

Zadnjikrat smo vozili wartburg, tudi tourist, pred trinajstimi leti. Trinajst let, lepo prosim! Veliko avtomobilov iz tistega časa je že v muzejih. Wartburg je pa skoraj takšen kot je bil. Tovarna v Eisenachu (Vzhodna Nemčija) mu je namenila le nekaj popravkov in cene mu je ta čas za šestkrat poskocila. Vendar se odtej niti tovarna niti zastopnik nista več zmenila za to, da bi nam wartburg ponudil na preskušnjo. Zato nam ga je posodil dobrosrčni redakcijski znanec. Za vse tiste, ki jim je dvotaktna muzika všeč!

Za začetek obudim spomin: dvotaktni motor usmrja okolico, močno hrumi in ne zavira; toda teče na cenejšo meša-

Wartburg 353 W tourist

Koračnica za tri valje

Malce starinska, a še vedno ugodna ponudba; toda pod pogojem, da vam je hrupni dvotaktnik všeč!

nico, se rad vrти in tudi pozimi z veseljem vžiga. Dvotaktniki na štirih kolesih so dandanašnji redkejši od čednih devič, svet pozna le še wartburge in trabante in je celo na tiste po-

starane saabe, ki še kadijo sem in tja po Švedski, že pozabil. Je že tako, da je dvotaktni motorje potrebno ljubiti in da je bilo za trdno ljubezen vse manj časa...

OGLAT IN PROSTOREN

Adijo, aerodinamika! Wartburg je oglat avtomobil, z velikimi ravnnimi površinami in z odsankanim nosom. No, pred trinajstimi leti je bilo še dost takšnih! Tudi zadnja vrata so pri kombiju skoraj navpična, da se šipa na njih z vso silo maže, da pa je prtižljvenega prostora prijetno veliko. Zadnjo klop je moč prekucniti, da je ravna nakladačna površina skoraj dva metra dolga in jo kazita le vzboklini blatnikov na obeh straneh. Rezervno kolo je povsem na dnu in prostor za dodatno šaro tudil. In prav je, če veste: tako velikega kombija v tem vrednostnem razredu ni!

Zal ima zadek tudi neprijetno lastnost, da trpinčni voznika, a o tem poznejel. Vozniku se v wartburgu razmeroma dobro godi, če se je pripravljen ubadati z dvotaktnim mo-



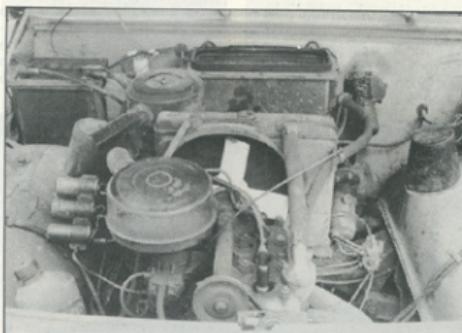
torjem in z vsem, kar to pomeni, in če se spriznati z robatimi vrtati, z razmetanimi stikali na primitivni armaturni plošči, s štrelčim volanskim obročem in z deževnikom, ki se skozi odprtlo okno cedi s strehe naravnost v notranjost.

Wartburgov pod je raven, obrizgan s plastiko in prekrit z gumo ter brez sredinskega grebena. To vzbujata vtis o prostornosti, je pa zopna, ker desna noga omahuje s pedala za plin. In zopna je tudi velika polica, po kateri se drobnarje neusmiljeno kotajojo z ene strani na drugo.

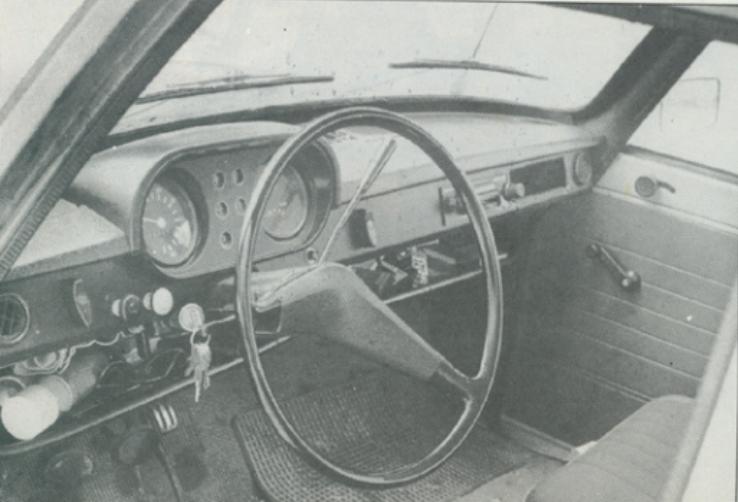
Nasploh je z udobjem v tem avtomobilu nekaj težav: voznikevega sedeža ni mogoče odniti dovolj daleč nazaj, sopotnik nima ročaja, da bi se ga na ovinkih oprijel, pepelnik tik pod prednjo šipo je skoraj neuporaben, splošno počutje je, da je najbolj podobno sedenju v kitari, tako zelo se razduni vsak »čriček«, ki se oglaši, z motorjem vred! Varnostna pasova brez avtomatike sta nepripravno nameščena, gretje je preslabotno za zime, kakršna je bila tokrat, in sedeža s prenizkima naslonjaloma brez vzglavnikov slabo oprimenta lesi. Vidišljivosti v korist sta zunanjji vzvratni ogledali, medtem ko notranje sliko tako zelo pomanjka, da je skoraj brez vrednosti.

Klub temu je wartburg do tolkišne mere zrel avtomobil,

Voznikov delovni prostor: muzejska podoba



Dvotaktni motor: skupek slabih in dobril lastnosti



da vas verjetno nihče ne bo vprašal, koliko časa ste ga delali in kdo vam je pri tem pomagal.

DVOTAKTNO ŽIVLJENJE

Dvotaktni motor je preprosta naprava: ventilov nima, torej tudi odmične gredi ne potrebuje; mače se z ciljem po pogonskega goriva, torej tudi karterja in oljne črpalke ni. Wartburgov motor je trivaljni, z glavo iz lahke litine, z ročično gredjo v štirih ležajih in s trikanalnim izplakovanjem. Toda za skupno težo, ki so mu jo obesili na pleča, je odločno prešibak. Ob ciljnih 1000 kubikih gibno prostornino zmore 36,8 kW (50 KM) pri 4250 vrtljajih v minutu in čeprav se z veseljem vrti, priganjanje ne zaleže kaj prida, ker moč nad temi vrtljaji zelo hitro upade. Tudi največji navor ni tako zelo preprčljiv, da bi bil kos prožnosti ob polno obloženem vozilu, res pa je, da je z wartburgom moč zadovoljivo potovati, če je voznik vajen življjenja na dva taka. Kajti tudi wartburg ima – po vzoru mnogih nekdajnih dvotaktnikov – prosti tek. To je takto kot pri kolesu: poženeš pedala, odnehaš in se pelješ z zaledom.

Wartburgov prosti tek ravna ročica pod armaturno ploščo, s katero je moč sprostiti zaporo med menjalnikom in diferencialom. Tako vrtljaji motorja vselej, ko voznik odmakne nogo s plina, zlagoma upada-

Tehniški podatki

jo, hitrost vozila pa se zaradi zleta je počasi zmanjšuje. Nekaj večji je zaviralni učinek motorja, če je zapora sklenjena, toda vedeti morate, da dvotaktni motor zavira dosti slabše kot štiritaktni.

Prosti tek je uporabna lastnost za zmanjševanje porabe goriva pa tudi za vozniško udobje, saj je moč pretikati brez uporabe sklopke. Res pa je, da je takšno pretikanje zamudnejše in da motorju ob ponovnem pritisku na plin vrtlaji tudi porastejo zlagoma, kar zna biti na prehitro voženih ovinkih prav neugodna lastnost.

Seveda pa dvotaktni in prosti tek zahtevata zanesljive zavorne in reči je treba, da wartburg takšne tudi ima. Sprejaz zavirata koluta, zadaj bobna, in kjer je tako spremen, da zna hkrati pritisniti na plin in zavoro, bo zmogel tudi ovinke

voziti zavidljivo hitro; kljub prostemu teku in dvem taktom. Dokler pa takšne vožnje niste večči, je prosti tek pa metnejše izklipiti, vsaj na ovinkih, pa tudi navzdol po strmljih klančih, zaradi boljšega mazanja motorja. Zavojlo tega bo poraba goriva malce poskočila, toda pri wartburgu morate vnaprej računati na povprečnih 11 litrov dvoostotne mestanice na 100 kilometrov. To je razmeroma veliko, v tolazbu pa ostane, da je mešanica nekaj cenejša od bencina super. Seveda pa ne toliko, da bi bil wartburg varčevalni avtomobil!

ŠASIA POD DEBELO PLOČEVINO

Wartburg je debelokozec, hočem reči, da je njegova pločevina robustnejša kot pri ve-

čini drugih osebnih vozil. Žal pa je precej malomarno zaščitenega pred rjo: avtomobil, ki smo ga vozili, je prevožil manj kot 20.000 kilometrov (pred debelim letom je pripeljal iz tovarne) pa ga je rja že na mnogih koncih premagala.

Trden je wartburg tudi pod kožo: karoserija ni samonosna, ampak čeprav na nosilnem okvirju, ki odločilno prispeva k veliki teži avtomobila. Vsa štiri kolesa so posamično obesene, oprta na vijačne in dodatne gumaste vzmeti, ter na prečna volida vstopajočih in na poševni nihajki zadaj. Zadek je sicer dobro kos tovornim obremenitvam, ne pa tudi dobrigi legi na cesti. Wartburg – naj bo pol ali prazen – plava! Inženirji so se premalo, ali pa sploh nič, posvetili uglaševanju vzmeti in blažilnikov, premo so upoštevali tudi velike razlike v obremenitvami med polnim in praznim vozilom, pa je wartburg za naglo vožnjo zelo ustavljen avtomobil.

Na ovinku mu sili nos zaradi velike teže najprej k zunanjemu robu, kar zahteva dodajanje volana, toda že isti hip mu spodnese zadek in srečo ima, kadar se na ravnih znajde s celim vozilom. Volan je s 3,5 zavrtljajem od ene do druge skrajne točke preveč neposeoden za takšne akrobacije, še posebej na snegu in na spolzkih tleh, kakršna smo okušali med našo preskušnjo. Prav zaradi teh okoliščin tudi ni bilo moč zanesljivo reči, kolikšen delež imajo pri vsem tem gume, se pa že dolgo ve, da je vožnja z wartburgom, obutim v kakovostne pasaste gume, manj problematična; vseeno pa ne do tolitske mere, da bi z njim lahko kar na slépo drveli!

Wartburg 353 W tourist je torej prostoren, a tudi okoren kombi, ki ponuja dovolj prostora za pet potnikov in veliko prtljage, ki je dovolj robusten, da preživi marsikatero cestno grbo, ki pa je tudi dovolj zastreln, da bi ga moralna tovarna temeljito prenoviti. Je pa obenem tudi razmeroma poseni avtomobil, saj je bila njegova zadnjna cena pri ljubljanskem Agrostroju manjša od 140 tisočakov. Ta hip pa nima večne vožnje wartburgov ne cenjanje.

MARTIN ČESENJ
foto: JANEZ ZRNEC

Motor: trivaljni – dvotaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtina in gib 73,5 x 78 mm – globina prostorin 992 kubikov – kompresija 7,5:1 – največja moč 36,8 kW (50 KM) pri 4250/min – največji navor 98 Nm (10 kpM) pri 3000/min – glava – iz lahke litine – ročična gred v 4 ležajih – enojni padotični uplinjač – mazanje z dvoostotno mešanico – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah, alternator 100 W

Prenos moči: motor sprejaz poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristoprenjski sniznirorazeni menjalnik – prestavna ročica ob volantu (ali na tleh) – platiča 4 1/2 J x 13 – gume 165 SR 13 (pneumatik)

Voz in obese: kombi – pet vrat – pet sedežev – karoserija na nosilnem okvirju – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejaz dvojni prečna volida, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, zadaj poševne nihalke, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, sprejaz kolutne, zadaj bobnaste, ročna zavora na zadnjem kolesi, mehanska, z ročico med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,5 zavrtljajja od ene do druge skrajne točke – rajdni krog 10,2 m

Mere in teže: dolžina 4.380 m – širina 1.640 m višina 1.495 m – medosna razdalja 2.450 m kolotek sprejaz 1.275 m, zadaj 1.300 m – teža praznega vozila 970 kg – dovoljena obtežba 440 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 650 kg, brez zavor 500 kg – dovoljena obremenitev streh 50 kg

Zmogljivosti: največja hitrost 125 km na uro (tovarna) – popresek od 0 do 80 km na uro 15 s (tovarna) – poprečna poraba goriva 11 litrov na 100 km (naša meritev).



Pogled v »klet«: prostor za kolo in rototip

Pričajni prostor: največji v tem razredu

