



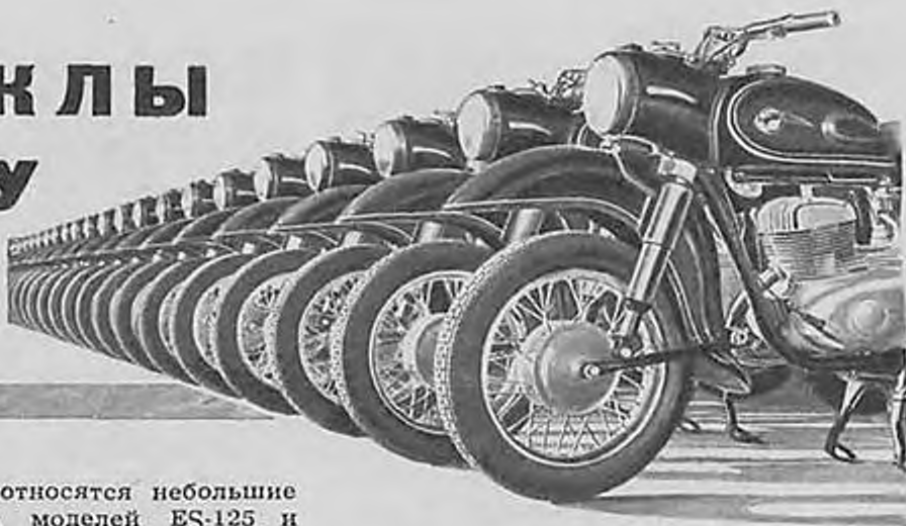
ЗА РУБЕМ
№ 19 г.

М а р т 1964

3

ЗА РУБЕМ

МОТОЦИКЛЫ

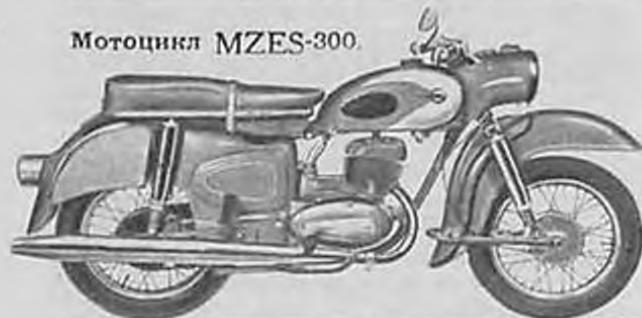


В Германской Демократической Республике, в 18 километрах к югу от окружного центра Карл-Маркс-Штадта, в небольшом городке Цшопау расположен мотоциклетный завод. Более сорока лет здесь выпускаются двухтактные мотоциклы, и город Цшопау по праву называют колыбелью двухтактного двигателя. Уже в двадцатых годах мотоциклы из Цшопау, носившие тогда марку ДКВ, снискали себе всемирную известность. После окончания развязанной фашистами войны это предприятие было передано в собственность народу, и осенью 1950 года производство мотоциклов возобновилось. С тех пор через заводские ворота вышло более полумиллиона машин марки МЗ, которые экспортируются теперь в 60 стран мира.

Мотоцикл МЗЕС-125 (МЗЕС-150).



Мотоцикл МЗЕС-300.



В настоящее время в программу завода входит крупносерийное производство двух стандартизованных рядов туристских мотоциклов.

К первому ряду относятся небольшие машины типа ES моделей ES-125 и ES-150. Ко второму — более крупные: ES-175/1, ES-250/1 и ES-300. Маркировка ES означает «одноцилиндровый». Все мотоциклы оснащены одноцилиндровым двухтактным двигателем и имеют независимую подвеску.

Вот краткие технические данные отдельных типов и моделей мотоциклов:

ES-125. Мощность — 8,5 л. с. при 5500 об/мин, максимальная скорость около 90 км/час, расход топлива — 2,3—3,8 л на 100 км.

ES-150. Мощность 10 л. с. при 5500 об/мин, максимальная скорость 95 км/час, расход топлива 2,4—4 л на 100 км.

ES-175/1. Мощность 12 л. с. при 5200 об/мин, максимальная скорость 100 км/час, расход топлива — 2,7—4 л на 100 км.

ES-250/1. Мощность 16 л. с. при 5200 об/мин, максимальная скорость около 115 км/час, расход топлива 3—4,9 л на 100 км.

ES-300. Мощность 18,5 л. с. при 5200 об/мин, максимальная скорость 120 км/час (без коляски), расход топлива 3,2—5,2 л на 100 км (без коляски).

Мотоциклы ES-250/1 и ES-300 оснащаются коляской типа «Суперэластик», которая разработана заводом совместно с Лейпцигской автомобильной фирмой «Штойе».

На заводе в Цшопау выпускаются малыми сериями и спортивные мотоциклы для кроссовых состязаний классов до 125, 175, 250 и 300 см³. Для этих машин завод делает и двигатели. Дополнительно в спортивном отделе изготавливаются мотоциклы классов до 125 и до 250 см³ для шоссейно-кольцевых гонок, а также машины для шестидневных соревнований.

Спортивные мотоциклы МЗ сейчас получили широкое распространение. На

Мотоциклы ES-250, подготовленные к отправке.

первенстве мира, состоявшемся в ГДР в августе 1963 года, известный английский спортсмен Хайльвуд в классе до 250 см³ на машине МЗРЕ-250 выиграл гонку с большим преимуществом.

Трудно найти более убедительное доказательство исключительной высокой эффективности мотоциклов МЗ для езды по пересеченной местности, чем большая победа на 38-х международных шестидневных гонках в Чехословакии в сентябре 1963 года спортсменов ГДР, выступавших на машинах МЗ.

Завод мотоциклов МЗ по праву относят к ведущим мотоциклостроительным предприятиям мира.

Доктор ТИТЦЕ, коммерческий директор завода. г. Цшопау.



Мотоцикл МЗЕС-300 с коляской «Суперэластик».



Минск — Монте-Карло

Со стартовой эстакады, установленной на площади Ленина в Минске, отправились в путь 27 автомобилей с гонщиками СССР, Франции, Швейцарии, Голландии, ФРГ, Англии и Монако. Одновременно старты были даны в Афи-



нах, Осло, Глазго, Лиссабоне, Монако, Париже. Ралли «Монте-Карло» включено в зачет чемпионата Европы и командного трофея — «Приза наций», который по предложению Федерации автомобильного спорта СССР введен в международный календарь нынешнего года. В состязаниях — на трех «Волгах» и двух «Москвичах» — дебютировали спортсмены Советского Союза.

На «Москвичах» стартовали В. Локтионов — Ю. Лесовский; Н. Сучков — В. Щавельев; на «Волгах»: Э. Василькович — Г. Добровольский; В. Мосолов — Л. Дегтярев; С. Тенишев — А. Дмитриевский. Возглавлял команду мастер спорта А. Ипатенко.

Четыре ночи и четыре дня двигались машины к столице княжества Монако — Монте-Карло. 4452 километра пути пролегли через Польшу, Чехословакию, ФРГ, Голландию, Бельгию, Люксембург и Францию. Особенно тяжелые испытания выпали на долю участников на покрытых льдом и снежными заносами серпантинных Французских Альпах.

Победа досталась экипажу англичанина Хопкирса, выступавшему на автомобиле «Морис-Купер». Вторым был прошлогодний победитель — швед Карлссон на машине «Сааб».

Фото Д. Терехова

Когда подсчитаны очки

Последний этап чемпионата мира 1963 года для гоночных автомобилей проводился в канун Нового года. Шотландец Д. Кларк («Лотос-25»), шесть победами уже обеспечивший себе звание чемпиона, выиграл и на этот раз. Реальные шансы выйти на второе место по сумме очков имели Г. Хилл, Р. Гинтер (оба на БРМ) и Д. Сертисс («Феррари»). Но из-за неполадок в двигателе сначала прекратил борьбу Сертисс, а затем и Гинтер. Вторым за Кларком линию финиша пересек Д. Герней на машине марки «Брэхем», третьим был Г. Хилл. После десяти этапов чемпионата места распределились следующим образом:

1. Д. Кларк (Шотландия) — «Лотос-25» — 45 очков;
2. Г. Хилл (Англия) — БРМ — 29;
3. Р. Гинтер (США) — БРМ — 26;
4. Д. Сертисс (Англия) — «Феррари» — 22;