WARTBURG

(Vzhodno)nemški wartburg si je zlasti v vzhodnoevropskih državah pridobil veliko kupcev, ki so mu ostali zvesti dolga leta. Kljub zastareli obliki, slabši končni izdelavi in sprva le dvotaktnemu motorju je wartburg pokazal prednosti predvsem glede vzdržljivosti ter poceni in nezahtevnega vzdrževanja.

rjavenje pločevine

obraba prednjih zavornih oblog

"čričkí" v armaturni plošči

Wartburg so kot avtomobil nižjega srednjega razreda ponujali v kombijevski (tourist) in limuzinski različici, s pogonom na prednji kolesi in v kombinaciji z ročnim štiristopenjskim menjalnikom. Sprva mu je dolga leta za pogon služil le 1,0-litrski dvotaktni bencinski trivaljnik z močjo 37 kW (50 KM), katerega glavne odlike so bile v zmogljivostih in dolgotrajnem delovanju, privlačen pa je bil tudi zaradi nezahtevnega vzdrževanja. Leta 1988 je doživel delno oblikovno osvežitev, predvsem pri lučeh, odbijačih in v potniškem prostoru, dodali pa so mu tudi Volkswagnov 1,3-litrski štiritaktni štirivaljnik z močjo 43 kW (58 KM), ki je bil še vedno opremljen s padotočnim uplinjačem, vendar ta različica ni dosegala uspeha predhodnika z dvotaktnim motorjem.

Dvotaktni motor je, če odmislimo glasnost v potniškem prostoru, pokazal slabosti zlasti pri svečkah in platinah, ki so se rade zamastile, potrebno pa je bilo večkratno čiščenje oziroma, po potrebi, tudi menjava. Zaradi značilnosti dvotaktnega motorja, s katerim med vožnjo ne moremo zavirati, ima ta wartburg tudi dodano vklopljivo motorno zavoro, ki je zlasti v zimskih dneh večkrat odpovedovala poslušnost, zato pa je prednje zavorne ploščice treba zamenjati na vsakih 10.000 prevoženih kilometrov. Pogosta je tudi okvara termostata, kar zahteva takojšen obisk serviserja; v nasprotnem primeru sledi generalno popravilo motorja ali vsaj menjava motorne glave in tesnil. Motor v celem, ne glede na različico, brez pretiranih stroškov zlahka deluje tudi do 150.000 kilometrov, prej pa je potrebna menjava delov sklopke, batnih obročkov, tesnil in seveda motornega in zavornega olja, filtrov, svečk in (dvotaktni motor) platin.

Zaradi slabe kakovosti laka na nekaterih mestih zmaga rja in predre sicer izjemno trdno pločevino, ki se ob morebitnem trku zelo težko poravna. Hitro začne rjaveti pokrov za točenje goriva, kjer se lak zaradi polivanja goriva topi. Pogosti so tudi "čričkí" v armaturni plošči, lastnik pa mora po nekaj letih predvideti tudi menjavo izpušnega lonca.

B.S.

Motorji

- 1,0 litra 37 kW (50 KM)
- 1,3 litra 43 kW (58 KM)

+

- vrednost glede na stroške
- preprosto vzdrževanje
- vzdržljivost
- motorne zmogljivosti (dvotaktni motor)

–

- rjavenje pločevine
- oblika
- trušč v kabini
- oprema