

Wartburg

Huomattavia malleja jo tuotannon alusta alkaen



Wartburg-näyttelypaviljonki

● Vuonna 1896 perustettiin autotehdas Eisenach'iin. Täällä syntyivät jo ennen vuosisadan vaihdetta ensimmäiset Wartburg-moottorivaunut.

Näissä kevyissä alustarakenteeltaan ajurinrattaita muistuttavissa autoissa oli moottori takaosassa, istuimen alla.

Mallissa 2 oli vesijäähdyttimellä, 764 cm³ sylinteritilavuuksinen moottori, teholtaan



5 hv. Wartburg-moottorivaunuja myytiin myöskin "Cosmobile" nimisenä aina Pohjois-Amerikkaan saakka. Korkeatasoinen laatu ja käyttökelpoisuus olivat jo alusta lähtien tunnusomaisia Eisenach'issa valmistetuille moottorivaunujen ensimmäisille malleille.

Ja vähän myöhemmin antoi jo vuonna 1904 valmistunut Dixi-mallisto, edistyneillä rakennusratkaisuineen automobiilille sen klassisen muodon. Tällöin sijoitettiin moottori auton ateen, josta voima siirrettiin kytkimen ja vaihteiston välityksellä takapyöriin, kori oli asennettu erillisen runkorakenteen päälle omana kokonaisuutenaan.

Dixi-automobiili lasketaan erääksi kuuluisimmaksi ja eniten ajettumaksi saksalaiseksi henkilöautoksi. Koko mallisarja ulottui aina kuuluisaan Dixi-pienautoon DA 1, joka vuonna 1927/28 päätti tämän tyyppisarjan markkinointikauden.

Malli DA 1 muodosti kuitenkin lähtökohdan, josta syntyivät Eisenach'in autoteollisuuden uuden yhtiötunnuksen alla 30-luvun maineikkaat kak-

● Wartburg-moottorivaunu – ensimmäinen Eisenach'in automalli

Kuuluu Dixi-pienauto



silitraitset, kuusisylinteriset mallit.

Sodan jälkeen valmistettiin suurimmaksi osaksi tuhoutuneessa tehtaassa jo vuonna 1945 jälleen autoja, ja tällöin oli kyseessä sodanjälkeinen malli 321. Tätä seurasi vielä autotyyppi EMW 340-2.

● Jo vuonna 1953 aloitti VEB Automobilwerk Eisenach kehitystyön, jonka tähtäimenä oli

uuden autotyypin jatkuva tekninen parantaminen. Jo tällöin näytti tehdas ottaessaan tuotanto-ohjelmaansa IFA F 9-mallin luopumisensa siihen asti käytössä olleista rakennusratkaisuista sekä peritystä tyyppimalleista. Eisenachilainen autoteollisuus keskittyi ennen kaikkea taloudelliseen ja suorituskykyiseen käyttöautoon, joka on varustettu etuve-

dolla ja kolmisylinterisellä kaksitahtimoottorilla. Tämä rakenneyhdistelmä oli ja on edelleen VEB Automobilwerk Eisenach'in pitkän suunnittelun tulos, sillä:

Vuonna 1956 valmistui Wartburg 311-malli, tähän liittyen mutta täysin uudelleen suunniteltuna ja rakennettuna Wartburg 353-malli ja vuonna 1975 maaliskuussa tuli sarja-

valmistukseen Wartburg 353 W-malli.

Eisenach'in autotehdas luetaan erääseen maailman vanhimmista tehtaista, joissa ylipäänsä aloitettiin moottorikäyttöisten vaunujen tehtaamainen valmistaminen ja missä jatkuvasti pyrittiin kehittämään näiden silloisten automallien tehoa ja kaikin mahdollisin tavoin mukavaa ja suhteellisen riippumatonta matkustusapaa. Tässä kehitystyössään pyrkimyksenään toteuttaa uudenaikaisin yksilöllisin ajoneuvo asetti Eisenach'in autoteollisuus merkittäviä ja itselleen tunnusomaisia suuntaviivoja, joilla on merkitystä vielä nykyaikakin. Jopa tuoreimmassa Wartburg-mallisarjassa on todettavissa näitä teknisiä perinteitä sekä lukuisia autoteollisuuden alkuvaiheilta tuttuja, klassisia kehitysvaiheita, jotka ovat nyt toteutettuina uusimmissa malleissa.

Jo omana aikanaan pidettiin Wartburg-moottorivaunua ensiluokkaisena tuotteena.

Dixi-automobiilista kirjoitti seuraavana vuosikymmenenä, 1907, eräs alan aikakauslehti seuraavaa:

"Uudet ajoneuvokonstruktiot ovat oikeutetusti herättäneet huomiota".

Autourheilu täydessä toiminnassa

Wartburg 353 ralliautona

Vasta varsinaisen säsäyksen moottorikäyttöisten vaunujen tehdasmaiseen valmistukseen antoi vuonna 1894 Pariisista Roueniin ajettu autokilpailu, joka oli nimeltään "Vaunut ilman hevosja".

Tästä lähtien ovat autokilpailut esittäneet erittäin huomattavaa osaa autoteollisuuden kehityksessä.

Koko tämän aikakauden menestivät Eisenach'in autoteollisuuden autot erittäin merkityksellisesti. Wartburg-kilpa-autot saavuttivat ja 1900 voittoja ja ensipalkintoja. Vuonna 1940 voitettiin Eisenach'in autotyypillä 328 Mille Miglia-kilpailun yleisvoitto. 1950-luvulla laskettiin AWE-kilpa-autot omassa luokassaan maailman nopeimpien joukkoon.

Mutta suurien kilpailujen aikakausi on jo takana.

Moottorin ja alustarakenteen suunnittelun kokonaistaso, materiaalin laatu ja eri valmistusvaiheiden tarkkuus käyvät ilmi tänä päivänä erittäin hyvin autourheilussa, johon VEB Automobilwerk Eisenach osallistuu täysin sarjavalmisteilla autoilla.

Näin on tapahtunut jo vuo-



desta 1954 lähtien, toisin sanoen ensimmäisen eisenachilaisen etuvetoauton tuotannon alusta lähtien, ja kilpailutoiminta on kasittänyt kaikki Euroopassa ajettavat kansainväliset rallit.

Näissä raskaissa urheiluautoille tarkoitetuissa kilpailuissa, jotka koostuvat tuhansista matkakilometreistä ajoikatarkkailuineen, sisältäen

Menestyksen symboli

nopeaa kääntäjä, hiekkatietä ja vuoristoteitä, ratkaisevat auton suorituskyky ja ajoominaisuudet sekä luotettavuus. Näissä kilpailuissa on jouduttu ajamaan yleisluokan voitosta tunnetuimpia auto-merkkejä vastaan, jotka ovat usein osallistuneet korkeavirit-



Wartburg 353 pikataipaleella, RAC-rallissa, Englannissa

teisillä erityisesti rallikäyttöön rakennetuilla erikoisautoilla. Ja tällaisissa kovissa, johtavien tehtaiden keskinäisissä autourheilukilpailuissa, ovat eisenachilaiset vakioautot saavuttaneet erinomaisia menestyksiä.

Wartburg-autojen ralleihin osallistumista ei pidä tarkastella yksistään teollisuustuotteen laadun ja käyttökelpoisuuden esittelemisenä.

Paljon tärkeämpää on ollut VEB Automobilwerk Eisenach'in kannalta ralleihin osallistuminen eräänä oleellisimmista tekijöistä suoritetessa samanaikaisesti ja järjestelmällisesti jokapäiväisen käyttöauton teknistä kehittämistä ja kokeilua.



Rallikilpailuita käytetään lisätutkimusmuotona tieteellisten tutkimusohjelmien rinnalla, jolloin koestetaan uudet rakenneosat ja laitekokoisuudet, sekä pyritään saamaan ne teknisesti niin virheettömiksi, että ne ovat kypsiä sarjavalmistukseen. Tällä tavoin on saatu lukuisia parannuksia, kuten 50 hv-moottori automalliin 353/1. Samalla tavoin on rallikilpailuiden pikataipaleilta saatujen kokemusten perusteella päädytty myöskin levyjarruihin tällä hetkellä sarjavalmistuksessa olevassa mallissa 353 W.

Vuodesta 1954 lähtien ovat tehtaan rallijoukkueet jättäneet taakseen miljoonia rallikilometrejä Moskovan ja Atlantin rannikon väliltä aina Napapiiriä ja Adrianmerta myöten.

Eisenachilaisten etuvetoisten autojen erinomaisen laatu on todistusvoimaisena kilpaillut kovimpia eurooppalaisia ja Amerikan mantereiden auto-merkkejä vastaan, ja saavuttanut tähän mennessä 291 kultamitalia, 138 hopsa- ja 107 pronssimitalia. Yksistään vuosina 1971–1974 osallistui Wartburg 353 45 kansainväliseen ralliin, joissa saavutti 44 luokkavoittoa vakioautoissa ja 2. luokassa, 5 yleisvoittoa ja 17 joukkuevoittoa.

Wartburg 353 W Kehitystä leveällä rintamalla



Kokoonpanolinja

Vuonna 1966 aloitti VEB Automobilwerk Eisenach tyypisarja Wartburg 353:n tuotannon. Se mihin Wartburg 353-mallin suosio ja kansainvälinen arvostus perustuu, on ennenkaikkea sen uudenikäinen rakennekokonaisuus.

Pitkälle kehitetty sylinteritilavuudeltaan 1000 cm³ 50 hv moottori yhdistettynä etuvetojärjestelmään sekä teknisesti korkeatasoinen alustarakenne kierrejousoineen sekä viistoheijuritaka-akselistoinen tarjoaa omassa sylinteritilavuusluoksaan erinomaiset ajo-ominaisuudet sekä turvallisen tiellä liikkumisen. Kun tähän vielä yhdistetään neliovinen tukeva kori, jossa on runsaat tilat videlle matkustajalle sekä suurikokoinen tavarasäiliö 525 dm³, edustavat myöskin nämä arvot omassa luokassaan pi-

simmälle vietyä taloudellisuutta sekä loistavaa matkustusmukavuutta. Valmistusohjelmassa on Limousine-mallin standard- ja de Luxe-vaihtoehtojen rinnalla monikäyttö-auto tyyppimerkinnältään Tourist.

Kaikki tärkeät turvallisuustekijät on testattu törmäyskokeissa, ja ne on hyväksytty ECE-määräysten puitteissa.

Uusi Wartburg 353-W-malli on tuloksena pitkäaikaisesta teknisestä kehitys- ja täydentämisestä, jota on suoritettu Eisenach'issa.

Uudessa mallissa on keskitytty parannusten ja muutosten kohdalla ennen kaikkea vahvistettuun turvallisuuteen. Wartburg 353 W:ssa on täydellisesti uusittu jarrujärjestelmä. Suurin muutos jarrujärjestelmässä on etupyörien osalla, joihin on asennettu nelimäntäiset levyjarrut. Takapyörien jarrut ovat edelleen rumpu-tyyppiset, mutta jarrutusvoiman säätö taka-akselistolle tapahtuu kuormituksesta riippuvan säätöventtiilin avulla, joka on yhdistetty kallistuksenvaimentimeen.

Täysin uutta jarrujärjestelmässä on myöskin sen kaksipiirisuus.

Turvallisuustyyppinen ohjauspylväs estää törmäyksessä erityisen välinivelen avulla

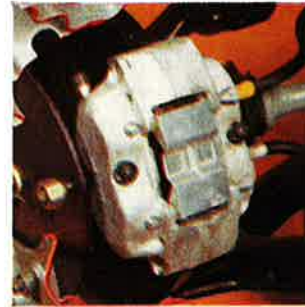


ECE-turvallisuustesti

ohjausakselin sisäänkyöntymisen ohjaamoon.

Ovien vahvistetut lukot täyttävät ECE-määräyksen n:o R 12.

Etuistuimille on vakiovarus-



Levyjarru

teena automaattityyppiset turvavyöt, takaistuimella on reummaisille paikoille kolmipisteturvavöiden kiinnityspisteet sekä keskimmaiselle istuinpaikalle lanneyön kiinnityspis-



Uudelleen muotoiltu kojelauta

teet. Kojelauta on uudelleen muotoiltu sekä sisustus on kokenut joukon muutoksia, tärkein niistä on uusi verhoilumateriaali.



Uusittu sisustus

Latausjärjestelmä on kokenut muutoksen vaihtovirtalaturin muodossa, jonka teho riittää erittäin hyvin kattamaan kaiken sähkökulutuksen. Mainitsemisenarvoisena



Turvallisuus

uutuutensa pyyhkin, joka eri nopeusjärjestelmään tuuli-





Uusi autotyyppi Wartburg 353 W on ollut sarjavalmistuksessa maaliskuusta 1975 alkaen.

Viisivuotissuunnitelman 1971-1975 mukaan on VEB Automobilwerk Eisenach saavuttanut tähänasti suurimmalla menestyksellä kokonaistavoitteen. Kunnianosoituksena ästä loistavasta suorituskyvystä ja tuloksista, ojennettiin tehtaan johdolle 1974 Karl-Marx'in kunniamerkki, joka on korkein kunnianosoitus Saksan Demokraattisessa Tasavallassa. Vielä saman vuoden kuluessa tehtiin päätös uuden Wartburg 353 W-mallin sarjatuotantoon ottamisesta ja Eisenach'in autoteollisuus ylitti rahallisesti ensimmäisen keran miljardin rajan.

Tehtaan sarjavalmistukselle on tunnusomaista tänä päivänä edistykselliset tuotanto-ohjelmat sekä nykyaikainen teknologia. Laajojen tuotanto-ohjelmaan kohdistuneiden rationalisointitoimenpiteiden johdosta on pystytty keskittymään tuotantokapasiteetin jatkavaan kohottamiseen. Eisenach'in autoteollisuuden kaikki kapasiteetti on nyt kohdistettu uuteen mallisukupolveen: Wartburg 353 W on uusin automalli seuraavalle suunnitelmakaudelle.

suojauspylväs

on myöskin tuulilaukkimien tiikkusadekyt- ja mahdollistaa neljä utta sekä tähän jär- an yhdistetty sähköi- lasin pesulaite.



Moottori on kolmsylinterinen, 2-tahtimoottori, sylinterihalkaisija / iskunpituus 73,5/78 mm, sylinterilavuus 992 cm³, teho 50 hv (DIN) ja 55 hv (SAE), pyörintänopeudella 1250 r/min, max. vääntömomentti 10 kpm pyörintänopeudella 3000 r/min. Tuoreöljyvoitelu 1:50 (2%), suljettu jäähdylysjärjestelmä varustettuna tuulettimella ja termostaattilla; putouskaasutin, akkusytytys varustettuna kolmevipukkojalaitteella, akku 12 V/50 Ah (suom.), vaihtovirtalaturi, max. teho 588 W.

Voimansiirtojärjestelmä muodostuu kuivasta, 1-levykytkimestä, ja täysin synkronoidusta 4-vaihteisesta vaihteistosta lukittavalla vapaakytkimellä.

Voimansiirto etupyöriin tapahtuu kaksosnivelveoaksien välityksellä.

Alustarakenne muodostuu profiiliputkirungosta, johon pyörät on kiinnitetty edessä kaksoistukivarsilla ja takana viistoheilurilla siten, että kaikki pyörät ovat erillisjousitetut. Jousitus on kierrejousilla ja kumilisäjäjousilla kaksitoimisilla teleskooppi-iskunvaimentimilla, ja takana on kallistuksenvaimennin. Ohjausjärjestelmä muodostuu hammastanko-ohjauksesta. Jarrujärjestelmä on 2-piirinen, etuakselistolla levyjarrut ja taka-akselistolla on kuormituksesta riippuva jarrutusvoiman säätöventtiili, vyörenkaat 165 SR 13.

Mitat, akseliväli 2450 mm, raideväli edessä/takana 1280/1300 mm sekä pituus/leveys/korkeus on 4220/1642/1495 mm, tästä poikkeaa Tourist mallin pituus, joka on 4380 mm.

Painot, omapaino 900 kg, kantavuus 400 kg ja suurin sallittu koko-

naispaino 1300 kg, Tourist-mallilla omapaino 960 kg, kantavuus 450 kg ja suurin sallittu kokonaispaino 1410 kg.

Huippunopeus on n. 130 km/h.

Polttonestekulutus on keskimäärin välillä 8,5 - 9,8 l/100 km, Tourist-mallilla 8,8 - 10,0 l/100 km, riippuen suuresti ajotavasta ja ajo-olosuhteista.

(oikeus muutoksiin pidätetään)



VEB Automobilwerk Eisenach
DDR - 59 Eisenach



Exporteur:
Transportmaschinen
Export-Import
Volkseigener Außenhandels-
betrieb der DDR
DDR - 108 Berlin
DEWAG DRESDEN
Ag 21/113/75 - V 3/15 - 390a
(finnisch)



Kahoeksan
vuosikymmentä
Wartburg-autoja
Eisenachista