

WARTBURG 1000

PO DVA JURJA MRTVA VAGA

Ante Mahkota

PROIZVAJALEC:

VEB Automobilwerk Eisenach, Nemška demokratična republika

ZASTOPNIK IN PRODAJALEC:

«Slovenija avto», Ljubljana, Prešernova 40

CENA:

22.500 din

BARVE:

rdeča, temno zelena, bela, beš, rumena

PODATEK ZA ZAVAROVANJE IN CESTNINO:

992 kubikov

GARANCIJA:

Šest mesecev ali 10.000 prevoženih kilometrov, razen za gume in potrošni material Brezplačni servisi: pri prevzemu, pri 1.000 in pri 5.000 prevoženih kilometrih.

ROK DOBAVE:

takoj

Če bi avtomobile prodajali na vago, bi bil wartburgu komaj kdo kos: kilo avta dajo za dva jurja in pol. »1000« je velik in prostoren avto, grajen še po starem na šasiji; njegova pločevina je močna in debela.

Na tehnični sodobnih avtomobilov pa ne odtehta preveč, če je avto samo velik in težak. Šele motor očisti avto. In ko gre za živo vago, se wartburg slabše odreže: če je v avtu pet oseb, komaj trije konji vlečejo po en stot. Pa tudi glasni so ti wartburgovi konji.

Skrivnost prostega teka

Ze dolgo napovedujejo, da bodo v Eisenachu zamenjali zastareli trovaljni dvotaktni motor z wankelom ali s šestvaljnim dvotaktnim Müllerjevim motorjem. Ko bi ga že kmalu! Zakaj motor kot v wartburgu danes je, ni kos zelo dobremu podvozju in je preslaboten za težki avto.

Zato, da bi preveč ne porabili, ima wartburg prosti tek. Gre za zaporo med menjalnikom in diferencialom, ki jo trdno sklenete z ročico pod volanom. Priporočamo pa, da vozite kar največ v prostem teku, se pravi tako, kot kolezar, ki mu ni treba neprestano poganjati gonilnik, ko se kolo enkrat zaletli. Motor namreč ne zavira, če ima prosti tek in ko pustite pedal za plin, se kmalu začne vrtili zelo počasi. V mestnem prometu je prosti tek zelo koristna naprava, saj lahko prestavljate brez sklopke.

Če pa sklenete zaporo za prosti tek (se pravi, da ga ni več) dvotaktni motor precej sunkovito zavira in če preveč ne hitite, se vam tudi na zavirih deselnih cestah — razen če ne vozite po klan-

cu navzdol — splača voziti v prostem teku.

Edino zaradi prostega teka je poraba znosna.

Očitek, pohvala in nasvet

Kakorkoli že, v prostem teku ali ne, po naši sodbi je wartburgov motor preslaboten. Motor in slaba zvočna izolacija sta edina velika očitka temu avtomobilu, ki je razmeroma poceni.

Podvozje iz skatlastih nosilcev, na katerem je vsako kolo obešeno posebej, je namreč boljše kot pri večini avtov v tem razredu. Po tem, kako je zasnovano podvozje — prednji pogon, zadaj poševne nihalkе — je pričakovati, da se bo wartburg 1000 zelo dobro držal ceste. Treba je pohvaliti, da sta vzmetenje in blaženje zelo dobro ugašena, da odlično požirata luknje — tudi na razriti, makadamski cesti.

V ovinkih pa se avto zaradi slabih gum, ki so zelo trajne, slabše drži ceste, kot bi pričakovali. Je pa bolj prilepljen na cesto kot večina klasično zasnovanih avtov za ta denar. Za druge gume, ko se bodo prve obrabile, vam svetujemo pasivne gume, ki jih mehko podvozje zanesljivo prenese, lega na cesti se pa očitno izboljša.

Pa še nekaj cvrčkov povrh

Poleg izredne prostornosti in objuljbeno trpežnosti dvotaktnega motorja se wartburg postavlja z bogato opremo, ki je redka za ta denar: električni prižigalnik za cigarete, termometer hladilne tekočine, premični žaromet in v luksuzni izvedbi tudi ležalniki in ventilator.

Jezili so nas prenekateri cvrčki v avtu

NAŠE MERITVE

Največja hitrost 118,7 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 m, zalet 2,7 km, štiri meritve).

Kilometer brez zaleta: 48,8 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 111 km na uro.

Pospeski:

- ▷ 0 do 60 km na uro: 8,5 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 16,1 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 26,2 sekunde

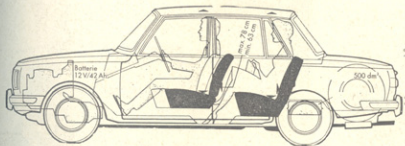
Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 8,4 litra mešanice (3%) na 100 km, največ 13,6 litra na 100 km, na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 105 km na uro) 11,6 litra na 100 km.

▷ po mestu: najmanj 11,5^l litra na 100 km, največ 13^l litra na 100 km.

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 11,2 litra na 100 km.

* Meritve sMots.



TEST: WARTBURG 1000

VIDEZ	9	Pontonska oblika, nekatere motijo široke reže (nastale zaradi bolj preproste montaže). Zelo proporcionalne oblike.
PROSTORNOST	10	Štiri vrata. Velik prtljajnik — 525 litrov. Udobno vstopanje in izstopanje. Raven pod. Varnostne kličavnice na zadnjih vratih.
UPRAVLJANJE	7	Neposreden, toda trd volan. Prestavna ročica pri volanu, utripalke se ne izklopijo same. Precej trd zavorni pedal. Pohvaliti moramo zelo majhen rajdni krog za vozilo s prednjim pogonom.
OPREMA	9	Termometer, vžgalnik, električna brizgalka. Sedeži obloženi z blagom. Svetilka pri motorju in v prtljajniku, dvoglasna trobilja. Zračenje brez prepila. Zelo dobro grejete. Prosti tek: ni treba pritisniti sklopke.
VIDLJIVOST	9	Zaradi oglate pontonske oblike voznik zelo dobro vidi skrajne točke svojega avtomobila. Dve hitrosti brisalnikov.
NAJVEČJA HITROST	7	Pod povprečjem za vozila z litrskim motorjem. Tista, ki je, gre na račun hudega hrupa.
POSPESKI	7	V nižjih prestavah dvotaktni motor dobro potegne, če ga silite v visoke vrtiljake, ki mu ne škodujejo. Nad 80 km na uro mu temperamant uplahne.
PORABA GORIVA	8	Motor je sicer zelo žejen, toda kuri ceneno mešanico. Dvotaktnega motorja vajeni vozniki s prostim tekom porabo občutno znižajo.
LEGA NA CESTI	9	Vozilo je nevtravno, na meji spodnja zadek, volan je premalo natančen, da bi si upali svetovati vožnjo na meji. Boljše pnevmatike so priporočljive predvsem pozimi, posebej za klance.
UDOBJE	9	Poti vzmeti niso zelo dolge, vendar blažilniki odlično zaduše tudi zelo hude udarce. Prav dobro zračenje skozi odprtine na armaturni plošči.
MOTOR	7	Zastarela konstrukcija, dim se vleče iz izpušne cevi. Zelo glasen. Hladen zelo rad vžge. Dovolj prožen pri nižjih in srednjih vrtiljajih.
ZAVORE	8	Dobre bobnaste zavore, zadovoljive za hitrosti, ki jih zmora. Trd zavorni pedal. Zadnji kolesi redko blokirata. Neguje zavore, ker motor le malo zavira; če je prosti tek — sploh ne!

— v vratih, armaturni plošči in bog ve kje še vse — pa slabotni pospeški, da smo morda avto nekajkrat prestopno presojali.

Wartburg 1000 je namreč tako velik, da se preskuševalca nezavedoma navzame medli srednjega razreda in pozabi, da gre za enega največjih avtomobilov pri nas. Za nekaj več kot dva milijona dobiš namreč karoserijo s štirimi vrati, ki je pritrjena na šasijo, kar je dobro, kadar je treba popravljati zmečkano pločevino, udobne sedeže in mehke vzmeti pa motor, ki je zadovoljen z navadnim bencinom.

In kdor zna, lahko izkoristi marsikatero prednost dvotaktnega motorja. Toda ne pozabite: dvotaktni motor je treba ljubiti....

TEHNIČNI PODATKI

Motor: trivaljni — dvotaktni — vrstni — namožen vodilno — vrtna in gib 73,4 x 78 mm — gibna prostornina 9,2 kubikov — kompresija 7,5:1 — največja moč 45 KM (DIN) pri 4200 vrtiljajih v minuti — največji navor 9,3 kpm (DIN) pri 2750 vrtiljajih v minuti — ročična gred v štirih ledajih — vstrelni ventili — vodno hlajenje s špalko, v hladilniku 2 litra vode — mazanje s 3 procentno mešanico — prečnotočni uplinječ VED BYF 36 FI — 11 — mehanična špalka za gorivo — akumulator 12 voltov, 42 amperskih ur — dizanso 220 vstop.

Prema mešič motor spredaj, pogajanje prednji kolesi — enokolutna suha sklopka — hidravlični prenos med pedalom in sklopko — štiristopenjski popolnoma sinhronizirani menjalniki: I — 3, 273:1, II — 2,133:1, III — 1,598:1, IV — 0,956:1, vzvratna 4,44:1 — prestavna ročica pri volanu — pnevmatike 6.00 — 13

Vozilna linija za pet oseb — štiri vrata — karoserija na šasiji — prednji kolesi na prečnih vodilih, spiralna vzmeti, teleskopski blažilniki — zadnji kolesi na diagonalnih obošah, spiralna vzmeti, prečni stabilizator, teleskopski blažilniki — volan z zobato letvijo — spredaj kolotne, — na vseh štirih bobnaste zavore — mehanična ročica za zavora na zadnjih kolesih.

Merje in teže: dolžina 4,22 metra, širina 1,64 metra, višina 1,43 metra — medosna razdalja 2,45 metra — notranja širina spredaj 1,33 metra, zadaj 1,33 metra — rajdni krog 10,2 metra (od skrajne leve do desne 2,5 zavrtljaje volana) — najmanjša višina do čističa 16 centimetrov — teža praznega vozila 900 kg — dovoljena skupna teža 1300 kilogramov.