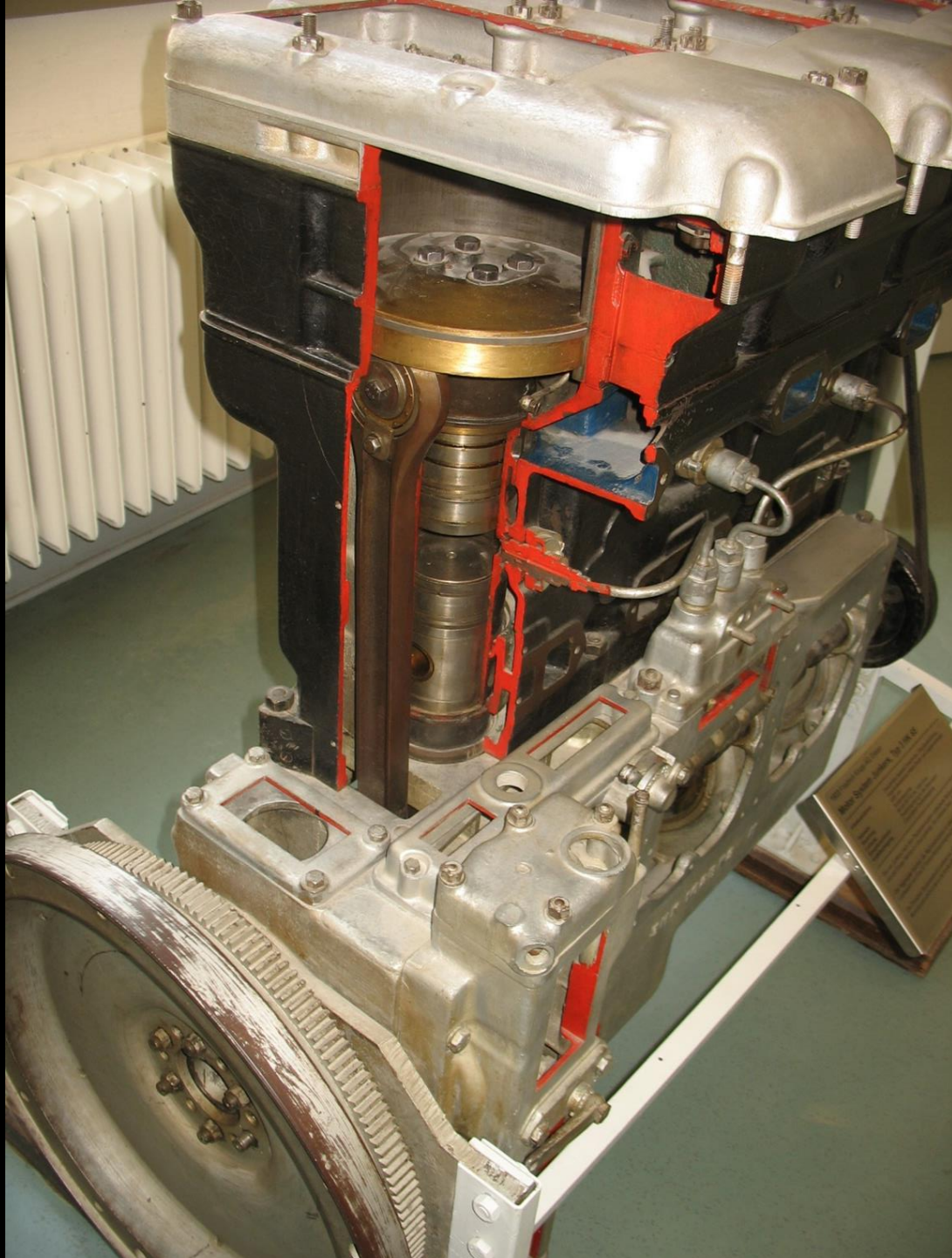
Arbeitsverfahren	Dieselmotor (Zündströmchen, Flammübertragung)
Hubraum	1,4 l
Ständerart	Wasserpumpe, mittels Druck- und Zugübertragung
Leistung	10 PS bei 1500 U/min
Zylinderanzahl	3
Kraftübertragung	Flachwellengetriebe

Die vier Zylinder nach dem Bauverfahren des amerikanischen Motorenbaus wurde u.a. von den Knapp-Werken in Lizenz gefertigt. Die Umstände Zeit, Preis und Konstruktion.  
Die Aggregate konnten als Nachströmventil in nahezu alle deutschen Steuer- und Luftanlagen mit 3 bis 10 l/min Betriebsluft eingebaut werden.  
Die Dresdner Straßendampfabrik stellte bis 1934 den gesamten Baubestand mit diesen Motoren aus und konnte so die Kraftübertragung um 50% verbessern.





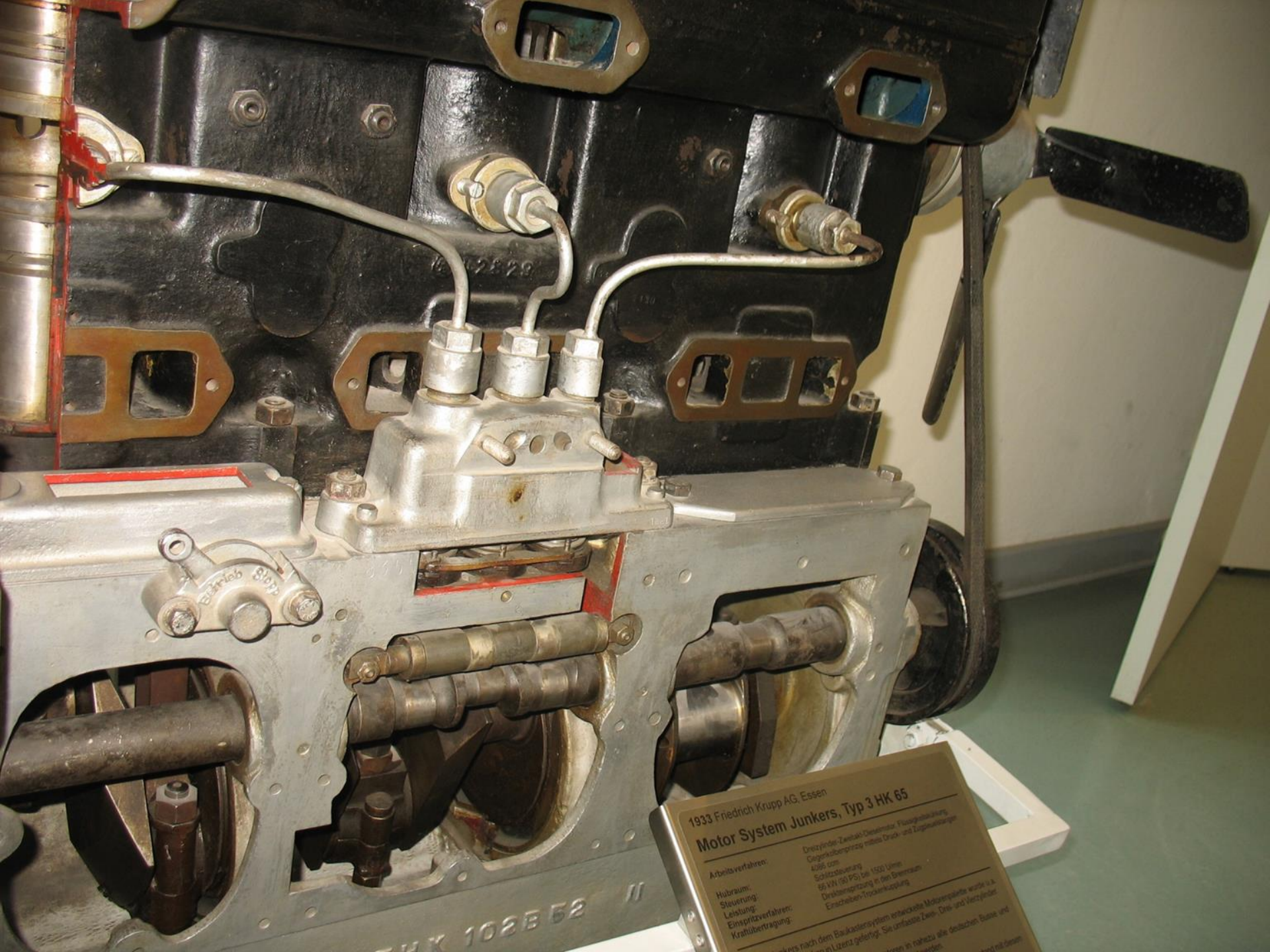












1933 Friedrich Krupp AG, Essen  
**Motor System Junkers, Typ 3 HK 65**

Arbeitsverfahren:

Hubraum:  
Steuerung:  
Leistung:  
Einspritzverfahren:  
Kraftübertragung:

Dreizylinder-Zweitakt-Dieselmotor, Flüssigkeitskühlung,  
Gegengleichlauftrieb mittels Druck- und Zug Pleuellager  
4000 U/min  
Schlüsselsteuerung  
66 kW (90 PS) bei 1500 U/min  
Direktantriebszug in den Pleuellager  
Einschaltes-Trockenkupplung

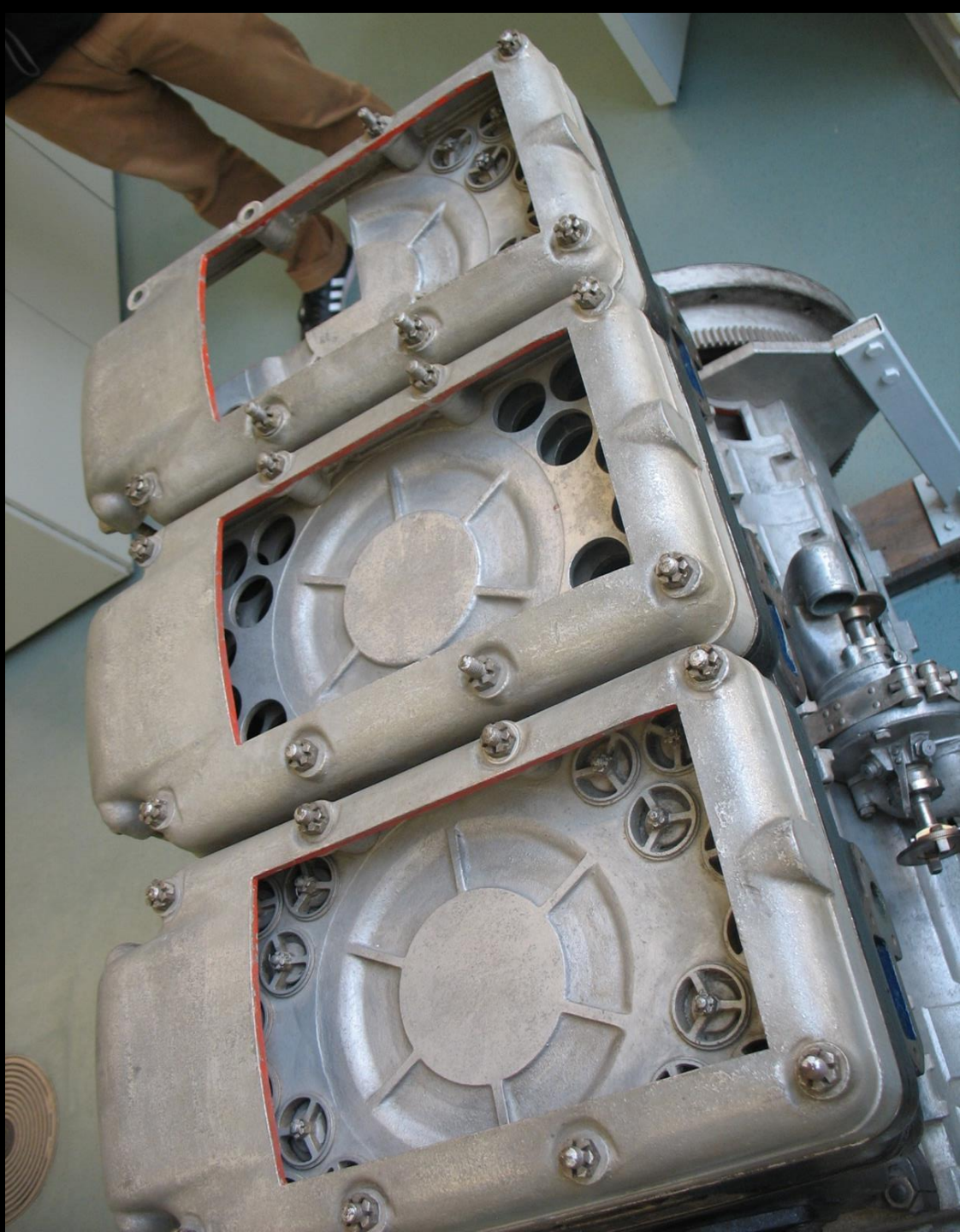
... nach dem Baukastenprinzip erstellte Motorpalette wurde in  
... in Lizenz gefertigt. Sie umfasst zwei-, drei- und vierzylinder  
... mit dem

102B 52

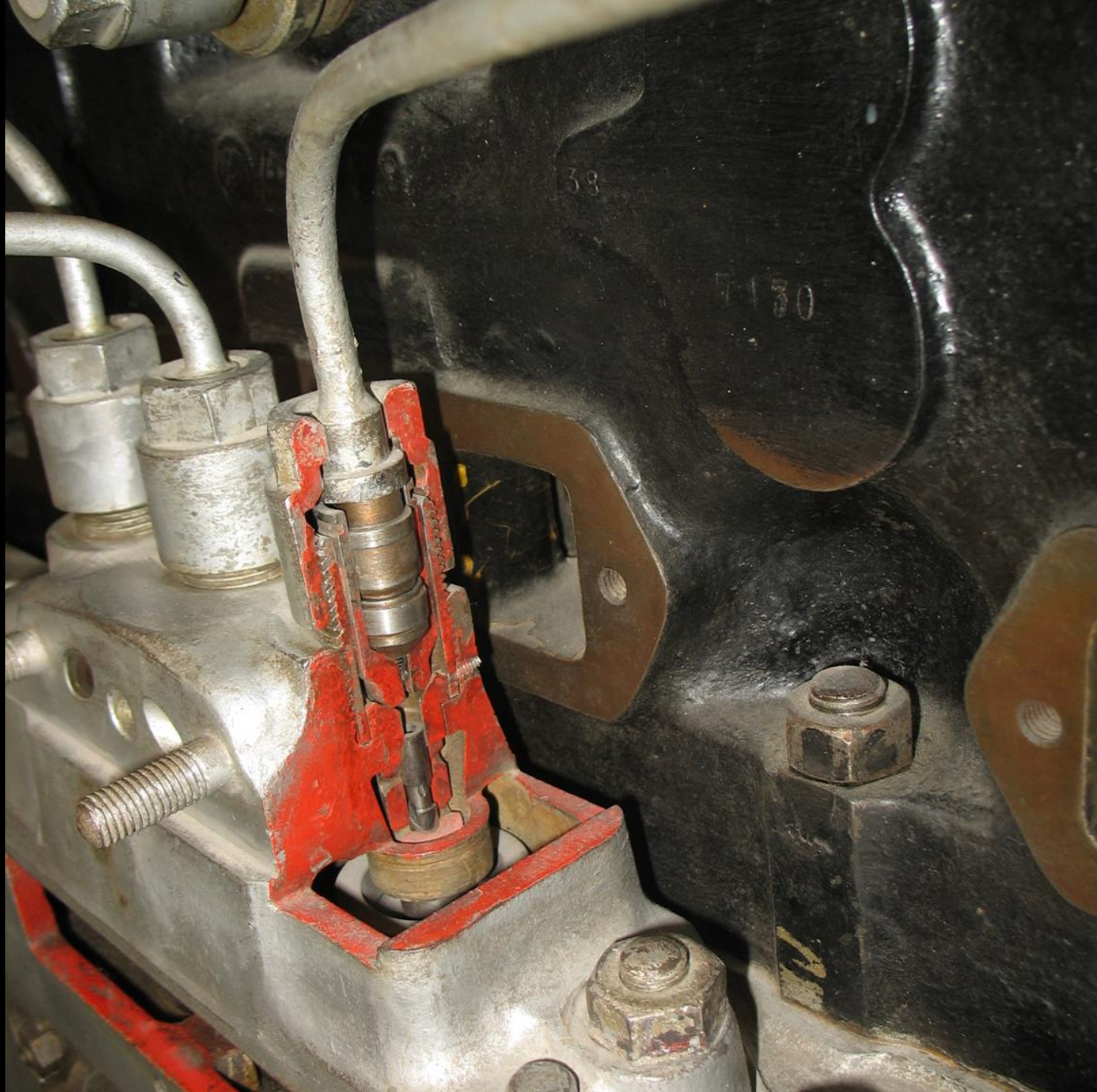
Ertrieb 800

HK 102B 52

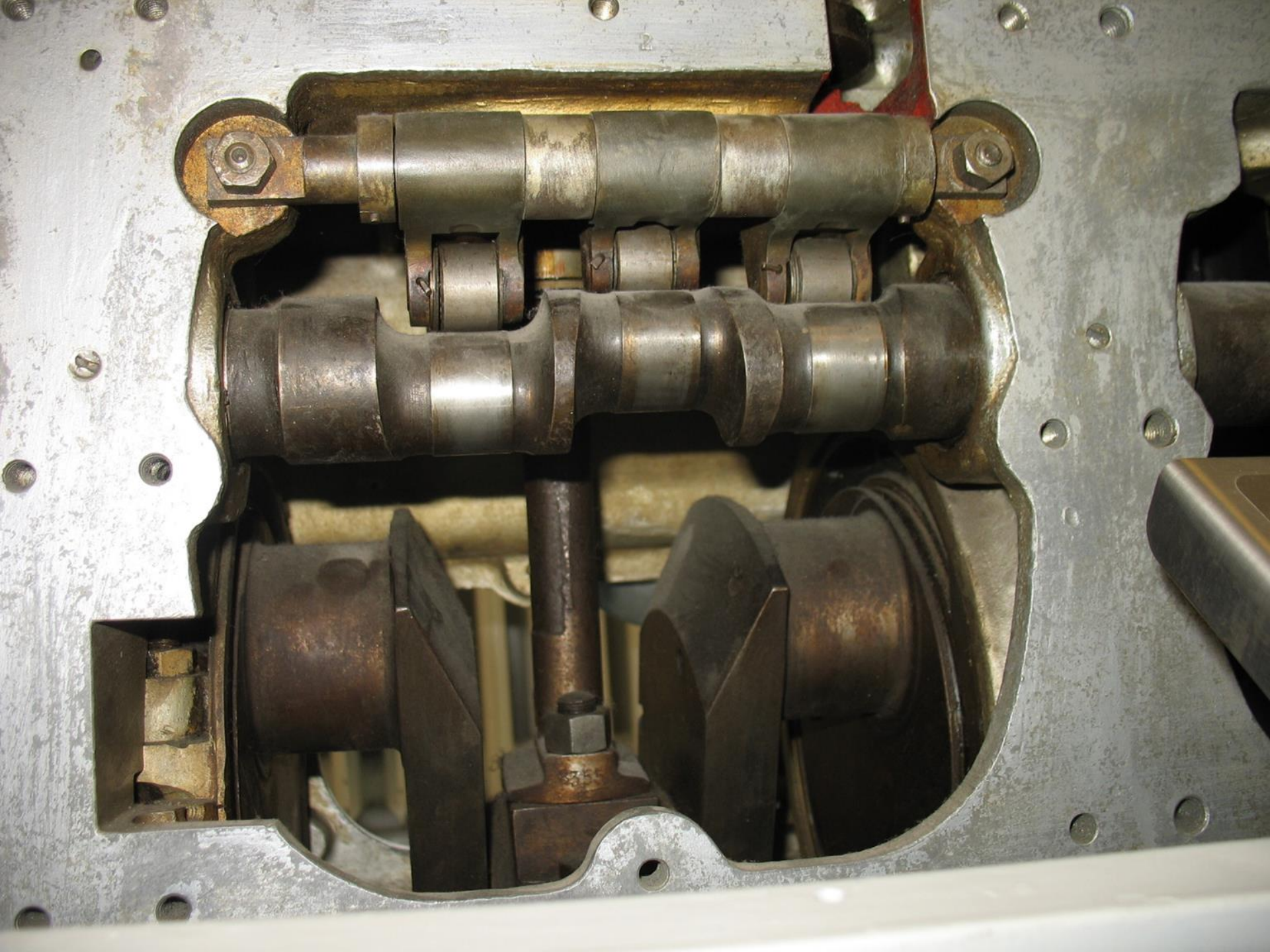




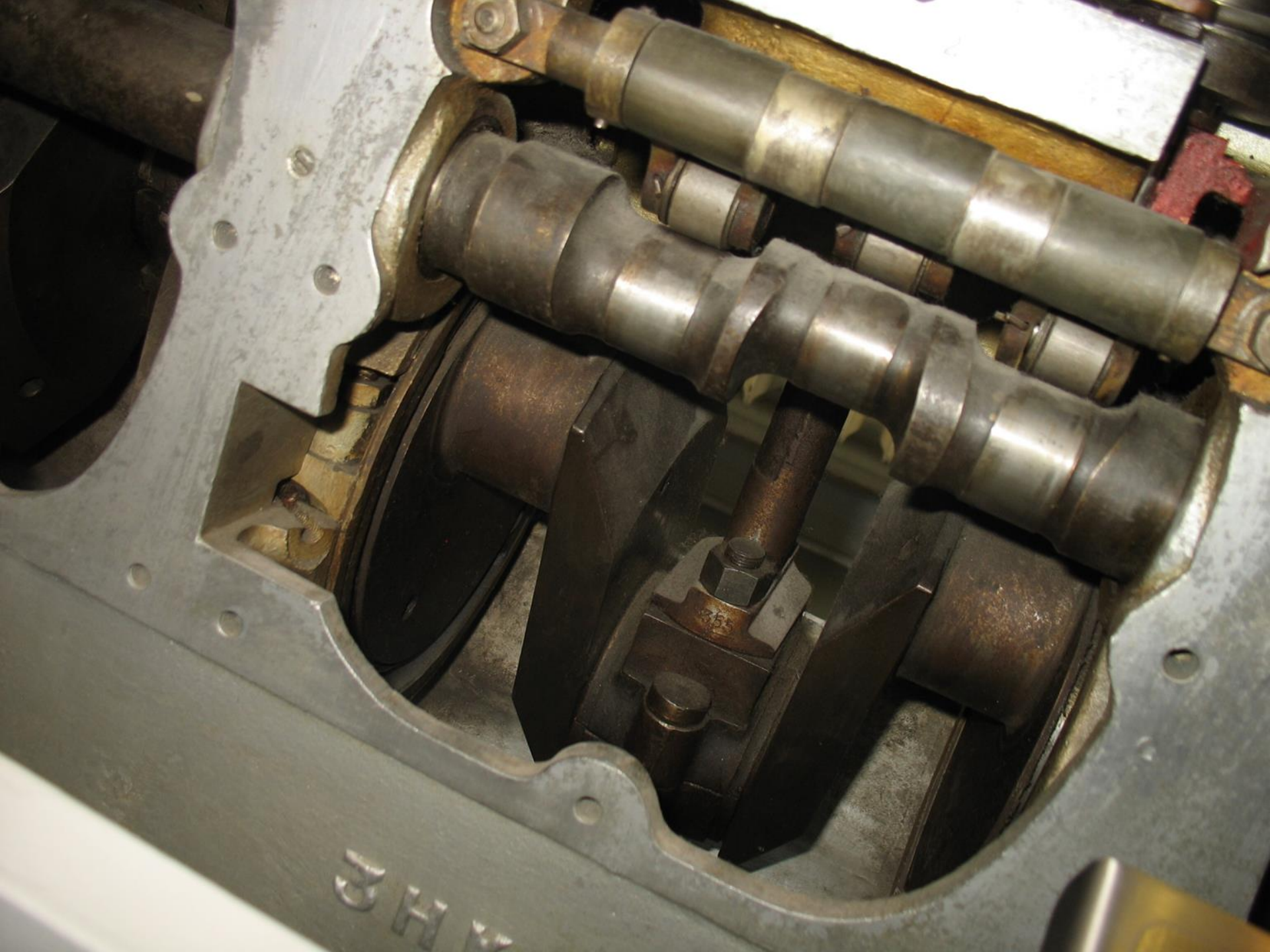










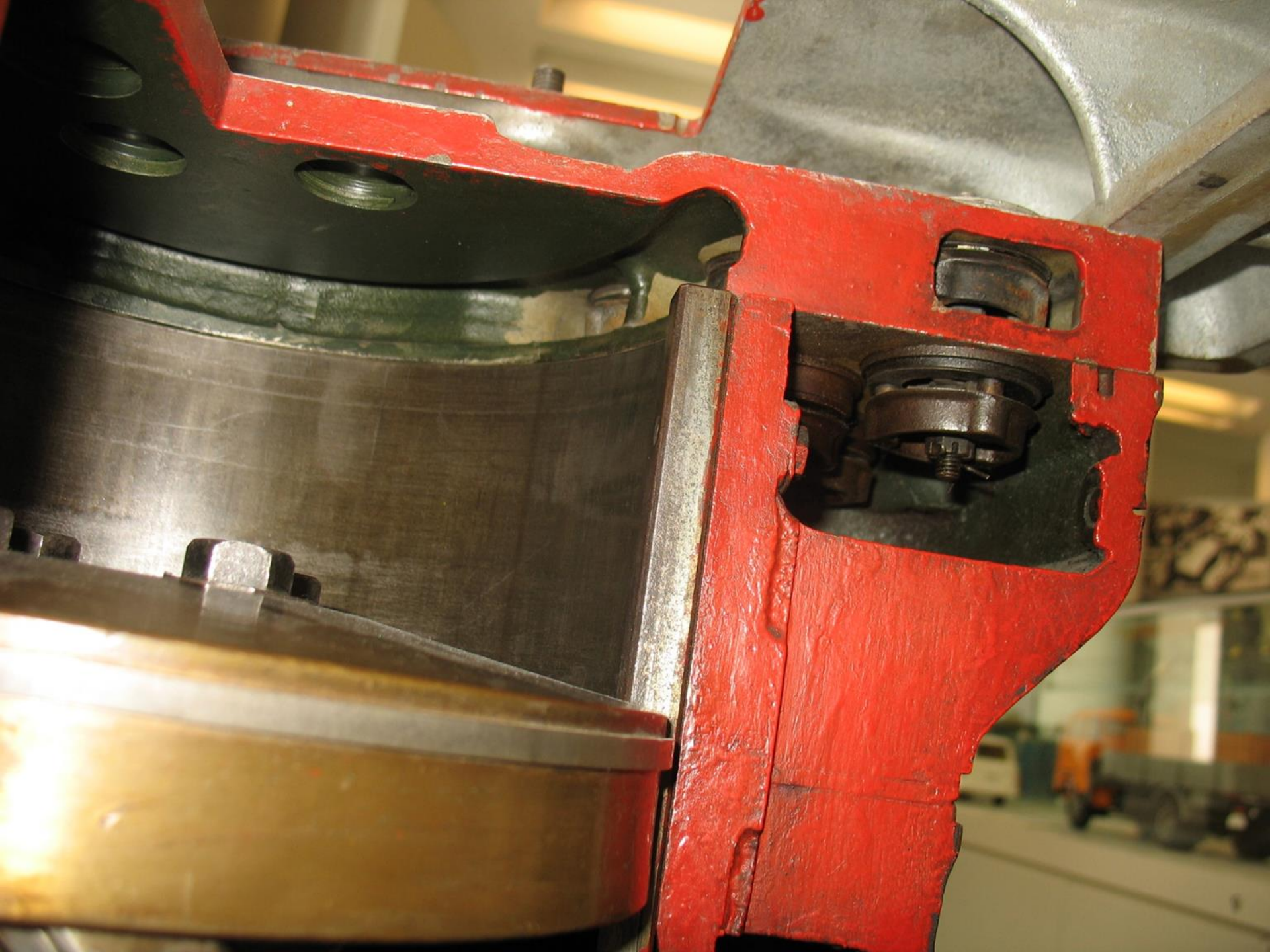


A H B

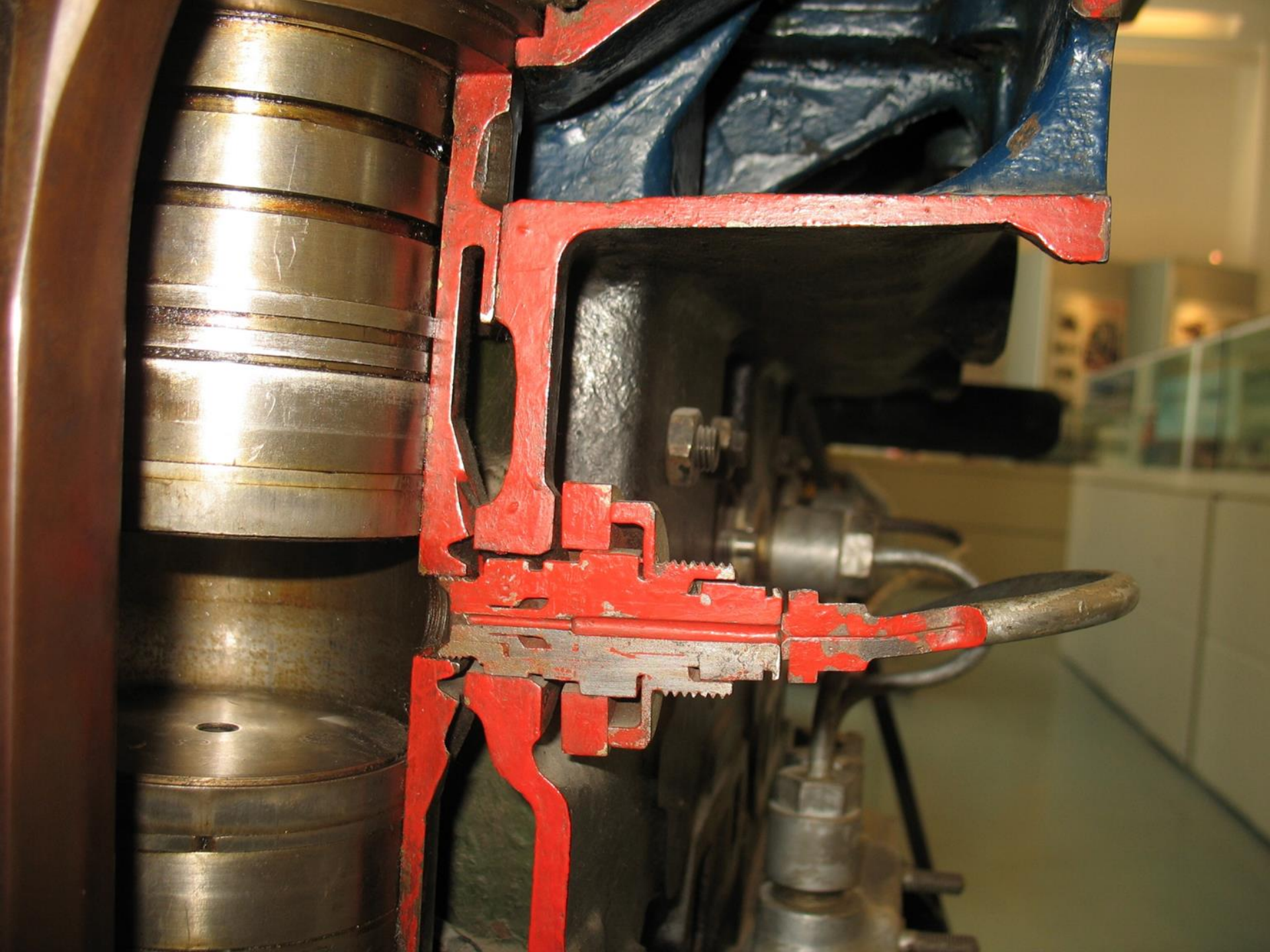




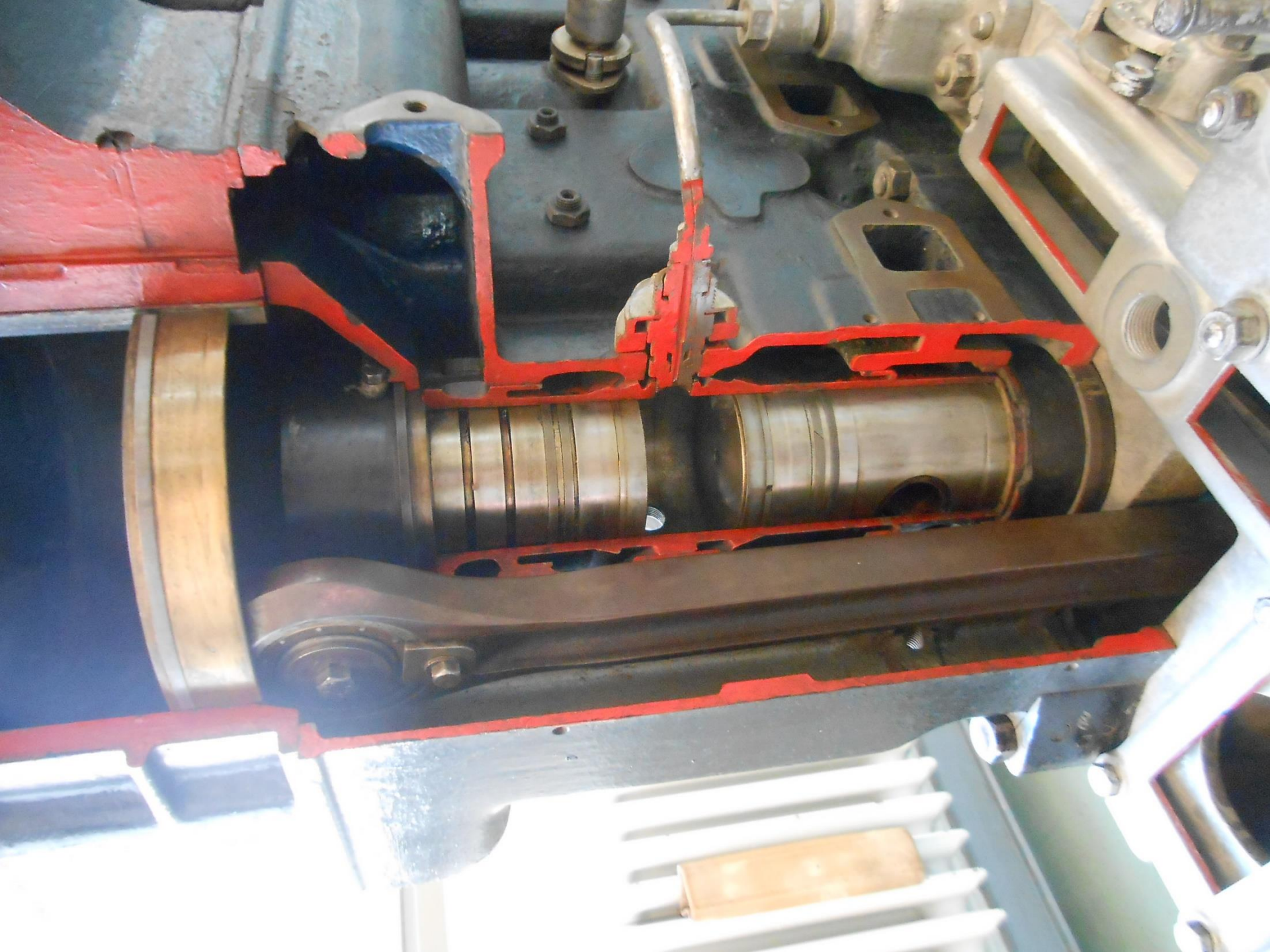














# Hinterrad mit „Saxonette“-Motor

um 1938

Fichtel & Sachs-Werke AG, Schweinfurt

<b>Motor:</b>	Einzylinder-Zweitakt-Nabenmotor
<b>Hubraum:</b>	60 ccm
<b>Leistung:</b>	0,9 kW
<b>Kraftübertragung:</b>	Zahnradvorgelegewelle, Kupplung
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	30 km/h
<b>Masse:</b>	14,5 kg
<b>Zündung:</b>	Umlaufmagnetzündler (Bosch)

Der Motor zeichnete sich durch leichtes Anspringen und ruhigen Lauf aus. Als Starterleichterung diente am Vergaser eine Handpumpe zur Kraftstoffeinspritzung. Um die Erschütterungen am Fahrgestell zu verringern, wurde der Motor federnd aufgehängt. Für das Fahren ohne Motor konnte der Kupplungshebel an der Lenkstange festgestellt werden.



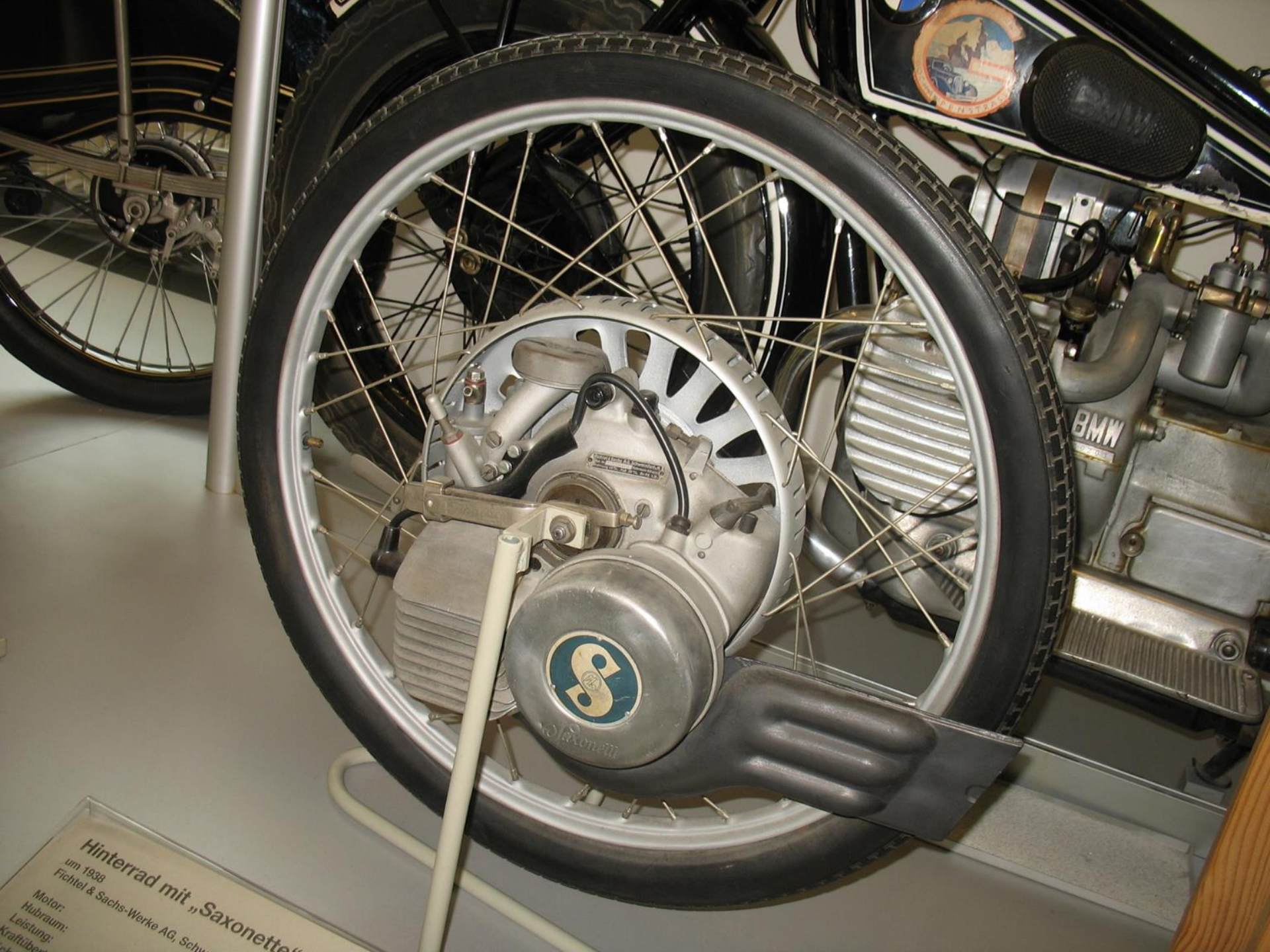


Hinterrad mit „Saxonette“-Motor  
um 1938  
Schweinfurt









**Hinterrad mit „Saxonette“**  
um 1938  
Fichtel & Sachs-Werke AG, Schwabach

Motor:  
Hubraum:  
Leistung:  
Kraftüber-



1955 VEB Kraftfahrzeugwerke-Phänomen Zittau

## Motor Phänomen Granit 30 K

Arbeitsverfahren:  
Hubraum:  
Steuerung:

Vertikal-Ventil-Ottomotor, Luftkühlung  
3000 U/min  
unten liegende Nockenventile, Antrieb durch  
Steuerkette über Stoßstangen und Kipphebel  
betätigte hängende Ventile (OHV)  
44 kW (60 PS) bei 2600 U/min  
Falstromvergaser  
Einscheiben-Trockenkupplung

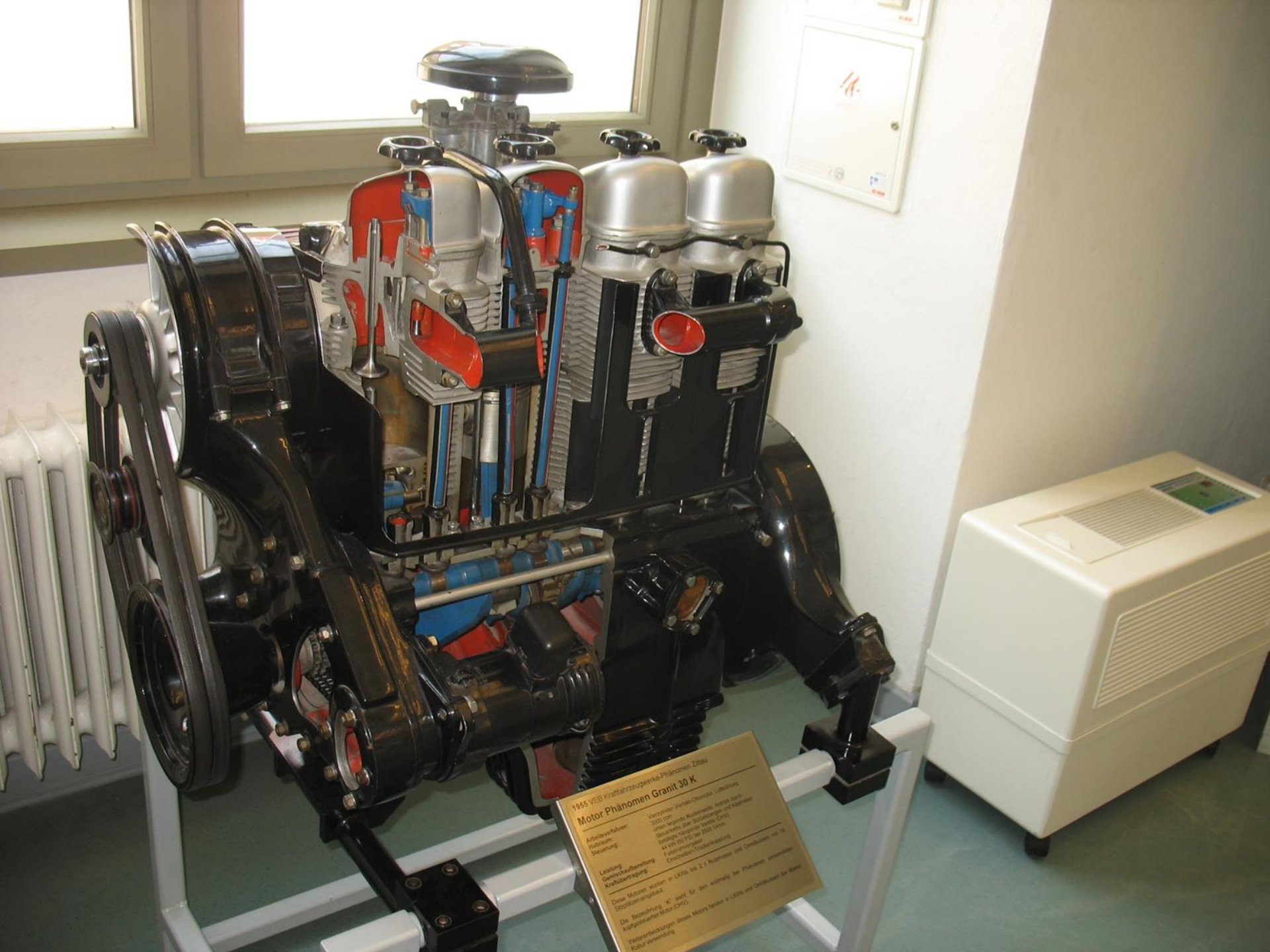
Leistung  
Gemischaufbereitung:  
Kraftübertragung:

Diese Motoren wurden in LKWs bis 2 t Nutzlaste und Omnibussen mit 18  
Sitzplätzen eingebaut.

Die Bezeichnung "K" steht für den erstmalig bei Phänomen verwendete  
kopfgesteuerten Motor (OHV)

Weiterentwicklungen dieses Motors fanden in LKWs und Omnibussen der Marke  
Robur Verwendung





1935 VE8 Kurbeltriebsmotoren-Phänomen Zeiss  
**Motor Phänomen Granit 30 K**

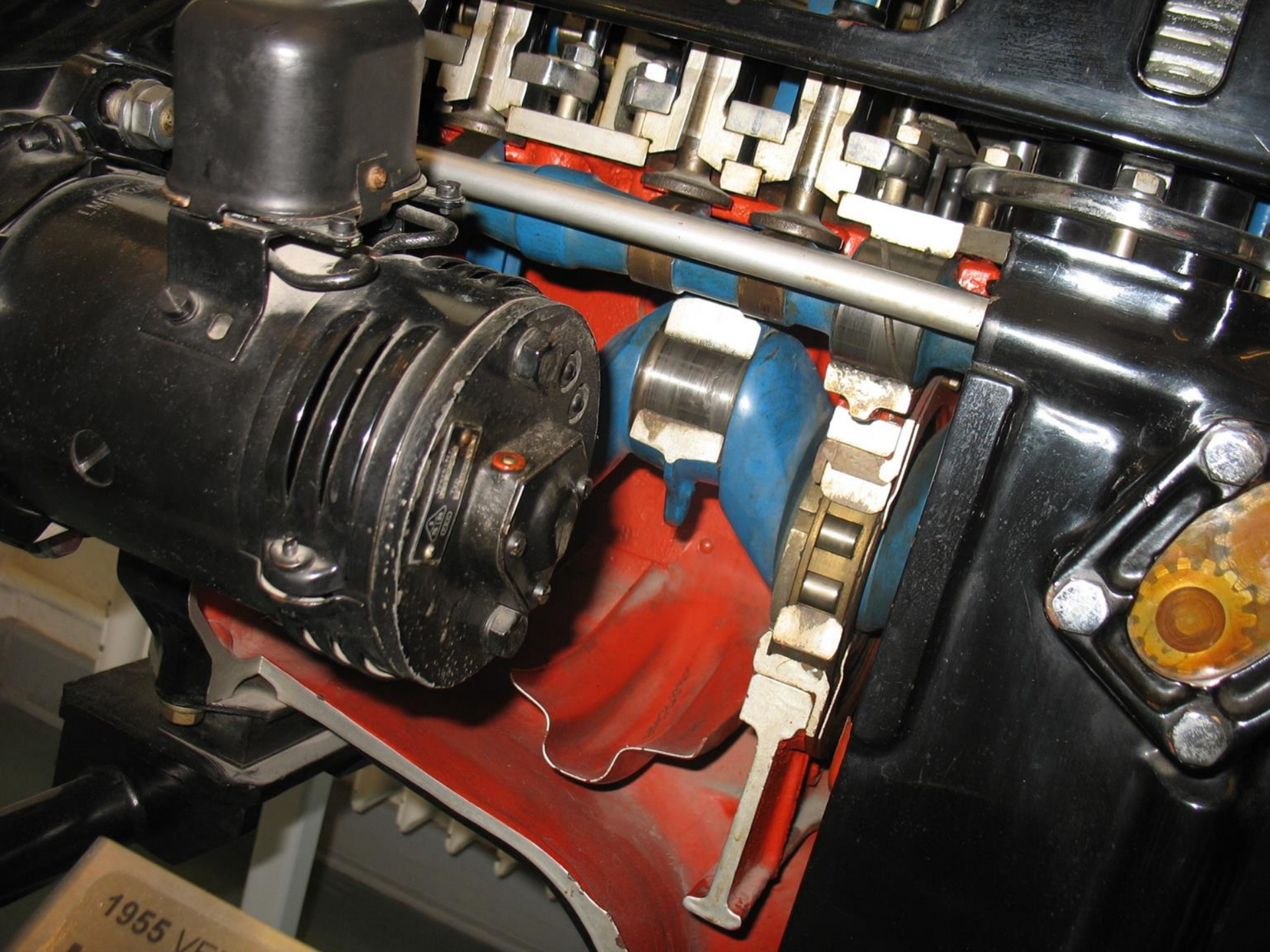
Antriebsverfahren:	Verzahn-Stein-Ölwanne-Lubrikation
Hubraum:	2000 cm <sup>3</sup>
Leistung:	1000 W (1000 W) bei 2000 U/min
Gasdruck:	10 bar (10 bar) bei 2000 U/min
Gasdruck:	10 bar (10 bar) bei 2000 U/min
Gasdruck:	10 bar (10 bar) bei 2000 U/min

Die Bauart "K" wird für alle Motoren der Phänomen-Gruppe  
Hauptantriebsmotoren (HAW)

Die Bauart "K" wird für alle Motoren der Phänomen-Gruppe  
Hauptantriebsmotoren (HAW)

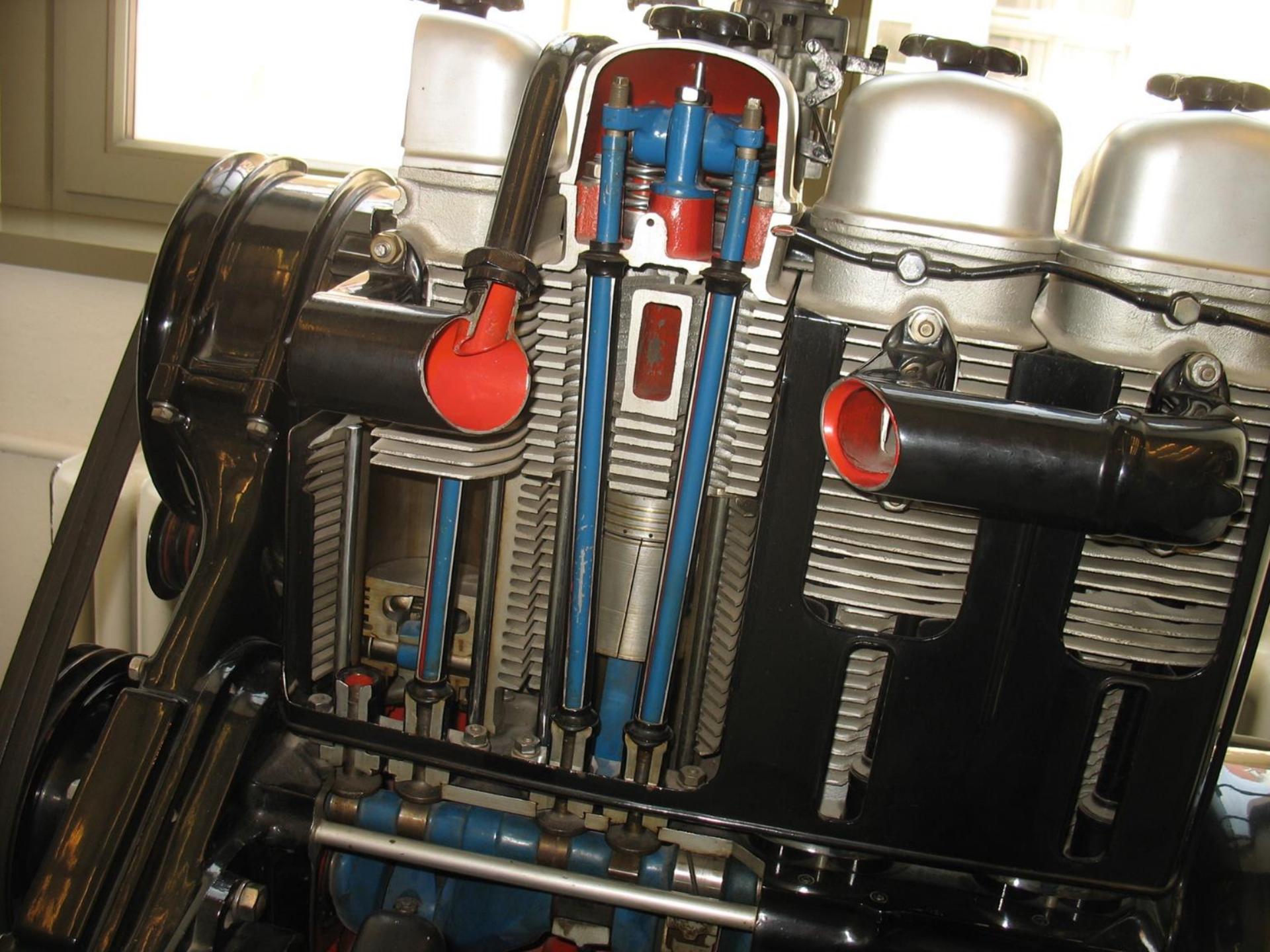
Die Bauart "K" wird für alle Motoren der Phänomen-Gruppe  
Hauptantriebsmotoren (HAW)



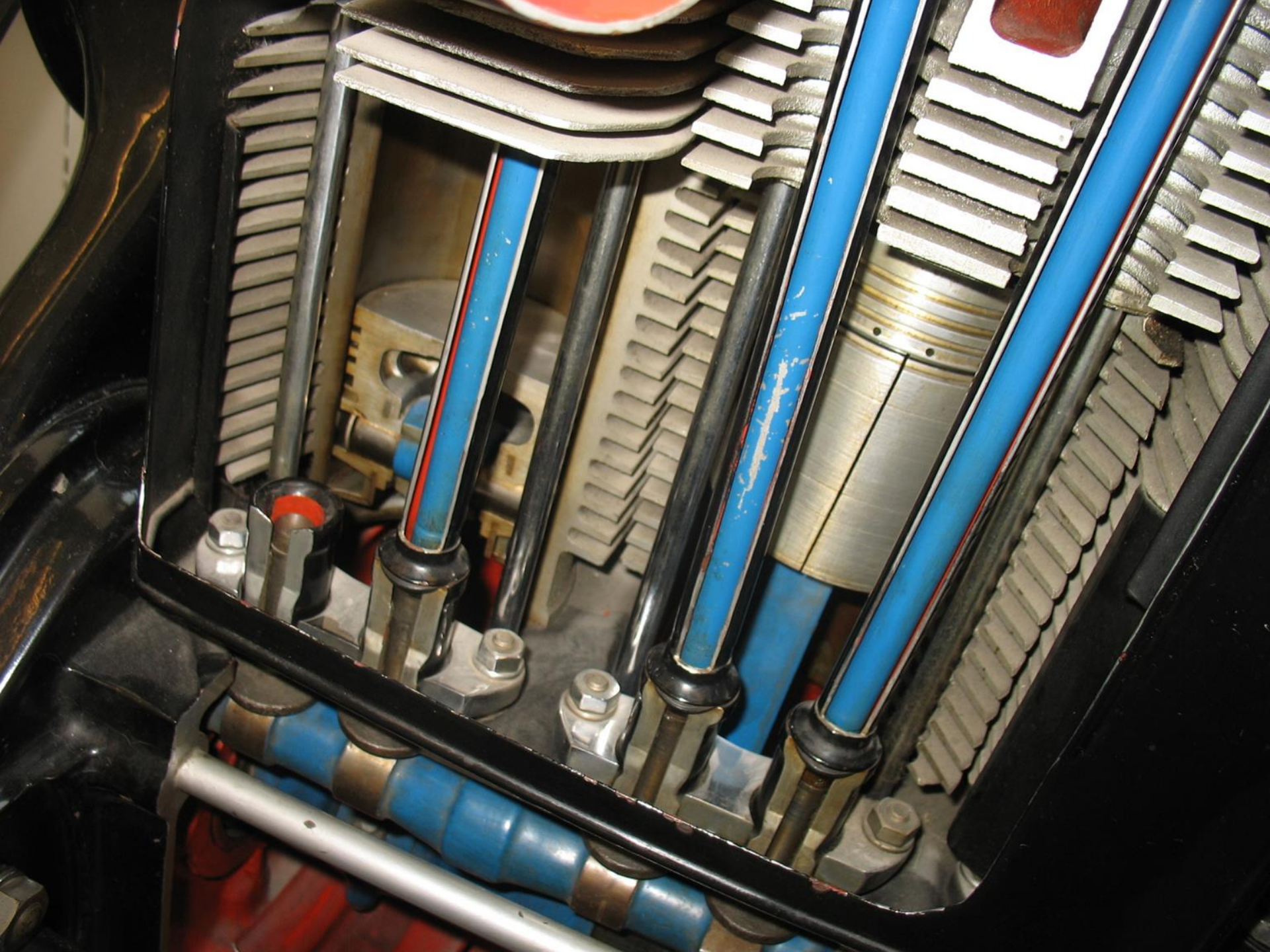


1955 V8













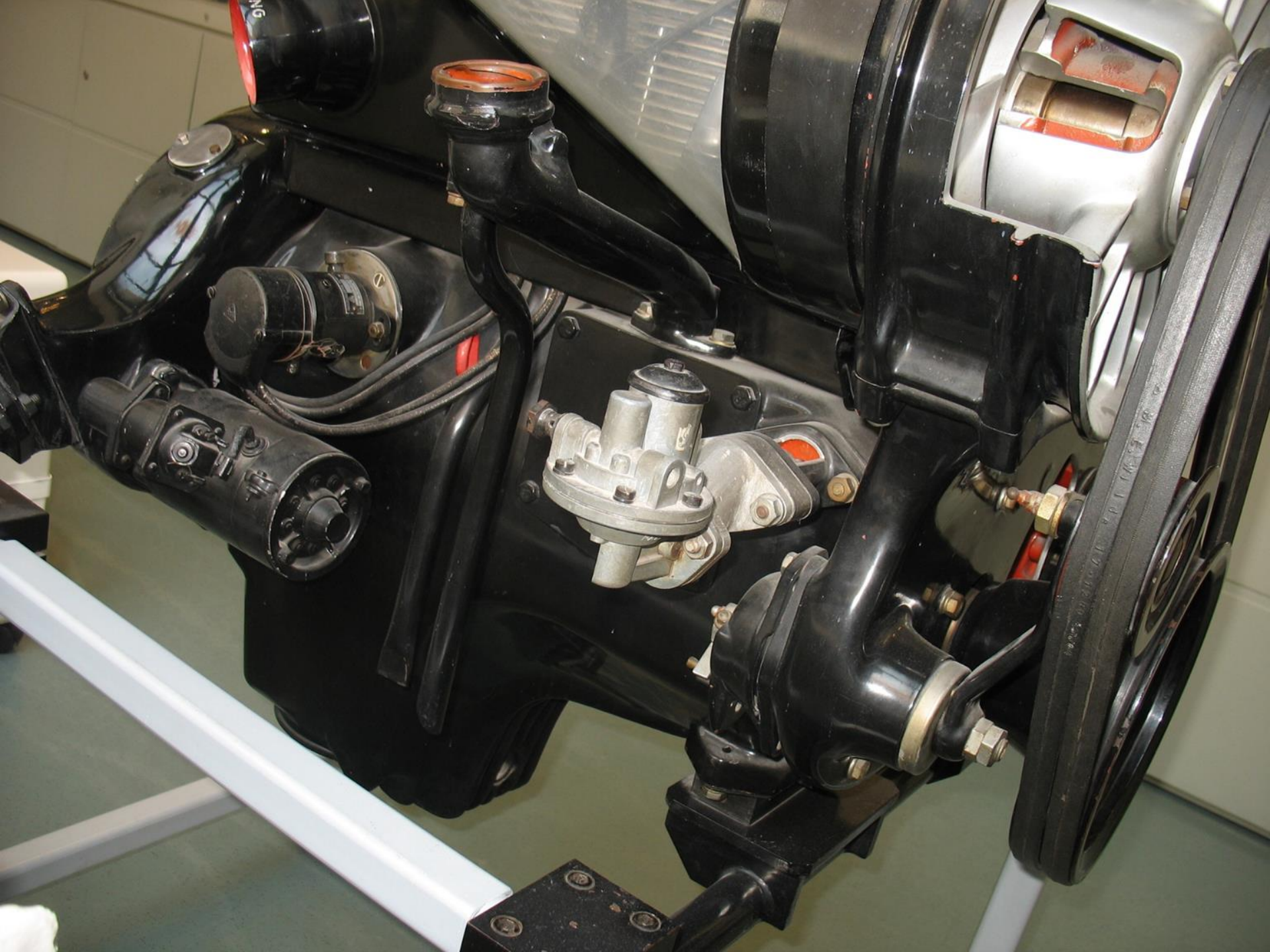
1911-1912  
Motor Powerplant  
Motor Powerplant

Model	
Year	
Serial No.	
Displacement	
Configuration	
Material	
Notes	

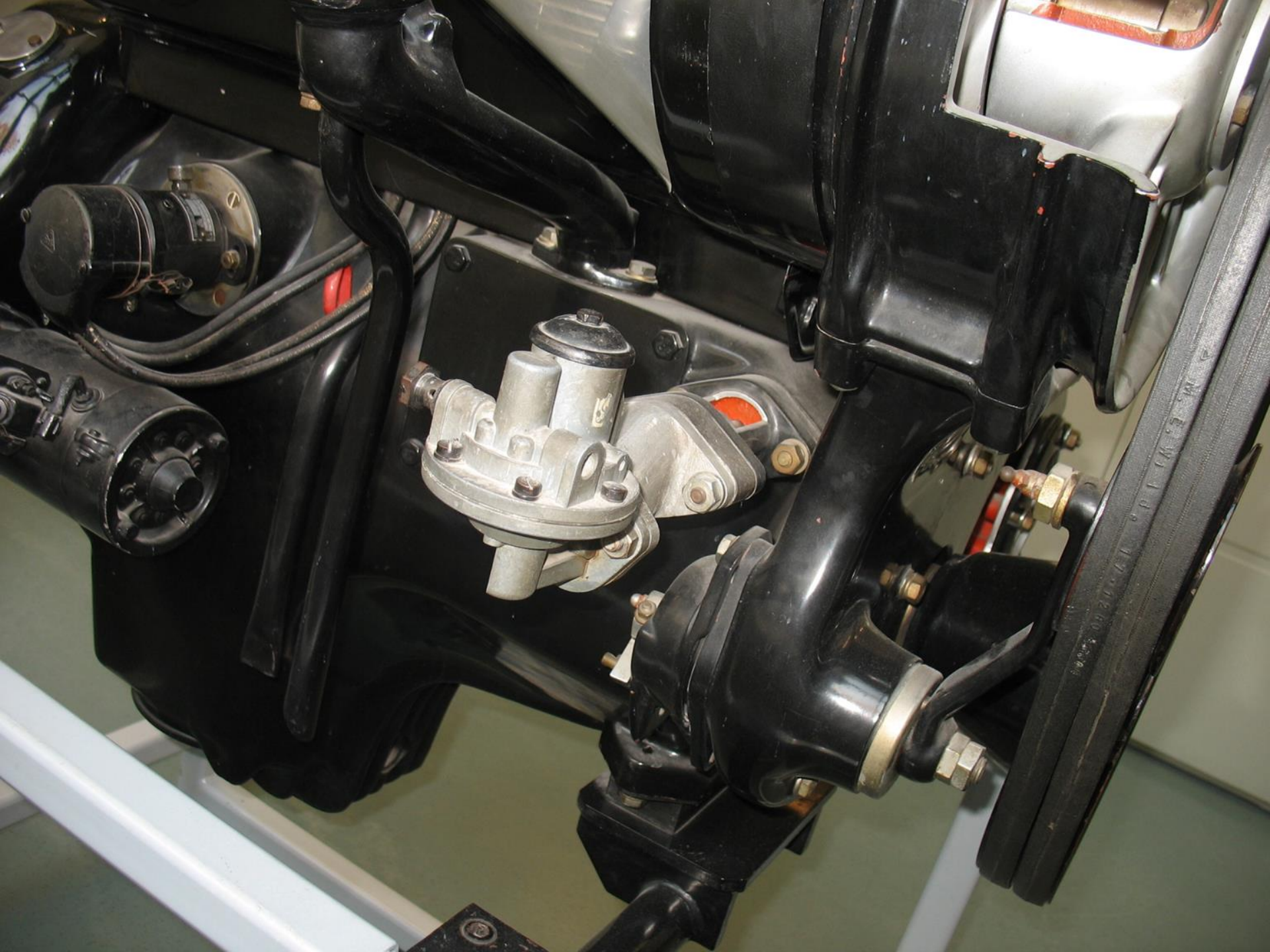












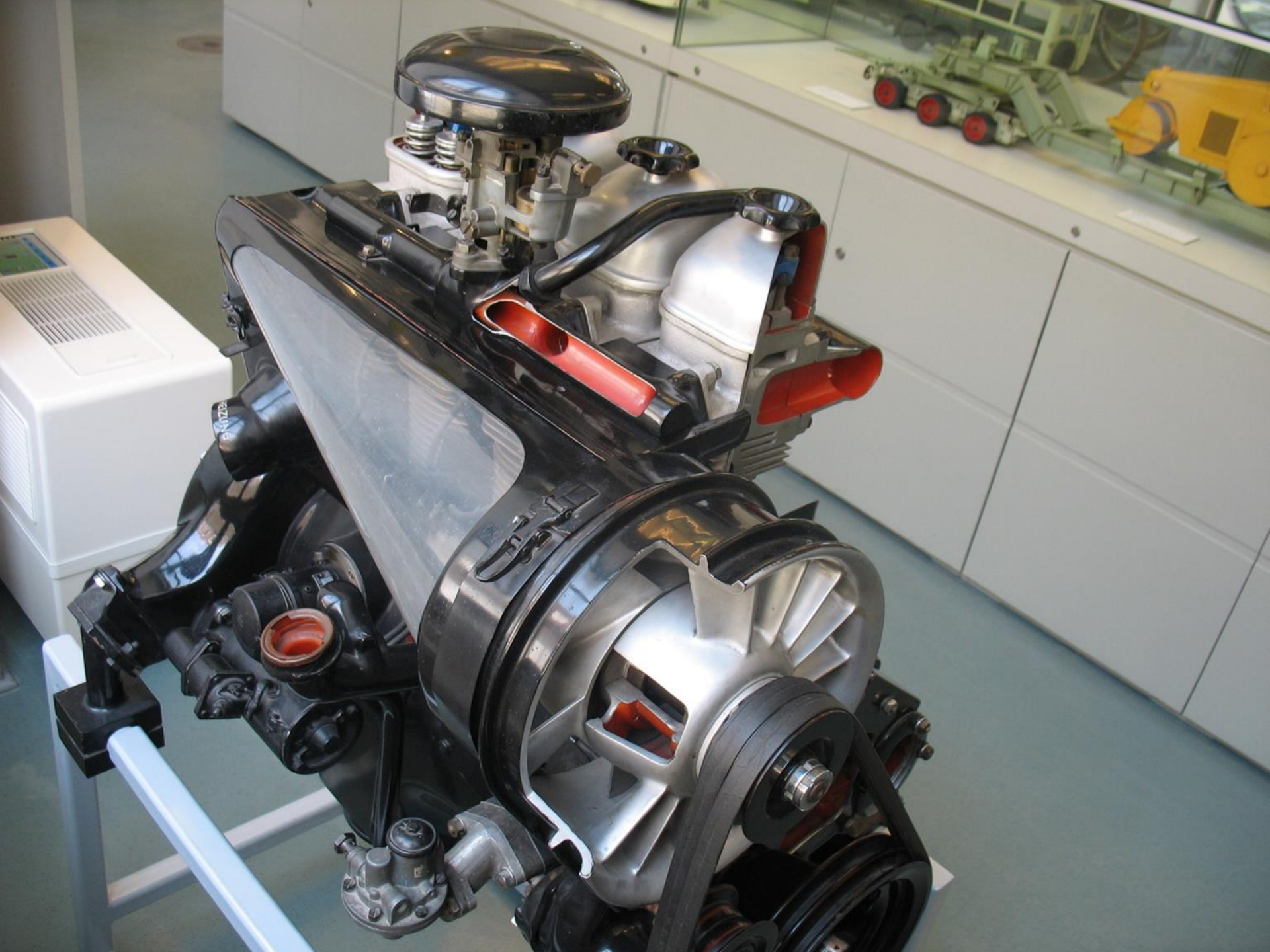














1954 VEB Motorenwerk Schönebeck

## Motor LKW H6

---

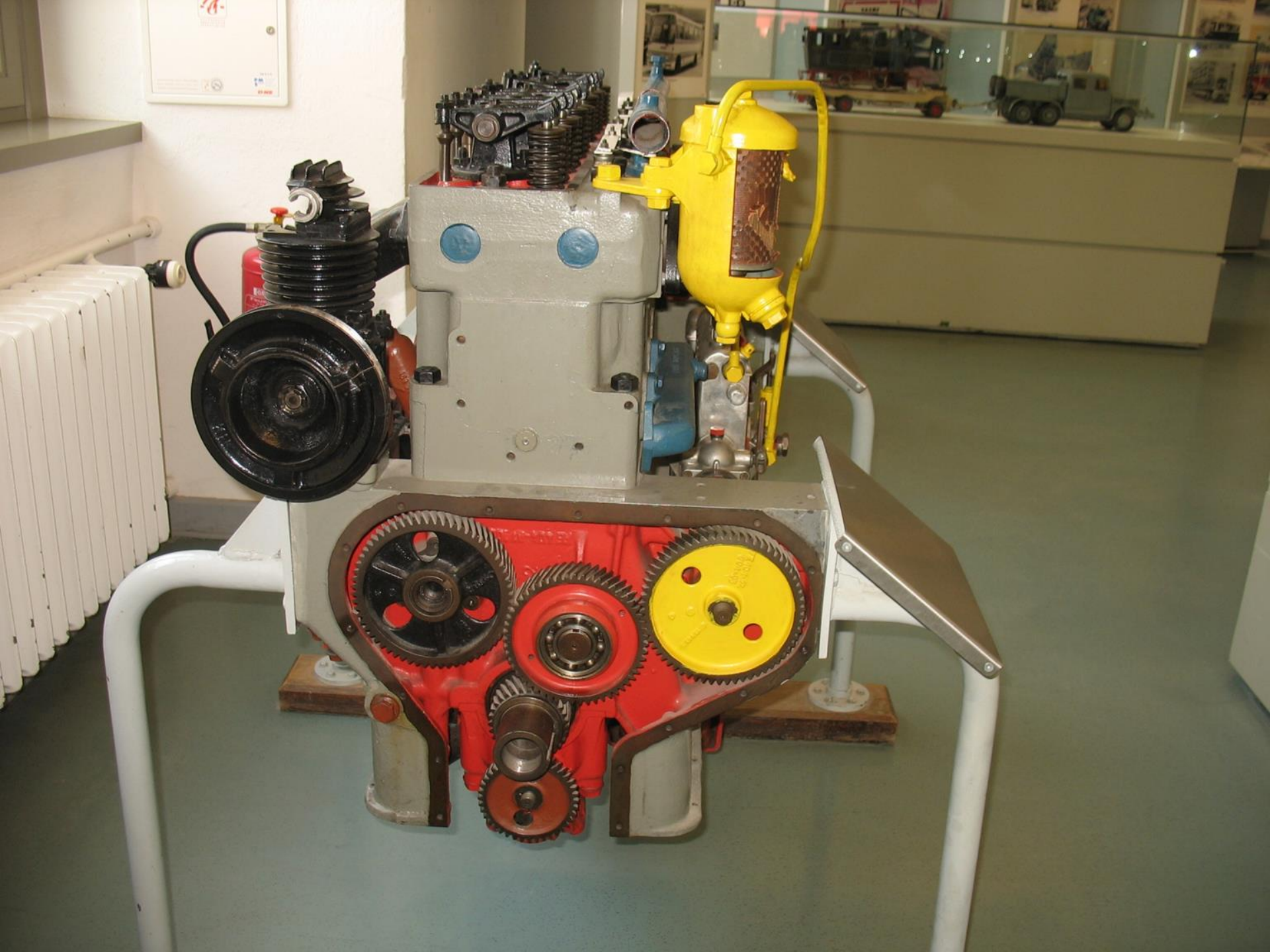
<b>Arbeitsverfahren:</b>	Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotor, Flüssigkeitskühlung
<b>Hubraum:</b>	9036 ccm
<b>Steuerung:</b>	unten liegende Nockenwelle, über Stößelstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile (OHV)
<b>Leistung:</b>	88 kW (120 PS) bei 2000 U/min
<b>Einspritzverfahren:</b>	Diesel-Wirbelkammereinspritzung
<b>Kraftübertragung:</b>	Einscheiben-Trockenkupplung, unsynchronisiertes 5-Gang-Getriebe

---

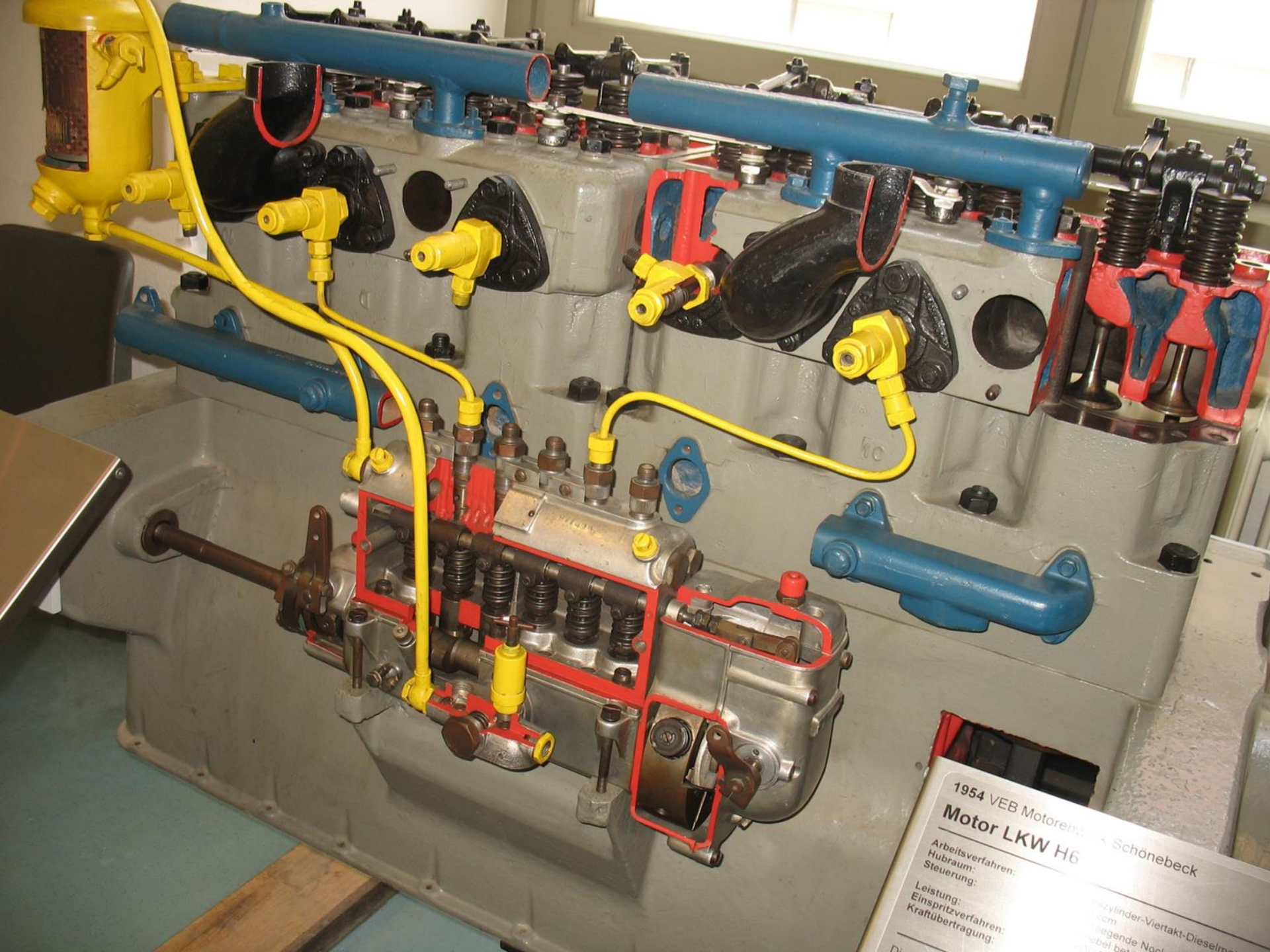
Dieser Motor wurde im LKW H6, Omnibus H6 B und im Allradfahrzeug G5 serienmäßig eingebaut. Außerdem fand er als Stationärmotor für Notstromanlagen Verwendung.

Die robuste Bauweise und die technischen Parameter gestatteten es, dass mit diesem Motorentyp als Ersatz auch Vorkriegsfahrzeuge der Typen Büssing, MAN, Mercedes, Vomag u.a. bis in die 1960er Jahre angetrieben werden konnten.









1954 VEB Motorenwerk Schönebeck  
**Motor LKW H6**

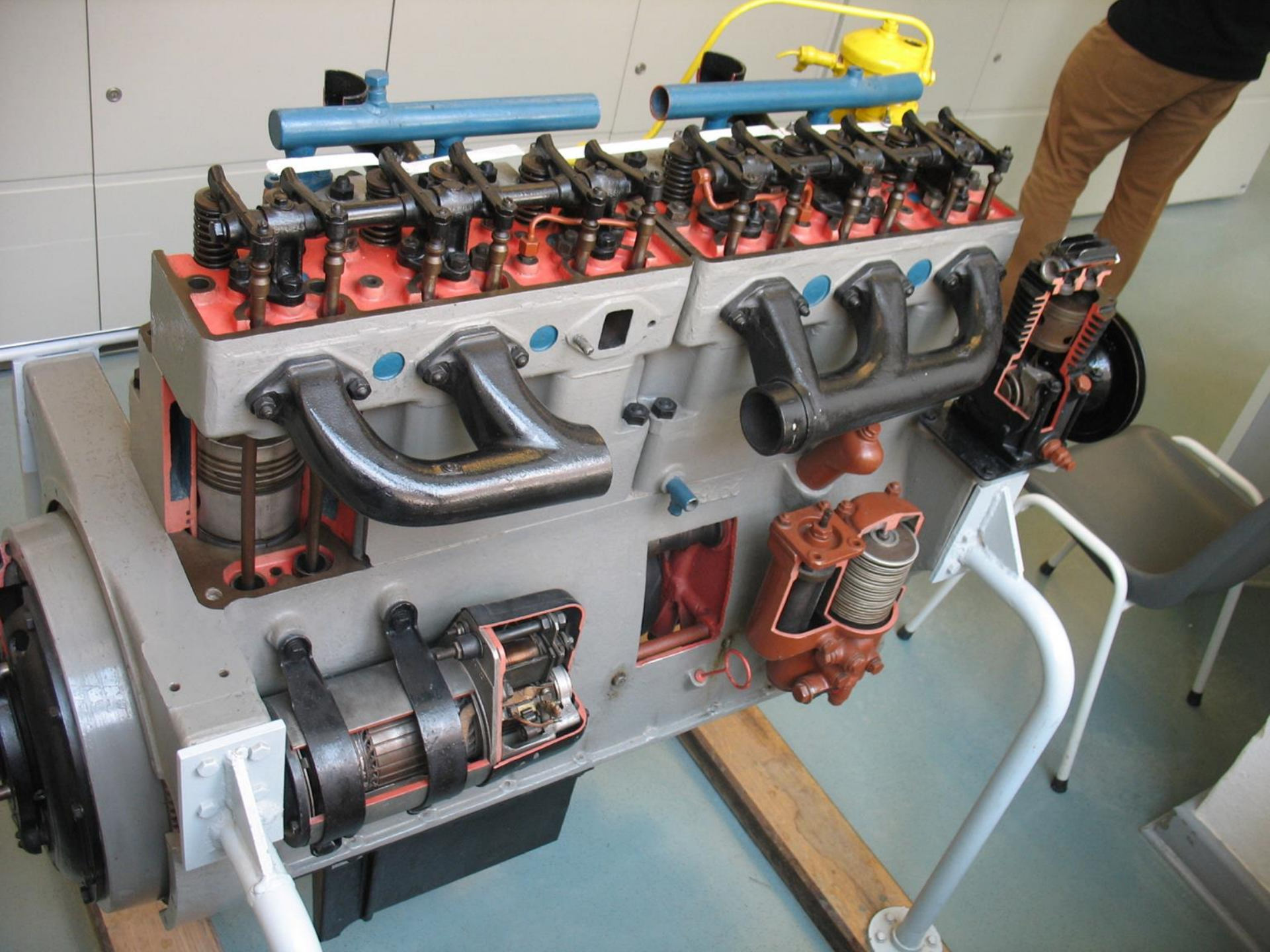
Arbeitsverfahren:  
Hubraum:  
Steuerung:  
Leistung:  
Einspritzverfahren:  
Kraftübertragung:

sechszylinder-Viertakt-Dieselmotor  
100 cm<sup>3</sup>  
liegende Nockenmechanik  
Nockenmechanik

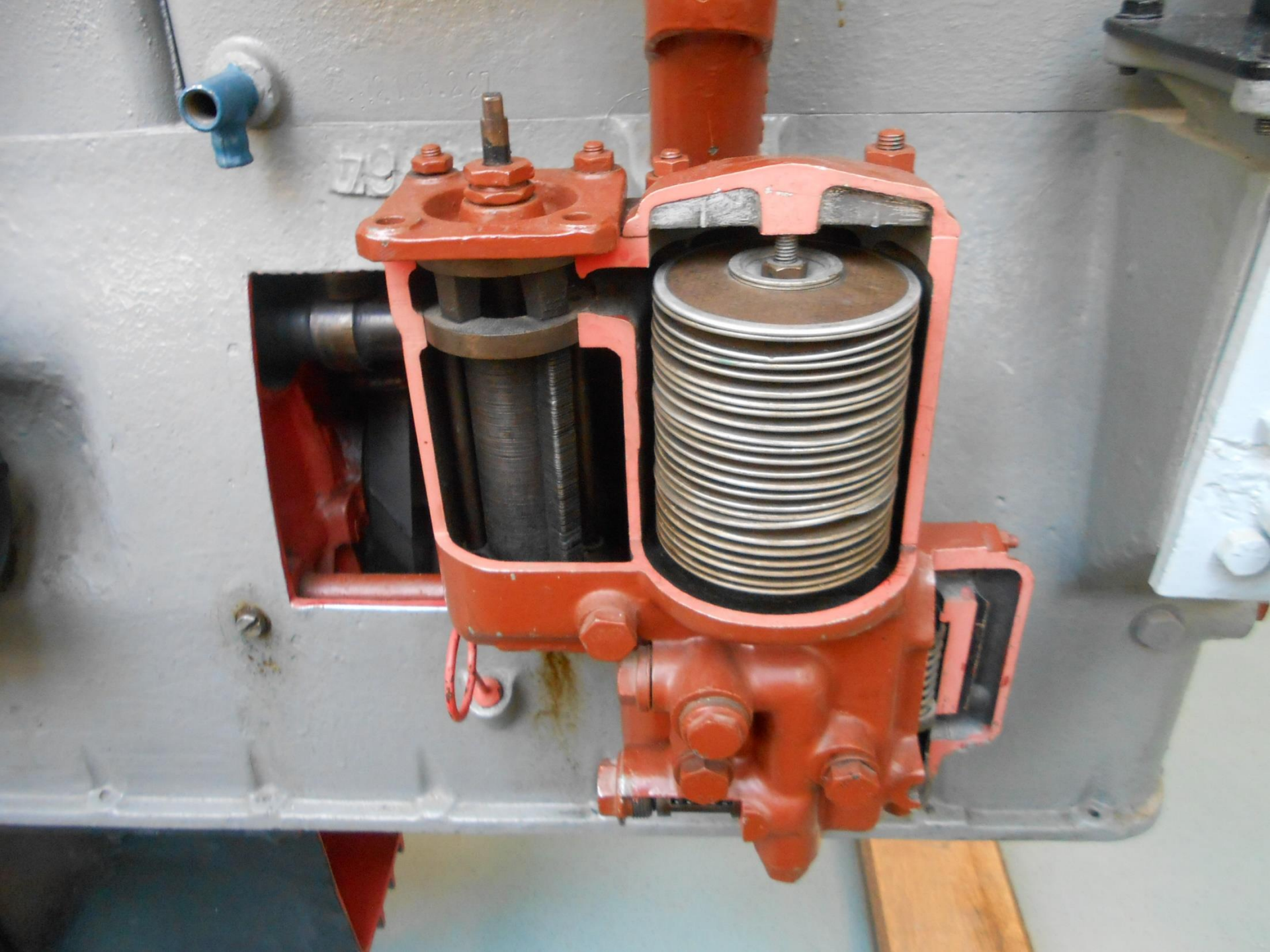




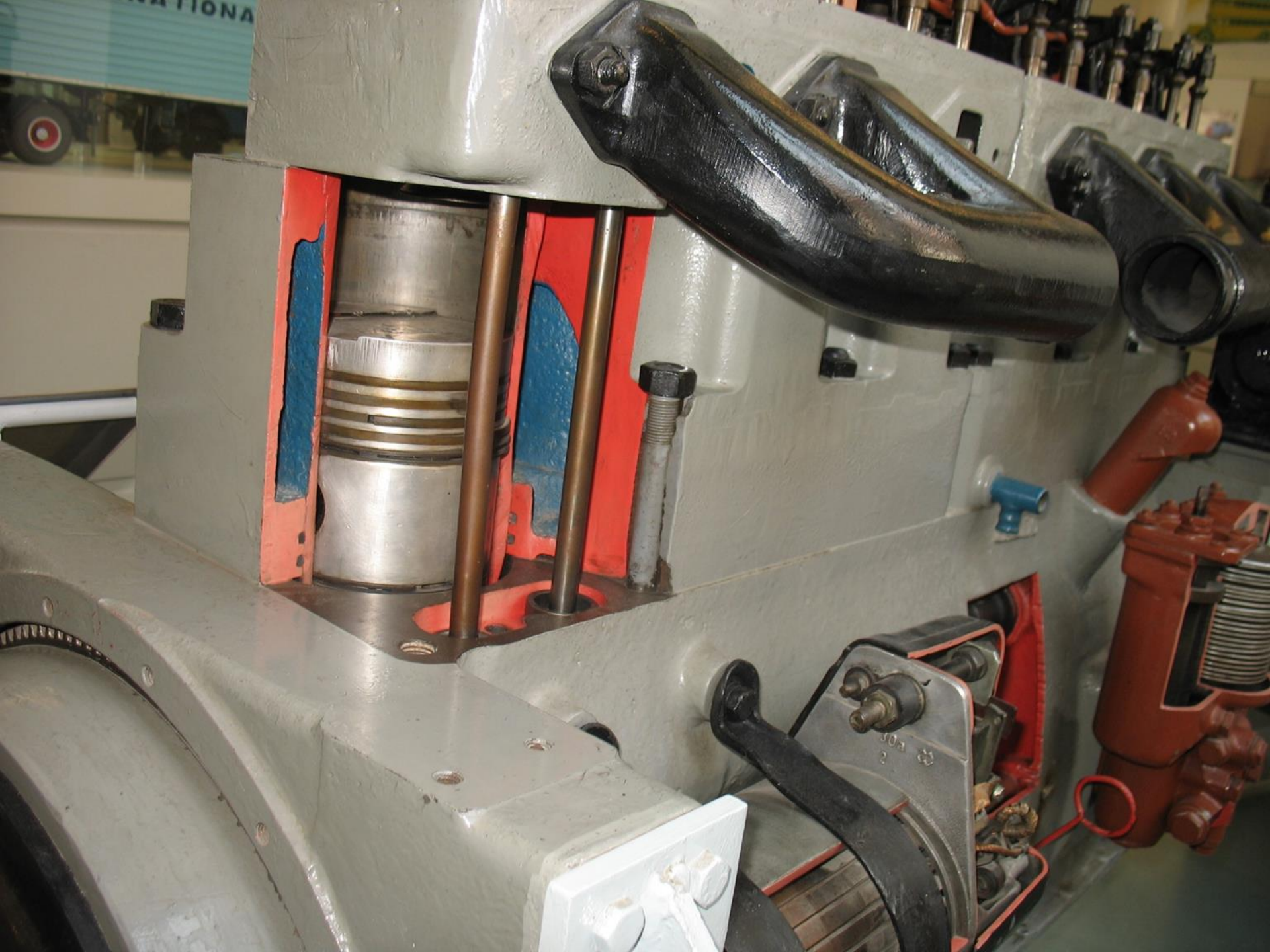






















1954 VEB Automobilwerk Eisenach

## AWE-Rennsportwagen Klasse F

---

Motor:	Sechszylinder-Viertakt-Ottomotor, Flüssigkeitskühlung
Hubraum:	1498 ccm
Leistung:	90 kW (135 PS) bei 7000 U/min
Kraftübertragung:	Zweischalen-Trockenkupplung, synchronisiertes 4-Ganggetriebe, Antrieb auf Selbstsperrdifferential
Maße (L/B/H):	3950 / 1550 / 900 mm
Leermasse:	500 kg
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h

---

Basierend auf der bewährten Technik des Sportwagens BMW 328 erfolgte ab 1951 die Entwicklung einer völlig neuen Rennwagengeneration in der DDR.

Das Fahrzeug nahm als international konkurrenzfähiger Rennsportwagen an Wettbewerben bis 1500 ccm (Klasse F) teil. Bis 1956 zählten die AWE-Rennsportwagen in ihrer Klasse zu den erfolgreichsten und schnellsten der Welt.





Mercedes-Benz W198  
1938



пожаловать

Vitāme Vās

e benvenuto

stajće k nam

e witamy

nido

ük

1938

1938













*Vége*