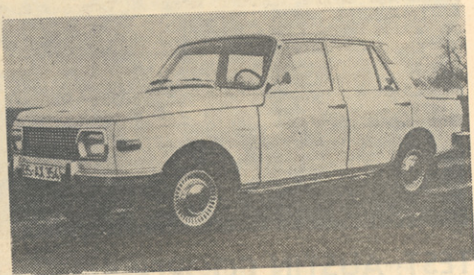
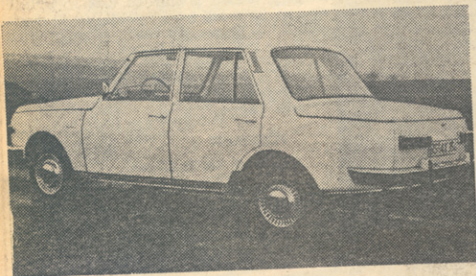


## izposojeni test

„Mot“ ZR Nemčija

# WARTBURG 1000



Normalna izvedba je za kupca, ki je vajen ličnih zahodnih vozil, dokaj neprijetna. Zategadelj smo tudi preskusili bogatejši wartburg 1000 de luxe.

Karoserija je skromna, pa ne brez določene privlačnosti. Začudenj smo le nad dokaj širokimi sklepi na vratih, v katerih je mogoče opaziti glave vijakov. Tudi sklep na čelni ploški vozila med žarometi in smernimi lučkami učinkuje zelo grobo, groba izvedba pa se — podobno kot pri Citroenovi žabi — izkaže pri raznih delih, ko je treba zamenjati prednje ali zadnje bočne dele.

Wartburg 1000 ima še vedno okvir podvozja, na katerem tiči karoserija. Po varnosti zato že zaostaja za drugimi sodobnimi vozili z samonosno karoserijo. Po drugi strani pa se da po nesreči, ki bi povsem uničila katero izmed teh sodobnih vozil, popraviti pri wartburgu še marsikaj.

### Prostora in pregleden

Po velikosti je wartburg 1000 še najbližje opel kadetu, ki je na zunaj za 4 cm krajši, sicer pa sta vozili enaki. Rahlo predstava ina wartburg, ki ima za 40 litrov večji prtljajnik kot kadet. Snploh bi lah

ko rekli, da je prostor v wartburgu dobro izkoriščen.

Wartburg ima štiri vrata. Širša so kot pri fordju 12 M/15 M, toda ožja kot pri fiatu 124. Vrata so zadosti visoka, da omogočajo udobno vstopanje in izstopanje.

Oprema je povsem zadovoljiva; vozilo ima osvetljen motor in prostor za prtljago, pod armaturno desko vtičnico, odbijalce, luči za vzvratno vožnjo, ležišča, šipe, ventilator, razsvetljavo za instrumente, pepelnike in poceni radijski sprejemnik.

Wartburg omogoča dober pregled naprej in tudi nazaj. Kljub pogonu na sprednja kolesa je rajdni krog komaj 10,3 do 10,5 m. Okretnost je naravnost pohvalna. Krmilo je visoko kot pri fiatu in pripravno za velike ter majhne voznike.

Ce hočemo povsem popustiti ročno zavoro, se moramo nagniti naprej. Dolgi hod vzvoda skriva nenehno nevarnost, da bo premalo pozoren voznik zavoro premalo sprostil. Prillega bi se zavedava opozorilna lučka.

Na armaturni plošči je vrsta gumbov in stikal, s katerimi vključujemo razsvetljavo, brisalnice šip, pomivalnik šip z električno črpaliko. Med drugim najdemo zvzvod za hladilnikovo žaluzijo.

### Radi bi boljše gume

Gume trrdke Pneumant, ki jih na vozilo namestijo v tovarni, so sicer trdožive, toda ne zadovoljujejo, ker rade spodušujejo. Kdor si namesto njih nabavi na primer gume fulda-diadem, bo zanesljivo povečal varnost in si zagotovil mehkejši tek.

O pasastih gumah še ni izkušenj, v glavnem pa zaradi vzmetenja wartburga 1000 ni posebno velikih razlik, pa naj vzamemo katerokoli gumo hočemo.

Originalne gume zdrže 30.000 km do 40.000 km, mehkejše zdrže 25.000 km do 30.000 km, gume z čimnim plaščem michelin X pa celo nad 50.000 km.

Wartburg ima dobre kolutaste zavore, kar pa zaveda moč pritiska na pedal, zavorno pot in zaviralni učinek, bi jih kazalo med seboj boljše uskladiti. Zavora prime sele potem, ko krepko pritisnemo na pedal, a tedaj zelo ostro.

Motor hitro vžge tudi v mrazu. Odzod njegovave priljubljenosti na švedskem.

Prestave, s prvo vred, so sinhronizirane, kljub temu pa pri naglem prestavljanju rado zaškriplje; navodilo priporoča celo vmesni plin.

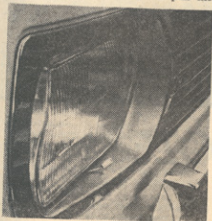
V mestnem prometu priporočajo vožnjo v a prostem tekcu. Za to pomakemo

ročico pod armaturno ploščo, popustimo plin in že teče motor prosto. Podobno, kot če se peljemo s kolesom in prenehamo poganjati. Prosti tek je med menjalnikom in diferencialom, zato lahko brez posredovanja sklopke vključimo katerokoli prestavo. Vsa stvar je zelo praktična. Tako na primer v četrti prestavi odzvamemo plin in vozilo prosto teče. Ko se pokaže potreba, brez nadaljnjega vključimo tretjo hitrost, ne da bi se dotaknili sklopke.

Gladek klanec zvozi wartsburg 1000 kar dobro, čeprav ima pogon na sprednji kolesi. Pozimi pa se originalne gume slabo izkažejo. Tovarna je očitno dala prednost njihovi dolgi življenjski dobi. Svetovalji bi vsakomur, ki si kupi wartsburg 1000, da najno zamenja gume.

### Preveč hrupen

Po nekajtedenski vožnji po mestu postaja pri pospeševanju izpušni plin mo-



Oglate wartsburgove žaromete uravnavate s posebno ročico. Tako lahko usmerite pramen svetlobe navzdol, kadar je zadnji del vozila obtežen, da ne zaslepite voznikov, ki vam vozijo nasproti.

drikast. To je posledica nagnjenja — ki je značilnost vseh dvotaktnih avtomobilov — da se pri hladnem motorju iz olja izloči ogljik, ki kasneje zgori.

Primerjajte!

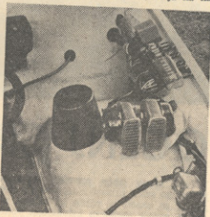
Avto	Moč KM	Poraba l/100 km		Največja hitrost km/h
		0-60 sek	0-100 sek	
wartsburg 1000	45	8,0	29,0	120
sustin 1100	44	9,3	26,0	125
fiat 1100	48	7,4	23,7	130
fiat 124	60	6,5	17,0	140
NSU typ 110	53	6,4	19,0	140
opel kadet S	55	6,4	18,8	135
renault 8	40	8,0	24,0	125
škoda 1000 MB	40	8,3	27,5	120

Vse to priporoča lastnikom wartsburgov, da vsaj enkrat na teden spukurijo svoje sajese ter da cenenim oljem dodajajo desolite K, ki topi preostanke v olju. Tako priporoča tudi Auto Union za vozila DKW.

Vzmetenje in dušenje sunkov sta dobro izvedena. Samo po sebi bi moralo biti vozilo na cesti zelo stabilno, saj ima za to vse tehnične pogoje. Pa vendar se v ostri vožnji v ovinkih ne vede kaj prida. Odvzemanje plina se lahko pokaže za kaj nevarno, krmilo ne pokaže preveč natančno, kakšna naj bo naša reakcija, čuti pa se odzvem plina.

Wartsburgova notranjost je zelo revno opremljena z napravami za dušenje hrupa. Hrup motorja v praznem teku je zelo močan. Značilno klopotanje dvotaktnega motorja se sliši navzven in v notranjosti dosti bolj kot pri DKW vozilih.

Podvozje je treba mazati šele po 50.000 prevoženih kilometrih, sicer pa naj si wartsburg 1000 ogleda strokovnjak na vsakih 5.000 km. Paziti zlasti velja na na-



Tudi pod pločevino je wartsburg 1000 dobro opremljen. Ko odprete pokrov motorja, opazite dvojno trobljo in lahko dostopne varovalke. Serijska je tudi žaluzija na hladilniku in svetilka, ki osvetli prostor motorja.

stavitev vžiga, razdaljo prekinjevalnika ter na elektrode svečk. Sledijo preskusi o stanju olja, tesnjenje zavornega sistema, cevne vezi hladilne in ogrevalne naprave, hladilne tekočina v izravnalnih posodi itd.

Ugotovili smo, da super bencin ni potreben, celo priporočljivo bi ne bilo uporabljati ta bencin. Običajni bencin in olje povsem zadoščata.

(Še to: obširnejši izvirni test wartsburga 1000 smo objavili v 3. številki — »Avto« je bil prvi časnik, ki je preskusil novi wartsburg 1000).

PRIHODNJI

# avto

24. NOVEMBRA