



Po skoraj četrto stoletju proizvodnje wartburgov so se v tovarni v Eisenachu odločili za nov korak. Ta je sicer za svetovne razmere majhen, toda velik za tega vzhodnonemškega proizvajalca avtomobilov – opustitev proizvodnje dvotaktnega motorja in začetek nove ere s sodobnim Volkswagenovim štiritaktnim motorjem, preizkušenim v golfu.

Od vloženega denarja in tehničnega znanja ekipe neke avtomobilске tovarne je odvisno, kakšen bo prehod na novi model, za kar se tovarne odločijo, ko so izčrpane vse druge možnosti, na primer manjši kozmetični popravi zunanjosti in notranjosti vozila, spremembe motorja in drugo. Pri Wartburgu, ki je pred nekaj leti trčil s predpisi o zaščiti človekovega okolja v večini evropskih držav, so se držali že preizkušene formule skoraj vseh vzhodnoevropskih držav – povezava s katerim od naprednejših proizvajalcev avtomobilov, ki se je na svetovnem trgu že uveljavil in ki lahko ponudi tisto, za ugodno ceno seveda, čemu se je sam sicer odrekel, ni pa še za odmet. Wartburgova inačica je odkup Volkswagenove tovarne motorjev pod ugodnimi pogoji, kar konkretno pomeni posojilo odplačevati s pomočjo narejenih

Wartburg 1.3

Preverjen motor v trdnji školjki

Prvi korak k posodobitvi wartburga je bila ukinitev dvotaktnega motorja



motorjev. Opustitev dvotaktnega, trivaljnega motorja, katerega poteklo izhaja od DKW, je prekinitev s tradicijo. Novi, štiritaktni motor je tako zavzel prostor starega, ki je že od vsega začetka (od leta 1966) bil postavljen spredaj in gнал prednji kolesi v karoseriji z označko 353. Vozilo s takšno zasnovo je v proizvodnji že od leta 1953.

ŠE NAPREJ ŽIVAHEN

Klub očitnim pomanjkljivostim wartburga 353 pa so se lastniki tega vozila le redko pritoževali nad njim. Poznamo voznike, ki so svojo prvo izkušnjo o vožnji skozi ovine dobili tako, da so se ustavili šele na strehi komaj kupljenega wartburga. Vzrok za prevratjanje je vedno več, ampak v omenjenem primeru je med njimi zagotovo tudi živahen motor, ki je dobro potegnil, ni pa mogel zavirati mase, težke 910 kg, zato je odgovornost za zaustavljanje ležala le na zavorah in seveda spremnosti samega voznika. K temu minusu starega motorja smemo pristeti vsaj še dva – visoko porabo mešanice (od 8 do 10 litrov na 100 km) in onesnaževanje (zakajevanje) okolja. Prednosti so lastniki teh vozil videli v dolgi življenjski dobi in relativno enostavnem vzdrževanju, ki je pomenilo nekaj prihran-

ka za izdatek, ki se mu reče avtomobil.

Volkswagnov motor s prostornino 1272 kubikov je za razliko od dosedanjega postavljen prečno nad prednjim premom, kar vključuje nujno spremembo točki vzmetenja skupaj z menjalnikom. S pomočjo nekaterih manjših sprememb, ki vključujejo uplinjač s samodejnim ogrevanjem zmesi goriva, kar pomeni boljši izkoristek, je moč tega motorja narasla na 43 kW (58 KM) pri 5500 vrtljajev na minuto, medtem ko je moč osnovnega modela motorja 40,5 kW pri 5200/min. To je sodobno zasnovan motor, torej ima odmično gred v glavi, ki jo poganja zobati jermen, s tem pa še hidravlične odmikače ventilov, brezkontaktni elektronski sistem za vžiganje in črpalko za gorivo. Ročična gred je v 5 ležajih in v bloku iz lahe litine. Za hlajenje motorja skrbi sistem s 6,5 litra tekocih, ki vključuje tudi aluminasti hladilnik z električnim ventilatorjem manjših dimenzij. Motor je za razne posege dobro dostopen, razen za dve svečki, saj je za njuno zamenjavo potreben poseben zglobast ključ. Zar vozilo nima servo naprave za zavore, kar smo sicer pričakovali. Prepričani pa smo, da bodo to pomankljivost v kakšnem letu dni odpravili.

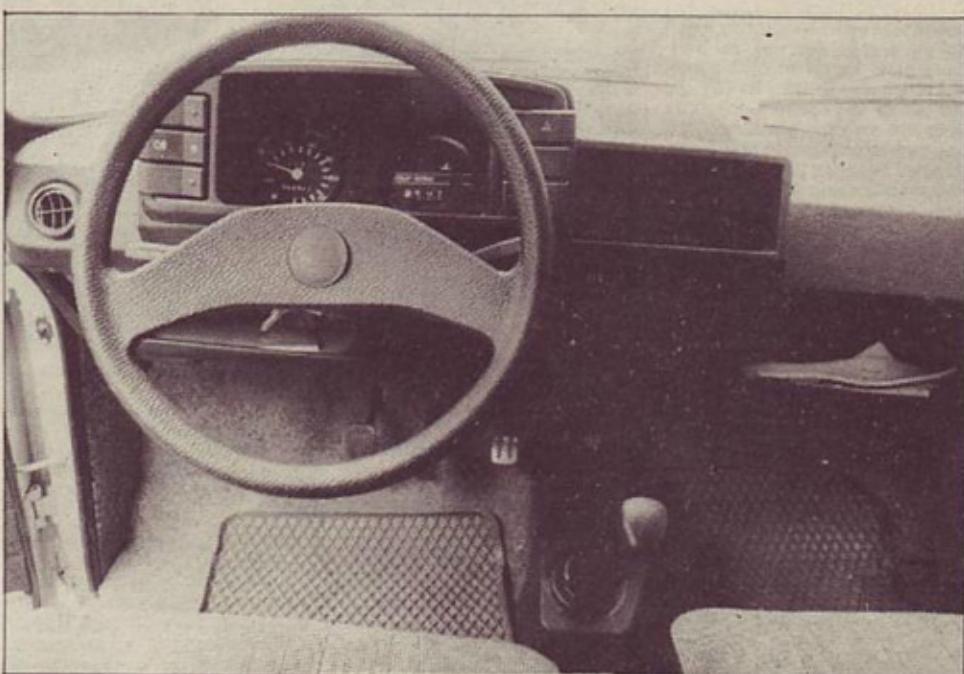
Novi motor je za seboj potegnil tudi logično potezo – novi ozioroma prilagojeni menjalnik. V primerjavi s starim so spremenili prvo in drugo prestavo, drugi dve sta enaki. Spremenjeno je tudi razmerje v diferencialu. Na peto prestavo bo treba počakati kakšno leto, prav tako tudi na servo korektor.

Nestabilnost vozila so zmanjšali s povečanjem kolotega prednjih koles za 102 mm in zadnjih za 60 mm. Za pravo stabilnost pa to še ni dovolj, kajti treba bi bilo znižati težišče v prilagoditi obese.

V Wartburgu so v veliki meri združili staro in novo. Od starega lastnika wartburgov najbolj cenijo njegovo šasijo v obliki zanke s prečnimi nosilci školjke. Takšna, danes že redka, zasnova šasije se je potrdila v težkih voznih razmerah, ki jih je glede na stanje naših cest pri nas kar veliko. Šasija je pripomogla, da se je dalo vozilo izdatno načoleti. Deli karoserije so na šasijo pritrjeni s pomočjo vijakov. Vidnejše spremembe v tem smislu: nov sprednji del z žarometi in plastičnim, odblačenim in nov zadnji del vozila z večjimi, učinkovitejšimi lučmi.

PROSTORNA NOTRANJOST

Posebnost wartburgov je tuu nenačadno število vertikalnih površin. Od zunaj in znotraj deluje kot kocka. To ga seveda močno oddaljuje od sodobne oblike v avtomobilizmu, kjer prevladuje poslovne linije. To pomeni, da je pri wartburgu več pločevine kot stekla, kar pomeni večjo težo, večjo



Nova armaturna plošča (še vedno skromna)

porabo goriva, slabšo aerodinamičnost. Edina prednost pa je prostorna notranjost in morda še to, da sonce teže prodre v kabino.

Novi wartburg, ki nosi sedaj označko prostornine motorja, torej 1,3, ima nekoliko bolje urejeno notranjost, z blagom preoblečene sedeže. Sedeži so veliki, toda žal ne oblikovani anatomsko in zato voznik v ovinkih drsi s sedeža.

Pred prednjima sedežema je ravnen pod. Veliko prostora za noge. Ročica menjalnika, ki je pomaknjena preveč naprej, je tudi na podu. Armaturna plošča je nova in ima le osnovne instrumente.

Že ko odpirate vrata avtomobila, se morate sprijazniti z dejstvom, da so nekatere stvari obrnjene na glavo, na primer ključavnice se

odpirajo in zapirajo drugače, kot smo vajeni pri večini avtomobilov. Kontaktni ključ je na levi strani volana in se obrača v nasprotno smer kot običajno, enako tudi ključ v vratih, čepe na vratih je treba potisniti, če želimo, da se vrata odprejo, in izvleči, da se vrata zaprejo. Ne vemo sicer, zakaj je tako, izvedeli pa smo, da bodo vse te stvari kmalu posodobili.

Prostorna pa ni samo kabina tega vozila, ampak tudi njegov prtljažnik, ki zmore 525 litrov prostornine. Prav po tem je ta avtomobil tudi znan in cenjen. Pokrov prtljažnika je nekoliko privzdignjen, kar povečuje notranji prostor po višini. Če sodimo po baznem modelu, ki smo ga imeli na testu, smemo brez zadržkov reči, da je obdelava precej skromna.



Siroka sedeža, ki pa med vožnjo skozi ovinke vozniku in sopotniku ne dajeta zadosti opore

V prtljažnem prostoru se ta naša ocena nanaša na spoje pločevine, iz katere štrlijo vijaki in matice. Dovolj bi bil kakšen plastičen robnik, da bi zakril te robe in pripomogel k nekoliko lepši estetski podobi.

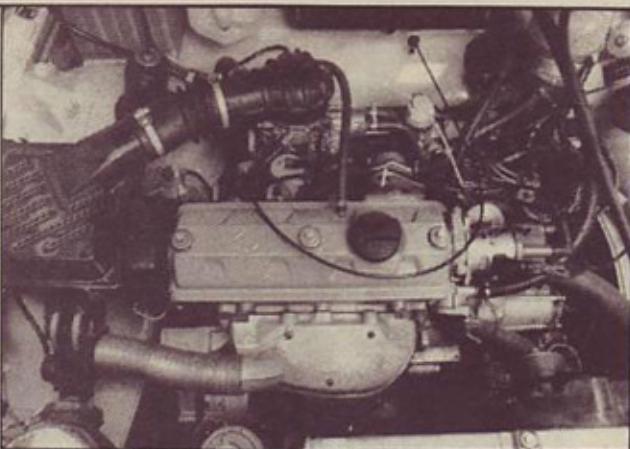
ČAS ZA PRIVAJANJE

Avtomobile med drugim ocenjujejo tudi po tem, koliko časa potrebuje voznik, da se privadi na komande in obnašanje motorja, na menjalnik in lego na cesti. Pri wartburgu je treba biti pozoren na njegov menjalnik in na volan, s katerim je potrebno popravljati željo nosa vozila, da nadaljuje premočrno gibanje. Pedalo za sklopko je mehko in ima kratki hod ter je pravo nasprotje pedalu za zavore. V zvezi s sklopko še ena pripomba – dolžina pletenice se da uravnava s pomočjo vijaka celo s prsti.

Wartburg je hitrejši, kot pričakujete. Hitrejši je tudi od njegovega merilnika vrtljajev, ki ne kaže njegove prave najvišje hitrosti, kajti na ravnih cesti brez nagiba kazalce zelo hitro doseže končni položaj – 150 km/h. Tovarniški podatek govori o 140 km/h, podatkov za pospeške pa ne navajajo. Po naših meritvah naj bi 100 km/h vozilo doseglo v 18 sekundah, ko sta v vozilu dve osebi. Z nekaj šibkejšim motorjem – 40,5 kW (55 KM) golf doseže 151 km/h, pri čemer ne smemo pozabiti, da je raz-



merje teže in moči motorja pri golfu ugodnejše. Podatek za wartburg pravi, da pri 90 km/h porabi 6,4 litra super bencina na 100 km, kar je liter več kot pri golfu. Toda zato lahko wartburg vozi relativno več ljudi in prtljage kot golf. Ne da bi želeli še naprej primerjati ta dva avtomobila samo zato, ker ju povzove enak motor, hočemo povdoriti, da je to samo povod za razmišljaj o naslednjem koraku – novi školjki, kajti prepričani smo, da se ne bo dalo izogniti vprašanju, čemu vztrajati pri stari školjki, ki precej prispeva k potratnejsi porabi goriva. Tudi nova školjka bo prišla, in če se bodo



Prečno postavljen novi motor (iz golfa)

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek na prednjo premo – vrtina in gib 72×75 mm – giba prostornina 1272 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 43 kW (58 KM) pri 5500/min – največji navor 96 Nm pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična greda v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke litine – padotočni uplinjač 34 TL s predgrijetjem zmesi – elektronski brezkontaktni sistem vžiga – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah, alternator 53 A.

Prenos moči: motor spredaj pogona prednji kolesi – suha enolamelna sklopka – sinhronizirani štiristopenjski menjalnik, rotičica na pobu – prestavna razmerja: I. 3,25, II. 2,05, III. 1,34, IV. 0,96, vzvratna 3,08, diferencial 4,35 – platišča 4 1/2 Jx13 – gume 165 SR 13 ali 175/70 R 13.

Voz in obese: limuzina – 4 vrata – 5 sedežev – šasija – posamično obesena kolesa – spredaj dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti in teleskopski blažilniki – zadaj poševne nihalke in prečni stabilizator, teleskopska blažilnika – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolata, zadaj bobna, omejevalnik zavorne moči na

zadnjih kolesih – mehanska ročna zavora deluje na zadnjem kolesu, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo.

Mere in teže: dolžina 4,216 m – širina 1,640 m – višina 1,495 m, (karavan izvedba – dolžina 4,276 m) – medosna razdalja 2,450 m – koloček spredaj 1,382 m, zadaj 1,360 m – rajdnji krog 10,2 m – teža praznega vozila 900 kg – dovoljena skupna teža 1300 kg – prtljažnik 525 litrov (karavan 2000 litrov) – posoda za gorivo 44 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km/h, poraba 6,4 litra super bencina na 100 km pri 90 km/h

v Eisenachu držali začrtane poti, nas ne bi smelo presenetiti, če bi bila iz družine Volkswagnovih avtomobilov, kajti to je zagotovo hitrejši in tudi cenejši način kot pa kompletna proizvodnja novega avtomobila, ki vzame vsaj pet let časa.

Wartburg 1,3, ki smo ga imeli na krajsi preizkušnji, je pokazal, da mu novi motor povsem ustrez. Dober je za premagovanje klancev in varen pri prehitevanju. Močno pa nas je presenetil hrup, ko smo po klancu navzdol zavirali s pomočjo motorja. Je problem v izpušnem sistemu ali resonančni školjki? Hrup motorja je med vožnjo po ravnem delu ali navkreberen znotrjen.

V dežu se izkaže, da sta brisalnika dovolj učinkovita, zadnja šipa se ne maže. Na mokri cesti ob naglem zaviranju zadnji del zanaša, ker je ta del vozila lahki, pa tudi zato, ker sprednje (kulutne) zavore prej primejo kot zadnje (bobnaste), na katere deluje tudi omejevalnik moči zaviranja.

Zadnja sedežna klop z naslonom iz enega dela sega z zgornjim robom le do police, zato pogled nazaj ni moten, vseeno pa naslonjala za glavo ne bi bila odveč. Sprednja sedeža imata polni naslonjali za glavo. Lux različica ima bogatejšo opremo in poleg drugega vključuje tudi pomicno streho.

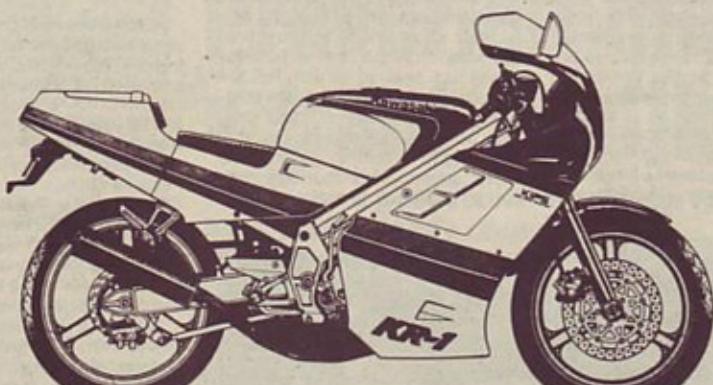
Wartburg je torej ohranil svoj zunanjji imidž in prepričani smo, da bo še vedno našel veliko pristašev iz vrst ljubiteljev dvotaktnih motorjev. Moramo pa jih opozoriti, da po tem motorju ne bodo imeli kaj prida brkijati, kajti razen zamenjave svečk in kontrole olja bodo vse drugo morali prepustiti pooblaščenim serviserjem.

Po daljšem pregovarjanju so se prodajalci in naš generalni zastopnik Interimpex promet – Skopje dogovorili s proizvajalcem, da bo cena wartburga brez davkov znašala 60 milijonov din za prvih 200 vozil, ki naj bi jih pri nas prodali junija. Kasneje pa se ve – obračunski dolar raste enako hitro kakor ameriški... Novi wartburg je nekoliko sodobnejši od starega, pravzaprav je to sinteza novega in dobrega starega in lahko rečemo, da je kljub pomankljivostim, ki smo jih omenili, ta štiri metre dolg avtomobil eden najcenejših iz uvoza pri nas.

Kolikor denarja, toliko muzike, navadno pravimo. To velja tudi za wartburg. Če vam oblika limuzine ne ustreza, dodajmo, da prihaja tudi že karavan izvedba, ki vsekakor ima svojo klientelo. Z njegovo proizvodnjo nekoliko zamujejo, toda jeseni bo ponudba že kompletna.

Besedilo in slike:
MIROLJUB NIKOLIĆ

NOVO: ZDAJ 4% CENEJE



JEKLO TEHNA Kawasaki

Maribor, Strossmayerjeva 30, tel. (062) 23-481 Zunanja trgovina generalni zastopnik

KLR 650	457.852 JPY	GPX 600 R	596.700 JPY	GTR 1000	892.755 JPY
KLR 250	338.512 JPY	GPX 750 R	714.892 JPY	KR1 (250 cm ³)	460.125 JPY
GPZ 500 S	468.180 JPY	ZX 10	858.352 JPY	ZXR 750	792.000 JPY

+ dinarske dajatve okoli 76%, dobava takoj!