



vozili smo

Ante Mahkota

WARTBURG TURIST

PROSTOREN, CENEN, POČASEN, HRUPEN

«Če bi avtomobile prodajali na vago, bi bil wartburgu komaj kdo kos: kilogram avta dajo za dva jurja in pol,» smo zapisali pred poldrugim letom, ko smo preskušali limuzino wartburg 1000. Kombi wartburg turist, novinec lanske jeseni, ki je bil pri nas tri dni za kratek test je na vago še skoraj boljši kup. Zakaj no benega dvoma ni, da je wartburg velik in prostoren avto, z izredno velikim prtljažnikom, da je grajen še po starem na šasijo in da je njegova pločevina močna in debela.

Toda že tisti trenutek, ko smo vžgali motor 950 kilogramov težkega avtomobila, smo se vprašali, zakaj ni tovarna izdala še nekaj denarja za zvočno izolacijo, saj bi bil avto z deset kilogrami oblog zoper hrup brez primere udobnejši kot je.

Veliki kombi — za ta denar gotovo ni večjega — je namreč prava pločevinasta resonančna skrinja, v kateri povzroča ne-

prijetne šume prav vsaka vibracija: naj se zatrese motor, ko vžge, naj zašklepeta pedal za plin, naj poženete brisalnice vetrne šipe ali ventilator, že ste v pravem čebeinjaku.

Z izredno prostornostjo na eni strani in na drugi za sodoben avto malodane nevzdržno slabo zvočno izolacijo smo začeli naš opis zato, ker smo doslej vozili le malo avtomobilov, v katerih bi bile nekatere odlike tako zelo očitne in pomanjkljivosti tako neprijetne, kot so v wartburgu turist.

Motor brez ventilov

Seveda si kombija nihče ne kupi zato, da bi se vozil s praznim prtljažnikom, in zato naj pri turistu takoj opišemo, kako velik je prtljažnik. Z dvema jermenoma pritrjeno naslonjalo zadnje klopi je moč- goče podreti naprej, in takrat nastane v

turistu malodane poitretji kvadratni me- ter velika nakladalna površina.

Od naslonjaca prednjega sedeža pa do roba zadnjih vrat je malo manj kot dva metra, pa je turist na počitniškem potovanju lahko za dva potnika prijetna hiša na štirih kolesih. Tudi največja dopustna obremenitev avtomobila — v turist je mo- goče naložiti 450 kg tovora, z voznikom vred — da sta pri tem še vedno prednja in zadnja prena razmeroma enakomerno obremenjeni, priča, da so oblikovalci pod- vozja in karoserije hoteli napraviti dober kombi.

Skoda, da jim je pri tem motor slab pomočnik, pa še zadnje premo so slabo prilagodili večjemu in težjemu zadku kombija, ki že pri nekoliko bolj drzni vožnji v ovinkih, če ni naložen, nevarno opetla.

Sicer pa bomo o tem, kako se turist

drži este, zapisali več, ko bomo govorili o pnevmatikah.

Najprej torej o motorju. Dvotaktni trivaljni motor z gibno prostornino tisoč kubikov je po okusu kupeev avtomobilov z lahodnega tržišča povsem zastare. Med vsemi znanimi tovarnami izdeluje dvotaktni motor le še SAAB za svoj »900« — in še to večinoma le za saabe, avtomobile, ki morajo voziti v švedski zimi pa je izredno nanesljivo vžiganje dvotaktnega motorja dlaka, ki se ji nečesto odpovedati.

Skrivnosti prostega teka

Zdi se nam, da smo v testu limuzine wartburg 1000 v »Avtu« 3/1967 premalo pitali o posebnostih vožnje z dvotaktnim motorjem in prostim tekom, ker smo se uštebali, misleč, da bodo wartburge pri nas kupovali predvsem privrženci avtomobilov DKW, ki jih ni več.

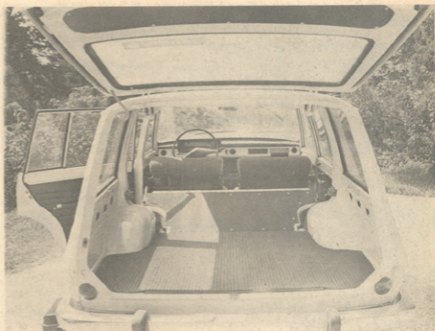
Toda wartburg je s ceno tako zelo privlačen, in uvoznik »Slovenija-avtos iz Ljubljane nam je zagotovil, da ni za avto treba čakati niti trenutka, pa se zanj gotovo odloči tudi marsikateri začetnik.

Posebnost wartburga je prosti tek. Gre za zaporo med menjalnikom in diferencialom, ki jo lahko trdno sklenete z ročico pod volanom. Priporočamo pa vam, da vozite kar največ v prostem teku.

Spomnite se prostega teka pri kolesu, da kolesarju ni treba neprestano poganjati gonik, ko se kolo zaleti. Tako je tudi pri avtomobilu, če ima prosti tek. Takrat namreč motor ne zavira, in ko popustite pedal za plin, se motor kaj kmalu začne vrteti z zelo nizkim številom vrtljajev.

V mestnem prometu je prosti tek zelo koristna naprava, saj lahko prestavljate, ne da bi vklopiljali in izklopiljali sklopko. Spreten voznik vozi z wartburgom po mestu, na primer, takele:

V četrti se je avto zaletel in vozi, kolikor je največ dovoljeno. Odvzame plin, avto se »klopi« naprej, motor se vrtil v prostem teku. Voznik ve, da bo zavil šele čez 100 metrov in se bo do takrat avtomobilu zmanjšala hitrost toliko, da bi bilo najprimerneje, če bi bil avto v drugi pre-



Ko poderete naslonjač zadnjega sedeža, se turist spremeni v spalnico na štirih kolesih, saj je ploščad dovolj dolga za ležišče. Kadar wartburg turist ni namenjen turistom, pa je za prevoz v takole prirejenem avtu na voljo poltretji kvadratni meter površine,

stavi, da bi lažje švignil okoli ovinka, zato spreten šofer že veliko pred ovinkom, ne da bi pritisnil pedal za sklopko, pretakne prestavno ročico v položaj druge. Šele ko pride do ovinka, dodaj plin, in ker je hitrost avtomobila tisti čas primerna drugi prestavi, motor skoraj ne ukuhne in tekoče potegne avtomobil.

Le po klancih in ostrih ovinkih wartburgov motor

Če sklenete zaporo za prosti tek (se pravi, da ga ni več), precej sunkovito zavira — kolikor dvotaktni motor sploh zavira. Zato velja tudi po odprtih cestah, če preveč ne hitite, voziti v prostem teku. V pro-

stem teku motor seveda tudi porabi manj goriva.

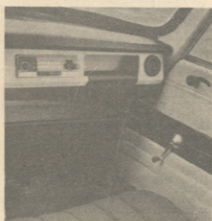
Le po zelo strmih klancih navzdol vam svetujemo izklopiti prosti tek in tedaj, če se vam po ovinkasti cesti zelo mudi pa niste tako izkušeni voznik avtomobila z dvotaktnim motorjem, da bi obvladali tehnično vožnje skonica — petar, ki jo opisujeta Pelt Moss in Eric Carlsson v današnji »Soli za mojstrea. Ko namreč pred ovinkom zavirate, se pravi, da umaknete nogo s pedala za plin, se v prostem teku takoj zmanjšajo vrtljaji motorja, in ko spet začnete pospeševati, izgubite v ovinku nekaj dragoocenih desetink sekunde, ko bi jih pri hitri vožnji še kako krvavo potrebovali, da bi vas sprednji pogon izlekel. V dežju smo tako iz Postojne v Ljubljano pripeljali deset minut hitreje, ko smo izklopili prosti tek.

Da ne bo nesporazumov. Kadar je prosti tek izklopljen, morate obvezno prestavljati tako, kot ste vajeni v vseh drugih avtomobilih, se pravi s sklopko. In še ta nasvet: kadar prestavljate v prostem teku brez sklopke, počasi ravnajte s prestavno ročico in pretaknite jo šele sekundo ali dve potem, ko ste nogo že dvignili s pedala za plin.

Poceni pijanec

V prostem teku ali ne, po naši sodbi je wartburgov motor preslaboten za tako velik avto. Do hitrosti 80 kilometrov na uro prazen kombi zadovoljivo pospešuje, potem pa mu zmanjka moči.

Iz karakteristik motorja, ki so narisane v zelo izčrpnem navodilu za uporabo wartburga, bo nekoliko tehnično razgledan voznik hitro spoznal, da dvotaktnemu motorju, ki doseže največjo moč 45 km pri 4250 vrtljajih v minuti, po tej konici zelo naglo zmanjka moči. Se pravi, čeprav se dvo-



Všeč so nam bili dušniki na robovih armaturne plošče, skozi katere pri večji hitrosti pliha zrak tudi na stranska stekla. Pozimi, ko je vključena kurjava, in če ste doplačali za ventilator, se skozi šobi hitri otajata stranski okni. Prostor za radio je zelo ličen, voznik pa se mora stegovati, da doseže gumb.



faktni motor zelo rad vrti, nima ventilov in zato zelo dobro prenese visoke vrtiljaje, pri prestavljanju nikar ne sodite moči motorja po njegovem rotnenju.

Wartburg velja voziti kar največ tako, da se bo motor vrtil tritisočkrat do štiritisočkrat v minuti. Čeprav naš avto še ni bil dovolj utečen, saj smo z njim prevozili le 700 kilometrov in je imel na koncu na števcu 1500 prevoženih kilometrov, smo se odločili za nekatere meritve. In pokaže se je, da je sicer najbolj pospeševal, če smo prestavljali iz prve v drugo pri 35 km na uro, iz druge v tretjo pri 5000 vrtiljajih motorja v minuti, da pa so bili pospeški komaj nekaj desetink sekund slabši, če smo prestavljali pri po 5 ki-

lometrov na uro nižjih hitrostih — po drugi strani pa veliko slabši, če smo v posameznih prestavah silili motor nad 5000 vrtiljajev v minuti.

Motor je dober pivec, vendar se razmeroma velika poraba goriva izenači s tem, da avto toči mešanico olja in navadnega bencina, ki je precej cenejši od bencina super.

Naši preskuševalci so šli na pot iz Ljubljane čez Pokljuko v Bohinjsko Bistrico pa nazaj na Bled in mimo Jesenic čez Vršič v Bovec ter ugotovili, da je pri forsirani vožnji v klancih porabil 11,2 litra mešanice na 100 km. Potem so od Bovca do Kopa vozili precej zmerno in namerili po-pročno poraba 10,3 litra na 100 km. Pri vožnji po mestu je seveda računati na nekoliko večjo porabo.

Boljše gume!

Po tem, kako je zasnovano podvozje — vsa kolesa so na posamičnih obesah, zadaj so poševne nihalko — je pričakovati, da se bo wartburg zelo dobro držal ceste. Treba je pohvaliti, da sta vzmetenje in blaženje zelo dobro ugašeni tudi pri večji hitrosti na slabih cestah. K mehki in prijetni vožnji pripomorejo tudi dovolj udobni sedeži, ki so — kako prijetno poteti! — oblečeni v blago.

Manj zadovoljni smo bili z avtom, ko smo začeli poditi. Težek zadek in nekoliko slabo premišljena vozna geometrija sta po naši sodbi kriva, da je turist v ostrih ovinkih precej nesprijetno vožnjo. Zelo neposreden volan, ki ga je voznik pri mestni vožnji zelo vesel, je premalo natančen, da bi bilo mogoče avto brez sunkov izvleči iz ovinka.

Ko pripodite v ovinek, morate najprej volan zelo dodajati, potem pa nenadoma oplete zadek, in treba je naglo odvzeti volan. Le-ta pa je v wartburgu predr, da bi voznik lahko dovolj urno ukrepal.

Prepričani smo, da bi se wartburg veliko boljše držal ceste, če bi ga obuli v boljše gume. Originalne gume brez zračnic so

sicer zelo trdožive, prijemljejo pa slabo. Na spolzkem asfaltu nas je nekajkrat zelo neslo.

Zal nismo imeli možnosti, da bi gume zamenjali in poskusili, kako se avto drži ceste, če ima drugačno obutev. Zato naj ponovimo za zahodnonemškimi preskuševalci limuzine wartburg 1000, ki so ugotovili, da se wartburg s pasastimi gumami neprimerno bolje drži ceste. Mnogi lastniki menda vozijo tudi z gumami michelin X in so zadovoljni.

Je treba ljubiti?

Bojimo se, da nas je pri preskušanju wartburga nekajkrat zapeljalo, da smo ga prestrogo sodili. Avto je namreč tako velik, prostoren in tako bogato opremljen, da se voznik kar sam po sebi navzame meril srednjega razreda. V resnici pa sodi wartburg med cenejše avtomobile, ki jih prodajajo pri nas.

Turist se nam zato zdi prav idealen avto za majhne prevoznike, ki se pač ne zmenijo za slabotna pospeške in ki ne nameravajo drveti v ovinkih, ampak si žele velik in prostoren pa dovolj poceni avto.

Za 24.000 dinarjev namreč dobite: zelo velik avto s petimi vrati; karoserijo, ki je pritrjena na šasijsko, kar je dobro, kadar je treba popravljati zmečkano pločevino; dobro ogrevanje, všeč so na armaturni ploči praktične odprtine za zračenje brez preplaha; ugašene vzmeti in blažilnike; motor, ki je zadovoljen z navadnim bencinom.

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

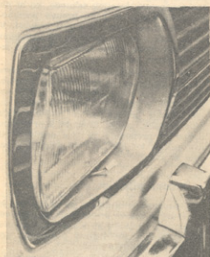
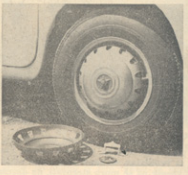
PRIPOROČAMO VAM

Okrasne plastične pokrove iz «moplena» za avtomobilska kolesa FIAT ZASTAVA 600, Proizvajala:

»POLIGALANT«

VOLČJA DRAGA, NOVA GORICA, tel. 065 - 72-513 750, 850.

Za nakup se zanimajte v trgovinah z avtomobilske rezeravnimi deli ali direktno v tovarni.



Vzvodček za dviganje žarometov, ki ga ima tudi limuzina wartburg, je še posebej primeren za kombi. Kadar je namreč zadek zelo obtežen, z vzvodom obrnete žaromete, da ne slepote voznikov, ki vam prihajajo nasproti.