

NOVI WARTBURG 1000

Ante Mahkota

Če bi avtomobile prodajali na vago, bi wartburg komaj kolo bil kos: kilo avta dajo za dva jurja in pol. Res, novi wartburg je velik, lep in prostoren avto iz debele pločevine. Po velikosti je vozilo srednje razreda. Tako ugleden je, tako nov in tako poceni, da je bilo povsod, kjer smo se s preskusnim avtom ustavili, še preveč občudovalcev.

Seveda na tehnični sodobnih avtomobilov ne potegne preveč, če je avto samo velik in težak. Sele motor oživi avto. In ko gre za živo vago, wartburg slabše odreja: če je v avtu pet oseb (niso na temenu), komaj trije konji vlečejo en stot. Tudi željo so ti wartburgovi konji, če jih priganjajo.

To sta sončna in senčna stran novega avta iz Eisenacha v Nemški demokratični republiki. Vmes pa je sodobno zasnovano udobno vozilo, ki se je še posebej izkazalo, kadar je makadam zamenjal asfalt.

Na slabi cesti zelo udoben

Če prav vem, je savtos prvi časniki, ki je preskusil novi wartburg 1000. (Tako so vozilo krtili jugoslovanski uvozniki, to vama pa mu pravi wartburg 1000 tip 353.) V Jugoslaviji ni velike avtomobilske tovarne in tako tudi ne dirkališča, ki je urejeno, da preskusijo avto v najhujših okoliščinah, pa se ne moremo — kot velike avtomobilistične revije po svetu — postavljati, da smo avto podili po ošpičenih prekišah.

Tisoč kilometrov neusmiljene vožnje po osebih slovenskih cestah je tudi huda preskušnja: wartburg smo z 90 na uro podili po luknjah od Zidanega mosta do Krškega, štiri debeluhe je moral kar najhitreje pripeljati na Skalnico nad Novo Gorico, pokazati se je moral na poledeneli cesti pod Mežakljo. In direkcija aerodroma Brnik nam je prijazno posodila betonsko ploščad in pristajalno stezo, da smo lahko kar najbolj nastilno preskusili, kako vozilo znaša.

Zlobneži trde, da preskuševalci pode avtomobile čez potok samo zato, da fotografije o testu bolj padejo v oči. (Glej naslovno stran.) To ni res. Ko avto desetkrat zapodisi skozí vodo do kolen, se izkazuje, kako karoserija tesni in kako je zasvarovan motor.

Prej sem tožil, da nimamo preskusnega dirkališča, kjer za drag denar sezidajo strugo, da opravijo preskušajo z vodo. Pa sem po krivem zabavalj. Malodane sredi Ljubljane, komaj strelnj stran od sedeža ostnega podjetja, smo na javni cesti našli tako globoko in veliko lužo, da je ne bilo nobenega preskusnega dirkališča sram. Izkazalo se je, da wartburg zelo dobro tesni, pa čeprav mu nekateri očitajo, da

je med vrati preširok razporek. Le pri odprtih na pedale je brizgnilo v avto nekaj kapljic umazane vode. V uplinjač pa je sele pri osmi vožnji prišla voda. Motor je zakašljaj, se ustavil, pa spet vzgal, ne da bi bilo treba čistiti uplinjač in kontakte.

Na dirki skozí umazano vodo in pri vožnji v koloni po blatni cesti, sem se naučil ceniti wartburgove brisalce vetrne šipe: imajo dve hitrosti, vodo za umivanje šipe pa briža električna črpalka. To je seveda udobje, kot čb moraš za vsak brz posebej pritisniti na gumb naprave za umivanje šipe — in takšne so skoro vse naprave v avtomobilih za ta denar.

Tovarna iz NDR se je res potrudila, da bi zavrnila očitke zahodnih konkurentov, češ vozila z vzhoda so špartansko opremljena.

Sodobna oblika in ogromen prtijaznik

Tako wartburg 353 tudi po zunanosti prav nič ne zaostaja za tekmece iz zahodne Evrope. Od starega wartburga (tip 311/312), ki smo ga precej vozili tudi pri nas, je ostal le še pogon na prednji kolesi in dvotaktni motor. Vse drugo je spremenjeno. Ze predlanskim so v Eisenachu postavili staro karoserijo na novo podvozje,

Cena: 22.500 Ndin

Zavarovalnina:

jamstvo 176 Ndin,

kasko 560 Ndin

Cestnina: 120 Ndin na leto

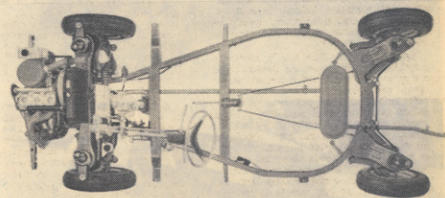
Barve: svetlo siva, siva, bela, vinski rdeča

Prodajalec: »Slovenija avto«
Ljubljana,

Vozilo za test nam je dal na voljo uvoznik »Slovenija avto«, Ljubljana

lansko jesen pa na to podvozje še novo karoserijo — to je novi wartburg.

Avtomobilski kritiki v zvezni republiki so takoj strgali korenček, da je vozilo iz demokratične republike tako sodobno, da so ga najbrž ukrojili kje na zahodu. »Der Spiegel« je naklepal, da je novi wartburg neverjetno podoben nekemu sduhovinu» (Zupančičev prevod za Erikönig — tako



Podvozje za novi wartburg 1000 (zgoraj) so izdelali že predlanskim in nanj pritrtili še staro karoserijo prejšnjega modela. Zadnji kolesi sta pritrjeni vsako posebej na posebnih nihajnih vzvodih (na desni), prednji pa na dvojnih polpremah (na levi). Spredaj in zadaj so spiralne vzmeti in hidravlični teleskopski blažilci.



pravijo avtom, ki jih šele preiskujejo in jih zato, da bi jih kupci prekmalu ne videli, vozijo ponoči in v megli iz tovarne Porsche, »Motor Rundschau« pa je zapisal, da je novi wartburg svideti zelo francooski.

Vozila so si danes zelo podobna. Oglata pločevinasta obleka je pač smotrna in še v modi povrh, zato skoro vse tovarne tako kroje svoje karoserije. Če so v Eisenachu res kaj prekopirali, potem je to volan, ki je zelo podoben volanu renaulta 16.

Posebni odliki karoserije sta ogromen prtljajnik in blatniki, ki jih brez težav zamenjajo. Slabost pa nezadostna zvočna izolacija, saj pokrov na motorju ropota, ko doseže motor najvišje število vrtljajev. Tudi vsi vijaki najbrž niso do konca priviti, saj se je na našem vozilu po 2000 kilometrih vožnje razrahljal ročaj na zadnjih vratih in pepelnik in armaturni ploščji je začel šklepetati.

Podvozje je »hitrejš« kot motor

Pod pločevino sta tradicija in napredek. Wartburg je zadnje nemško vozilo, ki ga še poganja dvotaktni motor. Podvozje je iz škafastih nosilcev in vsako kolo je obesoeno posebej: je boljše kot pri večini avtov v tem razredu.

Stari mehaniki tako radi približejo: »šasija je pa le šasija!« Ne rečem, da niso starokopitni. Šasija je kriva, da je avto težji, kot če bi bila karoserija samonosna. Po drugi strani pa je lepo, če več, da imaš pod nogami toge nosilce — če že zaradi drugega ne, pa zaradi morebitnega trčenja.

Prednji kolesi sta pritrjeni na dvojnih polpremah, zadnji na posebnih nihalnih vzvodih. Če v ovinku pogumno pritisneš na plin, se wartburg odlično drži ceste. Toda pozor na spolzki vijugasti cesti po klancu navzdol. Dvotaktni motor slabo zavira in zato zavrite se pred serpentino, da boš v ovinku lahko dodal plin.

Med kegiji (postavili smo jih po deset metrov narazen) na grobem letalskem asfaltu je bil dolgi in široki wartburg akrobat. Motor je zelo tulli, toda vozila še pri tako drznem vijuganju skoro ne zanese. Potrebno so le močne roke — volan je precej trdi — pa bi se lahko z wartburgom varno vozili hitreje, kot zmore motor.

Wankelov motor v wartburg?

Motor testnega vozila še ni bil povsem utečen. Gotovo je tudi to vzrok, da nas ni prepričal. Naj smo v nižjih prestavah še tako neusmiljeno gnali motor, pri hitrostih na 80 kilometrov na uro, se je trak na merilcu hitrosti (merilci hitrosti s trakom namesto s kazalcem nam niso všeč) zelo počasi vzpenjal. (Kilometer brez zaleta smo prevozili komaj v 48,8 sekunde.) Pri prehitovanju na odprti cesti je to precejšnja slabost. Prenos prve in druge prestave pa je izbran tako, da še kar naglo spelješ, ko se na semaforu priže zelena luč.

Očitno se zdi tudi tovarni stari motor preslaboten, pa čeprav so pri novem wartburgu izboljšali uplinjač in motor bolj zvočno izolirali. Pripovedujejo, da je tovarna iz Eisenacha že sklenila licenčno pogodbo z NSU za dvokolturni Wankelov motor, ki ga nameravajo začetni vgrajevati v novi wartburg. Wankelov motor je seveda manjši kot današnji tisočkubični dvotaktni motor, pa pravijo, da bodo prazen prostor, ki ga bodo tako pridobili v prednjem delu vozila, izkoristili, da bo vozilo pri trčenju bolj varno.

Ne rečem, da dvotaktni motor ni zelo zdržljiv. Je pa tudi pijanec, kadar ga siliš, da dá vse od sebe. Ko smo se iz Kranjske gore v Celje peljali kot bi bili na nedeljskem izletu in ne na preskusni vožnji (nikoli čez 100 kilometrov na uro) je wartburg porabil 8,4 litra goriva na 100 kilometrov. S polnim plinom na avtomobilski cesti pa tri litra več — pri tem smo vozili s hitrostjo 110 kilometrov na uro. Za tako velik avto s tako dobrim podvozjem je to prepočas!

Pristajalna steza na Brnikih je dovolj dolga, da smo wartburg pognali do hitrosti 118 kilometrov na uro. In potem smo, ne da bi se morali bati, kdaj bomo končali v jarku ali hiši ob cesti, z vso silo pritisnili na zavore. Vozilo komaj zanesel in podvozja pri tem sploh ne stresel — le prednji del nekoliko zaniha. Če bi imel wartburg močnejši motor, potem bi

si morda na prednjih kolesih upravičeno lahko želeli kolutne zavore. Tako pa so bobnaste povsem dovolj.

Trajnosti še ni nihče preskusil

Bojim se, da nas je pri preskušanju velikokrat zapeljalo, da smo wartburg prestrogo sodili. Avto je tako velik in udoben, da se nam je zdelo, da se vozimo z vozilom srednjega razreda. V resnici pa sodi wartburg po ceni in po prostornini valjev le v najvišji oddelek razreda majhnih avtomobilov.

Po opremi — električni prižigalnik za cigarete, termometer hladilne tekočine, premični žarometi — je wartburg vse prej kot špartansko vozilo. Zal pri nas še ne prodajajo luksuznega wartburga z ležalnimi sedeli in ventilatorjem. Še posebej ventilator smo pri vožnji v mestu pogresali, pa čeprav je gretje zelo izdatno.

In ker bo najbrž še padel sneg — navet: za speljavanje na zasneženih klanecih potrebujete na prvih kolesih zimske gume ali celo verige. Če ne, se boste morali vzpenjati z vzvratno vožnjo.

Sodim, da je novi wartburg 1000 po podvozju, videzu in opremi dorezel tekme vozilom iz zahodnih držav. Motor je morda nekoliko slabši, zato pa je wartburg tudi cenejši.

PRIHODNI TESTI

ŠKODA 1000 MB

PEUGEOT 204

OPEL KADETT

RENAULT 8

AUDI, AUDI 80,

AUDI SUPER 90

NSU TIP 110

CITROEN ID 19

VESPA



Direkcija aerodroma Brnik nam je prijazno dovolila, da smo wartburg 1000 tip 535 preskusili v slalomu na široki betonski ploščadi. Kegli so postavljeni na razdaljah po deset metrov, tako da je proga za slalom dolga 100 metrov, na začetku oziroma na koncu pa je po deset metrov zaleta oziroma izteka.



TEST NOVI WARTBURG 1000

Videz	9	Sodobna oblika. Zelo proporcionalen voz.
Prostornost	10	Prostora za pet oseb. Priljučnik velik — 525 litrov.
Upravljanje	7	Neposreden toda trd volan. Prestavna ročica pri volanu, prestava za vzvratno vožnjo komplicirana. Ročica za utripalke se ne izklopi sama.
Instrumenti	8	Zal, tračni merilec hitrosti. Termometer za hladilno tekočino.
Vidljivost	8	Dober pregled naprej, notranje vzvratno zrcalo premajhno. Tudi zunanje vzvratno zrcalo.
Tesnost	9	Pri pedalih pronica voda. Sicer dobra.
Vzdrževanje	9	Preprosto. Mazanje po 50.000 kilometrih.
Največja hitrost	7	Pod povprečjem za vozila z litrskim motorjem.
Pospeški	7	Vozilo v 1. in 2. prestavi dobro potegne, pri pospeševanju čez 80 km/h mu zmanjka oči.
Vzpenjanje	7	Na snegu prednji kolesi zdrsujeva. Sicer v serpentinah zelo dobro napreduje.
Poraba goriva	7	Pri srednjih hitrostih za dvotakten motor primerna, pri višjih zelo naraste.
Legla na cesti	9	Vozilo je zelo stabilno.
Udobje med vožnjo	9	Odlifno gretje, dobro prezeščevanje, odlično vzmetenje. Zeleni bi ventilator.
Motor	7	Premalo moči za tako težak avto.
Zavore	8	Prav dobre.

MERITVE

IZMERILI SMO:

(naše vozilo še ni bilo povsem utečeno: 1800 prevoženih kilometrov).

Največja hitrost: 118,7 km na uro.

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

Pospeški:

- 0—60 km na uro: 8,5 sekunde;
- 0—80 km na uro: 16,1 sekunde;
- 0—100 km na uro: 26,2 sekunde.

Poraba goriva:

● na potovanju: najmanj 8,4 litra na 100 km (nikoli hitreje kot 100 km na uro); največ 13,6 litra na 100 km (zelo strm vzpon s polnim plinom); na avtomobilski cesti (z vso hitrostjo) 11,6 litra na 100 km — v avtu so bile štiri osebe;

● po mestu: povprečno 11,4 litra na 100 km (merili smo pozimi, ko je poraba večja);

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

Natančnost merilca hitrosti:

(hitrost smo kontrolirali, ko je prisekano konica traku merilca za polovico segala čez oznake hitrosti)

- kazalec na 50-resn. hitrost 46 km/h;
- kazalec na 80-resn. hitrost 77 km/h;
- kazalec na 100-resn. hitrost 95 km/h;
- kazalec na 110-resn. hitrost 106 km/h.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvotaktni — trovaljni — vrstni — vrtilna in glil 73,4 x 78 mm — gibna prostornina 992 kubikov — tlačno razmerje 7,5:1 — največja moč 45 KM pri 4350 vrtljajih v minuti — največji navor (vrtilni moment) 9,3 kp m pri 3000 vrtljajih v minuti — mazanje s 3-odstotno mešanico — vodno hlajenje s črpalko (zapetosten hladilni sistem: kontrola čez dve leti, 8,1 litra hladilne tekočine) — padočeni uplinjač BVF 36 P1 — papirni filtri za zrak: posoda za gorivo 44 litrov (5 litrov rezerve) — svečke M 18 (toplotna vrednost 225) — napetost 12 V — dinamo 220 W — akumulator 42 amperskih ur.

Geomet: motor spredaj, pogonja prednji kolesi — enokoturna suha sklopka s kroglinim vključnim tečajem — menjalnik s štirimi prestavami (vse štiri sinhronizirane) — prestavna razmerja (I) 3,272, (II) 2,133, (III) 1,368, (IV) 0,956, (vratna) 4,44 — prestavna ročica ob volanu — 2,25 litra olja v menjalniku — gume brez zračnic 6,00 — 13, pritisk spredaj in zadaj 1,5 atm.

Voz: limuzina za pet oseb — štiri vrata — jeklena karoserija na podvoznju — prednji kolesi: na posamičnih obeh, spiralne vzmeti, teleskopski blisklci — zadnja kolesi: na posamičnih posrednih nihajočih vzvodih, stabilizator, spiralne vzmeti, teleskopski blisklci — spredaj in zadaj bobnaste zavore, zadaj regulator savorne moči, zavnarna površina 820 cm² — ročna savora na zadnji kolesi.

Mere in teže: dolžina 4,22 metra — širina 1,54 metra — višina 1,43 — medosna razdalja 2,45 metra — priljučnik: dolžina 1,05 metra x širina 1,45 metra x višina 0,4 metra — najmanjša višina od cestniča 160 mm — razdalja med kolesi 1,25 metra (spredaj) in 1,20 metra (zadaj) — radijalni krog 10,3 metra (od skrajne leve na desno 3,5 za vrtljajev volana) — teža vozila 900 kg — dovoljena skupna teža 1300 kg.