

Bild 4. IFA-Ackermaschine „Maulwurf“

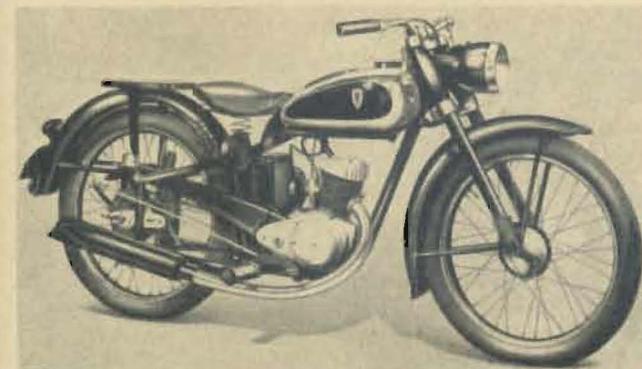


Bild 5. DKW-Kraftrad „RT 125“

hintere Achsbrücke nimmt die Hinterachse mit Differential auf, die über ein Mehrgang-Schaltgetriebe angetrieben wird. — Der Antriebsmotor ist ein Einzylinder-DKW-Ottomotor mit etwa 8,75 PS bei 2800—3000 U/min, luftgekühlt. — Größte Länge 2800, Breite 1750, Höhe 1620 mm.

Hinsichtlich der *Krauträder* muß der Typ *DKW-RT 125* erwähnt werden. Als im Jahre 1920 der erste DKW-Motor mit 122 cm³ Hubraum und kaum 1 PS Leistung geschaffen wurde, nannte man ihn *Das Kleine Wunder*. Heute leistet man mit 123 cm³ 5 PS, allerdings bei 4800 U/min. Die früheren Erfahrungen und Weiterentwicklungen haben eine Konstruktion geschaffen, deren Serienfabrikation jetzt in Zschopau angefallen ist. — Der Motor arbeitet mit der „Schnürle-Spülung“ (52 × 58 mm), hat Wälzlagerung, DKW-Batteriezündung und Lichtmaschine 6 V, 35/45 Watt, Mehrscheibenkupplung in Öl, Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch endlose Hülsenkette, Dreiganggetriebe mit Klauenschaltung und positiver Fußschaltung. Die Übersetzungen sind: Motorgetriebe 2,75, Getriebe-Hinterrad 2,86. — Insgesamt: Im 1. Gang 23, im 2. Gang 11,7 und im 3. Gang 7,85. Das Vorderrad ist teleskopgefedert, das Hinterrad hat gekapselte Geradwegfederung. — Fahrzeuggewicht (getankt) 78 kg. Normverbrauch 2,25 l/100 km, Höchstgeschwindigkeit 75 km/h. Hingewiesen sei noch auf günstigere Ausbildung und Befestigung der Kotflügel, Tachometer im Scheinwerfer, Werkzeugbehälter im Tank.

Ardie, Nürnberg, zeigte seine neue 125-cm³-„NE 125“; ein Zweitakter mit Kreuzstromspülung und Flachkolben (Bohrung 51, Hub 60 mm), Leistung 5 PS bei 5100 U/min. — Dreischieben-Kupplung) mit Juridbelag, *Ardie*-Dreiganggetriebe, kombinierte Fuß- und Handschaltung.

Die *Miag*, Oberramstadt hatte ihre Schleppertypen AD 22 und AD 33 mit Zwei- bzw. Dreizylinder-Viertakt-Vorkammer-Dieselmotoren ausgestellt; neuartig ist die Vorderachse in Doppelenkerbauart mit besonders guter Federung für holperige Straßen.

Ein von Walter *Kratzsch*, Göbnitz, neuentwickelter Fahrrad-Hilfsmotor, 35 × 40 mm mit 1 PS Leistung bei 4500 U/min, zeigte einen Weg, wie wir bei unsern bescheidenen Verhält-

nissen das Fahrrad motorisieren können, ja wie es auch für die Jugend möglich ist, im Selbstbau ein ganz kleines Auto mit 1 PS Leistung und 25 km/h zu schaffen (Bild 6).

Im Fahrrad erfolgt die Kraftübertragung durch Reibräder, die gleichzeitig als Kupplung dienen, und dann nach dem Hinterrad mittels Rollenkette, wie Bild 7 erkennen läßt. Ein in das Motorgehäuse eingebauter Schwungradmagnet gibt einen 14 mm langen Zündfunken. Der Motor ist mit schwimmerlosem Vergaser ausgerüstet und verbraucht normal 1,5 l/100 km; bei Steigungen über 8% muß leicht mitgetreten werden.

Besonders von der Jugend umlagert waren die *Kratzsch-Modellflugmotoren*, von denen die Type *Kratmo 10* schon in mehr als 10 000 Stück geliefert wurde⁴⁾. Die kleinsten davon sind in Bild 8 wiedergegeben; ihre hauptsächlichsten Daten sind:

	U/min	PS	Gewicht g
Benzinmotoren:			
Kratmo 03*)	12—16 000	0,015	32
„ 06	12—16 000	0,035	49
„ 1,25	12 000	0,07	98
„ 2,5	10 000	0,15	175
„ 10 verbessert	6—8 000	0,35—0,45	420

*) 6 mm Bohrung, 10 mm Hub.

Der Motor hat also das Leistungsgewicht von 0,93 kg/PS trotz seiner Kleinheit, und 47 PS/L.

Der *Kratmo 10* wird übrigens auch als *Glühkerzenmotor* gebaut. Anlassen erfolgt mit Akkumulator von 1,5 V, dann geht der Betrieb mit Selbstzündung (also ohne Zündspule, Unterbrecher und Kondensator) weiter. Die Kompression ist im Betrieb durch kleinen Hebel verstellbar. — Dieser verbesserte *Kratmo 10* wie auch die sogenannten „Vergaser-Dieselmotoren“ können auch kalt (durch Anwerfen des kleinen Propellers) gestartet werden und laufen dann mit Selbstzündung in-

⁴⁾ Ausführliches über diese Kleinstmotoren: MTZ, 8. Jg. (1947), Nr. 5, S. 77—79.



Bild 6. Kleinstauto mit 40-cm³-Kratzsch-Motor



Bild 7. 40-cm³-Kratzsch-Motor im Fahrrad