

# PERINTEELLISET MALLIT

Autoteollisuus perustettiin Eisenach'iin vuonna 1896. Täten on kaupunki eräs maailman vanhimpia autoteollisuuden kehityksen ja valmistuksen tyyssijoja, jossa tapahtuneen teknisen kehityksen tuloksena meillä on tänä päivänä mitä uudenaikaisin ja yksilöllisin ajoneuvo. Tällä tiellä on Eisenach'in autoteollisuus saavuttanut mittavia suorituksia. Ensimmäiset autot valmistettiin Eisenach'issa jo ennen vuosisadan vaihdetta. Ne olivat nimeltään Wartburg-moottorivaunuja ja edustivat autoa sen primitiivisessä alkuvaiheessa. Rakenteeltaan kevyeseen ajurin rattaista virikkeitä saaneeseen alustarakennetkaisuun oli sijoitettu voimalähde takaosaan istuimien alle. Malli I oli ilmajäähdytteinen bensinmoottori, kun sitä vastoin mallissa 2 oli vesijäähdytteinen moottori teholtaan n. 5 hv. Tätä Wartburg-moottorivaunua myytiin "Cosmobile" nimisenä aina Pohjoisamerikkaa myöten, ja se sai monia ystäviä etenkin erittäin tarkalla viimeistelyllään. Korkeatasoinen laatu ja käyttökelpoisuus olivat jo niinä aikoina tunnusomaisia merkkejä Eisenach'issa rakennetuille autoille. Dixi-merkkisellä autolla, joka ilmestyi julkisuuteen vuonna 1904 ja joka voidaan laskea erääksi kuuluisimmaksi ja eniten ajetuimmaksi saksalaiseksi henkilöautoksi, tapahtuivat seuraavat askeleet uuteen suunnitteluvaiheeseen. Tällöin sai "automobiili" lähinnä sen klassiset standardimuodot. Monista Dixi-malleista, joista erät

olivat teholtaan 60 hv, moottorin sylinteritilavuuden ollessa 3,5 l ja moottorina 6-sylinterinen, muodostui vuonna 1927/28 valmistettu 763 cm<sup>3</sup>-moottorinen pienauto DA 1, vielä nykyäänkin kuuluisa Oldtimer-malli, erittäin nopeasti suosituksi. 30-luvun aikana kehitti Eisenach'in autoteollisuus BMW-mallista, jossa oli sylinteritilavuudeltaan 2,0 l, 6-sylinterinen moottori, loistavan käyttöauton, jolla oli urheilullinen luonne. Toisen maailmansodan jälkeen otettiin jo vuonna 1945 tehtaalle jälleen autoteollisuuden käyttöön. Samalla päättyi tällöin EMW 340-2-mallin edelleen kehittäminen. Vuonna 1953 tuli Eisenachissa tuotantoon täysin uusi autotyyppi, IFA F 9, varustettuna kolmi-sylinterisellä 2-tahti-moottorilla, tilavuudeltaan 900 cm<sup>3</sup> ja etupyörävedolla. Tämä rakennetapa otettiin vuodesta 1956 lähtien Wartburg 311-malliin ja näin sai varhaisten mallisukupolvien moderni "eisenachilainen etuvetoauto", tyyppi Wartburg 353 uuden teknisesti nerokkaan rakenteen. Eisenachilainen autoteollisuus voi näin osoittaa pitkän rivin perinteitä ja kunnioitettavia saavutuksia. Todisteena näistä ankeitten pioneriaikojen saavutuksista ja alati eteenpäin pyrkivästä kehitystyöstä oman aikansa autoistamisessa ovat alkuperäiset tyyppimallit kahdeksalta vuosikymmeneltä nähtävänä Eisenachissa, näyttelyhallissa, Wartburgalleen varrella.

Eisenach'issa ei ole aloitettu vasta eilen autoteollisuutta. Vaan jo niinä aikoina, kun koko autoteollisuus oli vielä lapsenkengissä ja opetteli kävelemään ja jolloin autokaan ei ollut nimeltään auto. Mutta huolimatta siitä

omaperäisyydestään ja monestikin alkeellisuudesta, jota me voimme tänä päivänä vertailla todeta,

olivat nämä Wartburg-moottorivaunut jo aikanaan teknisesti tienäyttäjiä, käyttökelpoisia ja luotettavia ajoneuvoja. Ja niinpä kirjoittikin seuraavana vuosikymmenenä, 1907, aikansa huomattavin sanomalehti Dixi-automobilestä seuraavaa: "Uudet

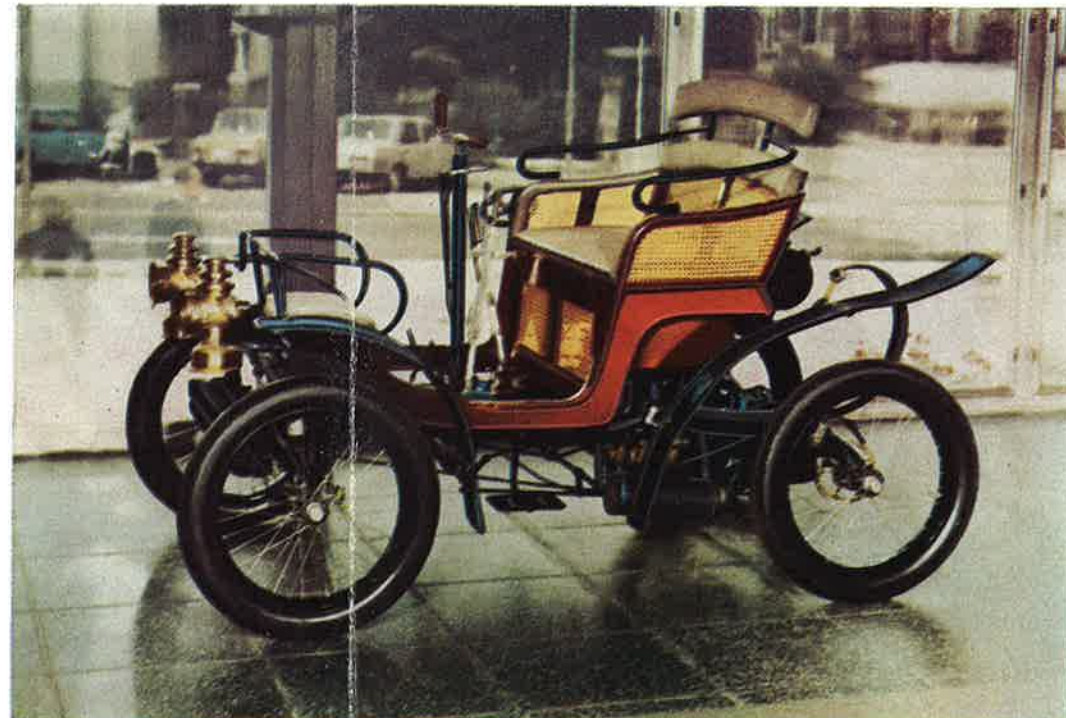
ajoneuvokonstruktioit ovat oikeutetusti herättäneet huomiota".



Wartburg-näyttelypaviljonki ▲



Kuuluisa Dixi-pienauto



Wartburg-moottorivaunu – ensimmäinen Eisenachin automalli

BMW tyyppi 340-2 (1949–1955)



# URHEILU- TOIMINTA

Wartburg-kilpa-autot saavuttivat vuonna 1900 jo ensimmäisiä sijoja, eisenachilaisella tyyppillä 328 ajettiin vuonna 1940 Mille Miglia'n kokonaisvoitto, ja jo 50-luvulla laskettiin AWE-kilpa-autot omassa luokassaan maailman nopeimpien joukkoon. Mutta suurien kilpailujen aikakausi on jo takana päin. Suunnittelun tason, materiaalin laadun ja valmistustarkkuuden osoittaa tänään eisenachilainen autoteollisuus autourheilussa erittäin vakuuttavasti sarjajalimesteillä Wartburg 353-malleilla. Tämä osoittaminen tapahtuu kansainvälisissä ralleissa ympäri Eurooppaa. Näissä raskaissa vakioautoilla ajettavissa kilpailuissa, jotka koostuvat tuhansista matkakilometreistä ja aina välillä ajettavista pikataipaleista, jotka sisältävät kaiken mahdollisen mitä yleensä tiet voivat tarjota, nopeaa kääntäjä, hiekkatietä ja vuoristoteitä, joutuvat autot mitä suurimmille rasituksille alttiiksi. Tällöin ratkaisevat juuri luotettavuus, suorituskyky ja kaikki ajominaisuudet. Ja ennen kaikkea tämä tapahtuu kilpailevia merkkejä vastaan, jotka useinkin osallistuvat erikoisautoilla. Tämä siksi, että rallit ovat tänä päivänä kunnia-asia johtaville autonvalmistajille. Tällaisissa, kovissa johtavien tehtaiden keskinäisissä autourheilukilpailuissa ovat eisenachilaiset vakioautot saavuttaneet erinomaisia menestyksiä: Tarkastelemalla urheilusaavutuksia vuonna 1971-72 on jo 23sta suuresta

rallista yksistään 3 yleisvoittoa, 24 luokkavoittoa ja 9 joukkuevoittoa Wartburgin tiillä. Mitä tulee Rallye Monte Carlo 1973, sijoittui tällöin Wartburg 353 ensimmäisenä etuvetoisena auton ryhmässä 2 (kuutiotilavuudelta 1150 cm<sup>3</sup>) toiselle sijalle. On tuskin parempaa mittapuuta Wartburg 353 mallin hyvälle laadulle ja luotettavalle käyttökelpoisuudelle kuin sen ensiluokkaiset saavutukset kansainvälisissä ralleissa. Kuitenkaan tällainen tehon osoitus – ei suinkaan Formulakilpa-auton, vaan tavallisen vakioauton, ei ole kaikkea mitä Wartburg pystyy tarjoamaan. VEB Automobilwerk Eisenach aktivoi aina jatkuvasti menestyksellistä osanottoa ralliurheiluun ja samalla käyttää hyödyksi arvokkaita kokemuksia koko Wartburg 353-mallin kehitystyötä varten. Tällä tavoin on saatu lukuisia parannuksia, kuten vakiovarusteena 50 hv moottori 353/1. Samoin on voitu ralleissa kokeilut rakenne-elementit ottaa täysin luotettavina ratkaisuihin sarjajalimesteiseen malliin. Tällä tavoin on autotehdas käyttänyt autourheilua käytännön ratkaisujen kokeilukenttänä, ja se on toiminut oleellisena osana käyttöauton kehitystyössä. Näin ajateltuna onkin jokainen oikeastaan Wartburg 353-autossaan menestyksellinen osanottaja. Myöskin sellainen, joka ei ajaessaan edes ajattele rallikilpailuja.

Voittaminen on tietysti aina tärkeää, ja tekninen ylivoimaisuus kuuluu tämän päivän automaailmaan. Puhuessaan Wartburg 353 rallijoukkueen jäsenille lausui

AWE-toimitusjohtaja puheessaan tehtaan kannan seuraavasti: "Säälimättömässä kamppailussa joutuvat ralliautot rasituksen ja suorituskyvyn raja-arvoille, jollaisille normaalissa kokeilutyössä ja liikenteessä ei koskaan jouduta. Mutta juuri tällä tavoin voikin se

autonvalmistaja, jonka tuotteet näissä erittäin vaikeissa olosuhteissa osoittautuvat

arvoisikseen ja läpäisevät ne kunnialla, myöskin tarjota asiakkailleen jokapäiväisessä autolla liikkumisessa turvallisuutta ja luotettavuutta."



WARTBURG 353 erällä pikataipaleella RAC-rallissa, Englannissa



... Rallye Monte Carlo 1973 ▲



# WARTBURG 353

## NÄYTTÖÄ EDISTYKSELLISYYDESTÄ

Vuonna 1974 ojennettiin VEB Automobilwerk Eisenach'n johdolle Karl-Marx'n kunniamerkki, joka on korkein kunniaosoitus Saksan demokraattisessa tasavallassa. Tämä merkitsee Eisenach'in autoteollisuuden loistavan tehokkuuden ja jatkuvasti kasvavien lukumäärien sekä Wartburg 353-mallin tuotannon laadun palkitsemista. Tämä eisenachilaisen teollisuustuotteen kehittyminen nykyaikaiseksi henkilöautoksi on vakuuttava näyttö niistä ratkaisevista kehitysaskelista mitä on tapahtunut nyttemmin Saksan demokraattisen tasavallan 25-vuotistaipaleen aikana.

Suorittamalla jatkuvaa tuotannon intensiivistä kehitystyötä ja toteuttamalla huomattavia rationalisointitoimenpiteitä on eisenachilaisen autoteollisuuden onnistunut toteuttaa sosialististen maitten välisessä kilpailussa jatkuva tehokkuuden kasvaminen. Niinpä tehdasyhteisö tuotti vuonna 1973 jo 10 kuukauden aikana yhtä paljon autoja kuin koko vuonna 1970. WARTBURG 353-malli, joka on rakennettu vastaamaan 70-luvun tieliikenteen asettamia korkeita vaatimuksia, on saavuttanut suosiota ja kansainvälistä tunnustusta, sekä osoittanut kilpailukykyä eurooppalaisilla automarkkinoilla ja suurentanut vientilukujaan vuosi vuodelta.

Tähän kaikkeen on varmasti perustana Wartburg 353: mallin alati kehittyvä tekninen rakenne: keskisuudessa sylinteritilavuusluokassa taloudellisuuteen yhdistyneenä suuri tehohippu, erinomaiset ajo-ominaisuudet ja ensiluokkainen mukavuus, kaikki nämä tekijät ovat toteutuneet pitkälle kehitetyn etuvetojärjestelmän avulla, johon liittyy oleellisena osana 1000 cm<sup>3</sup> 50 hv-moottori, sekä erittäin onnistunut alustarakenne kierrejousoineen ja vinoheiluritaka-akselistoineen, ja kaiken tämän päälle on asennettuna 4-ovinen tukeva kori, jossa on tilaa viidelle henkilölle.

Wartburg 353-mallin tyyppivalikoima tarjoaa Standardja de Luxe-versioiden rinnalla monikäyttöisen Touristmallin sekä erikoisvarusteina kuppi-istuimen, vaihteiston lattiavalitsimen ja paljon muita lisävarusteita. Tällä hetkellä voimassa olevat autoteollisuudelle asetettavat vaatimukset täyttää Wartburg 353-malli jo tänään esikuvallisesti. Tästä on esimerkkinä huoltoystävällisyys 5000 km:n huoltovälein. Ja mitä tulee ECE-määräyksiin vaatimiin turvallisuusnäkökohtiin todistavat suoritetut kolarikokeet korin etu- ja takaosien törmäystä vaimentavat ominaisuudet sekä matkustamon muotojäykkänä pysyvyyden. Tämän lisäksi esittäytyy usein mallivuosi vielä pitemmälle kehitetyllä turvallisuudella,

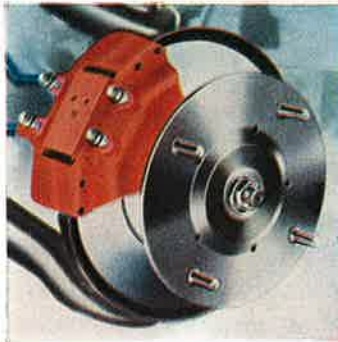
mukavuudella ja käyttöominaisuuksilla. Huomattavimpia kehitystyön tuloksia ovat: levyjarrut ja 2-piiri-jarrujärjestelmä varustettuna kuormituksesta

riippuvalla paineentasausventtiilillä taka-akseliston jarruille, ajovalot ovat muutetut H4-tyyppisiksi ja laturina on



▲ Kaksipiirilevyjarrut

▼ Uudelleen muotoiltu kojetaulu



▲ Mallivalikoima WARTBURG 353 Limousine ja Tourist

vaihtovirtalaturi, uusi turvallisuusohjauspylväs, kokonaan uusittu sisustus kojelaudan materiaalista istuinmateriaaliin –

yhteensä 20 erilaista uutuutta on esiteltävänä uudessa Wartburg 353-mallissa.



ECE-turvallisuustesti ▼



## TEKNISET TIEDOT

Moottori on kolmisylinterinen, 2-tahtimoottori, sylinterihalkaisija/iskunpituus 73,5/78 mm, kokonaisiskutilavuus 992 cm<sup>3</sup>, teho 50 hv tai 55 SAE-hv kierrosluvulla 4250 r/min, max. vääntömomentti 10 kpm kierrosluvulla 3000 r/min, tuoreöljyvoitelu, 1:50, suljettu jäähditysjärjestelmä varustettuna tuulettimella ja termostaatilla, putouskaasutin, akkusytytys varustettuna kolmivipukatkojalaitteella, akku 12 V. Voimansiirtöjärjestelmä koostuu kuivasta, 1-levykytkimestä, ja täysin synkronoidusta 4-vaihteisesta vaihteistosta varustettuna lukittavalla vapaakytkimellä. Voimansiirto tapahtuu kaksoisniveloakselien välityksellä etupyöriin. Rungon muodostaa profiiliputkikehikko, johon pyörät on kiinnitetty edessä kaksoistukivarsilla ja takana viistoheilurilla siten, että kaikki pyörät ovat erillis jousitettuja. Jousitus on järjestetty kierrejousilla ja kumilisäjousilla, kaksitoimisilla

teleskooppi-iskunvaimentimilla, kallistuksenvaimennin takana. Ohjauslaitteet muodostaa hammastanko-ohjaus. Jarrujärjestelmä on varustettu paineensäätöventtiilillä, joka säättää takapyörien jarrupaineen, käsijarru on mekaaninen takapyöriin vaikuttava, rengaskoko 6,00–13 tai 165 SR 13. Auton mitat ovat seuraavat: akseliväli 2450 mm, raideväli edessä/takana 1275/1300 sekä pituus/leveys/korkeus 4220/1642/1495. Poikkeuksena Tourist-mallin pituus 4380 mm. Auton omapaino on 900 kg, sallittu kuormitus 400 kg jolloin sallittu kokonaispaino 1300 kg. Tourist-mallissa on omapaino 960 kg, kantavuus 450 kg, jolloin sallittu kokonaispaino 1410 kg. Huippunopeus on n. 130 km/h. Keskimääräinen polttonesteenkulutus on 8,5–9,8 l/100 km Tourist-mallilla 8,8–10,0 l/100 km, riippuen suuresti ajotavasta ja olosuhteista. – Oikeus muutoksiin pidätetään –



VEB  
Automobilwerk  
Eisenach  
59 Eisenach  
DDR



Transportmaschinen Export-Import  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der Deutschen Demokratischen Republik • DDR 108 Berlin

IV1015 Ag 21/2137/74 25 000

**Kahdeksan  
vuosi-  
kymmentä  
Wartburg  
autoja**

**UUTTA  
MALLISSA**

**353 W: LEVYJARRUT!**