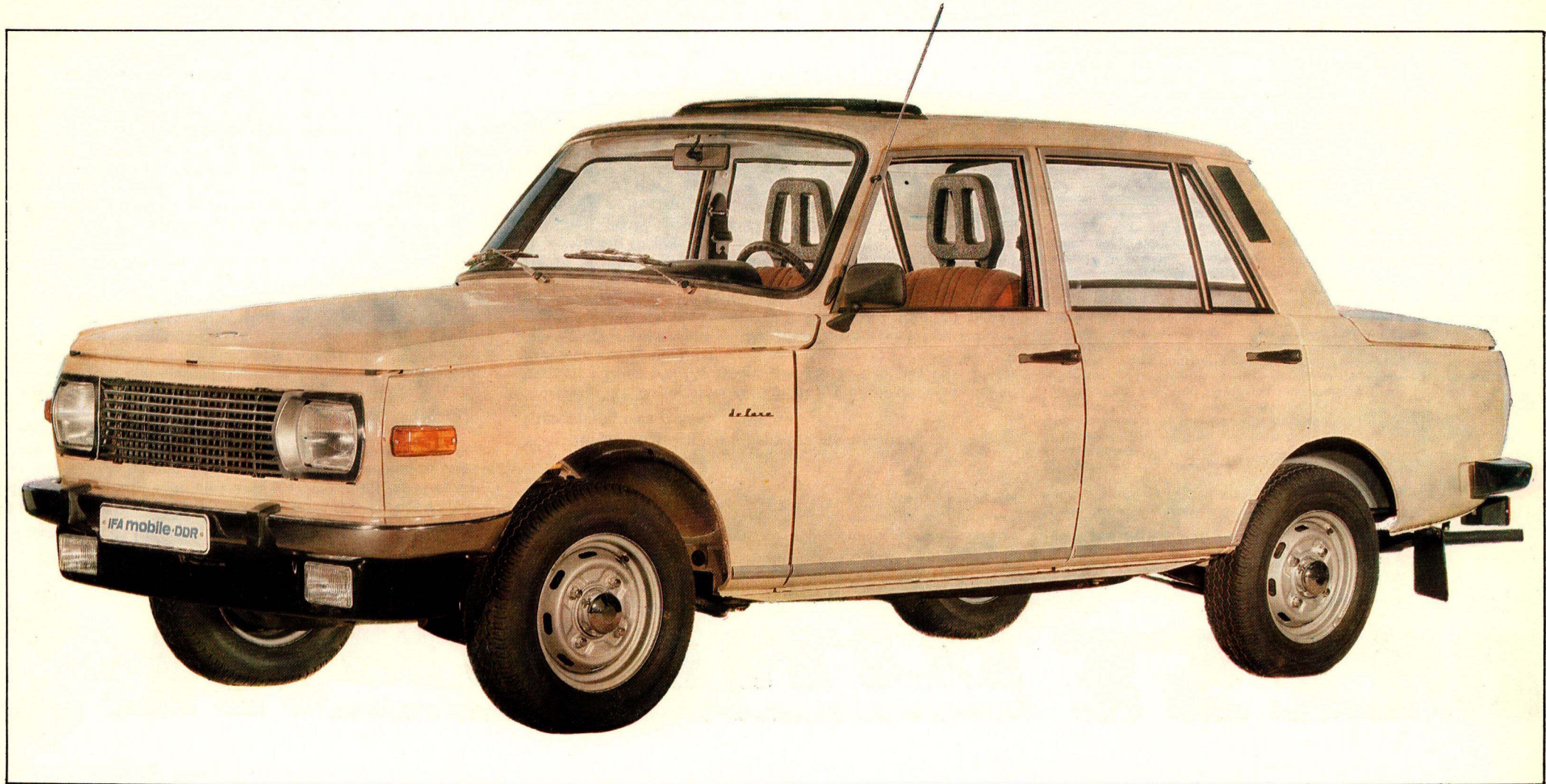

 **Wartburg 353W**





Wartburg 353 W

„Noget om at ha' stamtavlen i orden“

I en tid hvor flere og flere biler minder mere og mere om hinanden. Både på udseende og teknik – er Wartburg for alvor blevet en alternativ billøsning. En bil med sin egen holdning til tingene. Men ser man tilbage i bilhistorien, kommer det ikke som nogen overraskelse.

Det kommer sikkert bag på de færreste – at der i Eisenach er en gade, der hedder Wartburg-alle.

Det er måske mere overraskende – at der på en udstilling i gaden – er vist en 80 år gammel Wartburg. Og ellers samtlige modeller frem til idag.

For a bilhistorien begyndte. Begyndte Wartburgs. På fabrikkerne i Eisenach var man med fra starten.

Og det giver noget at leve op til. Den første model fra fabrikken kom i 1899. Nærmest en kørende hestevogn – med en 5 hestes to-cylindret motor.

Dengang var det nok til at få 22 guldmedaljer og første-priser.

I 1904 kom de første modeller med navnet DIXI. Med motor foran – og træk på baghjulene. Det var den tids bedste i klassen. DIXI'erne i 1927/28 blev en legende. Og Eisenach begyndte også at lave 6-cylindrede biler. Herhjemme kendte man nok mest til EMW'eren (Eisenach Motoren Werke) – der var den tids største konkurrent til BMW (Bayrischer Motoren Werke) Og det var umiddelbart svært at se forskel på de to.

I 1953 var der mange der så lidt skævt til Wartburg, fordi man begyndte at serieproducere forhjulstrukne biler.

Men tiden har vist at det var det eneste rigtige. Og vi kan da kun med glæde konstatere at Opel i 1979 introducerede sin første serieproducerede forhjulstrækker i nyere tid.

Forhjulstræk har mange indlysende fordele. Bedre kurveegenskaber. Bedre i sne. Ingen generende kardanaksel til at fylde på gulvet.

Men lad det trods alt være sagt med det samme: Wartburg fik ikke det bedste ry – da de første modeller begyndte at køre på de danske landeveje for 20 år siden. Og med god grund:

Biltypen var ny. Bilen blev ikke ændret til danske forhold, da den kom til landet. Der var ingen specialforhandlere. Der var ingen systematisk lagerføring af reservedele. Så det tror jo pokker.

Men – alt det er nu kun en saga blott. Sydjysk Autoimport har igennem de sidste fire år gennemført gennemgribende ændringer.

Vognen får ekstra rustbeskyttelse. Og der er landsdækkende service – og lagerføring – Så den eneste grund til at man ikke skulle købe en Wartburg – er – for at sige det groft. Vanetænkning.

Wartburg i dag: Ingen leflen for modeluner. Men kram, der virker.

Wartburg 353 W har stået for lidt af hvert i de 12 år modellen har kørt i Danmark. Og stadig står den helt for sig selv: Motor hvor man kan vælge friløb.

Sikkerheds-chassisramme – der dækker mere end førerkabinen og nedsætter værkstedsregningen. Det findes ikke på nogen anden personvogn i Danmark.

Uanset om den hedder Opel, Lada, Saab, eller Renault.

Og så er der selvfølgelig forhjulstræk, ekstra rustbeskyttelse og så videre. Og så videre.

Wartburg 353 W er gennemprøvet i Danmark igennem de sidste 12 år. Det er der faktisk ikke ret mange andre, der er.

Igennem de sidste 4 år er der for alvor kommet skreg i afsætningen. Ikke mindst fordi Sydjysk Autoimport i Rødekro har opbygget et net af specialtrænede forhandlere. Har styrket servicen. Og tilpasset vognen til det danske klima – og den danske måde at fjerne islag på.

Og så er der det med sikkerheden: I Wartburg har man – som så mange andre – delt sikkerheden op i en aktiv og en passiv sikkerhed. 30 punkter ialt.

Chassisrammen er som en „størbøjle“ omkring hele vognen. Kombineret med rulleseleer er det den største sikkerhed for – at det ikke går helt galt – hvis det går galt.

Men sikkerhed har også noget at gøre med – at det ikke kommer så vidt. At man kan styre udenom (tandstangsstyring på Wartburg). At man kan bremse (2-kreds-bremsesystem på Wartburg).

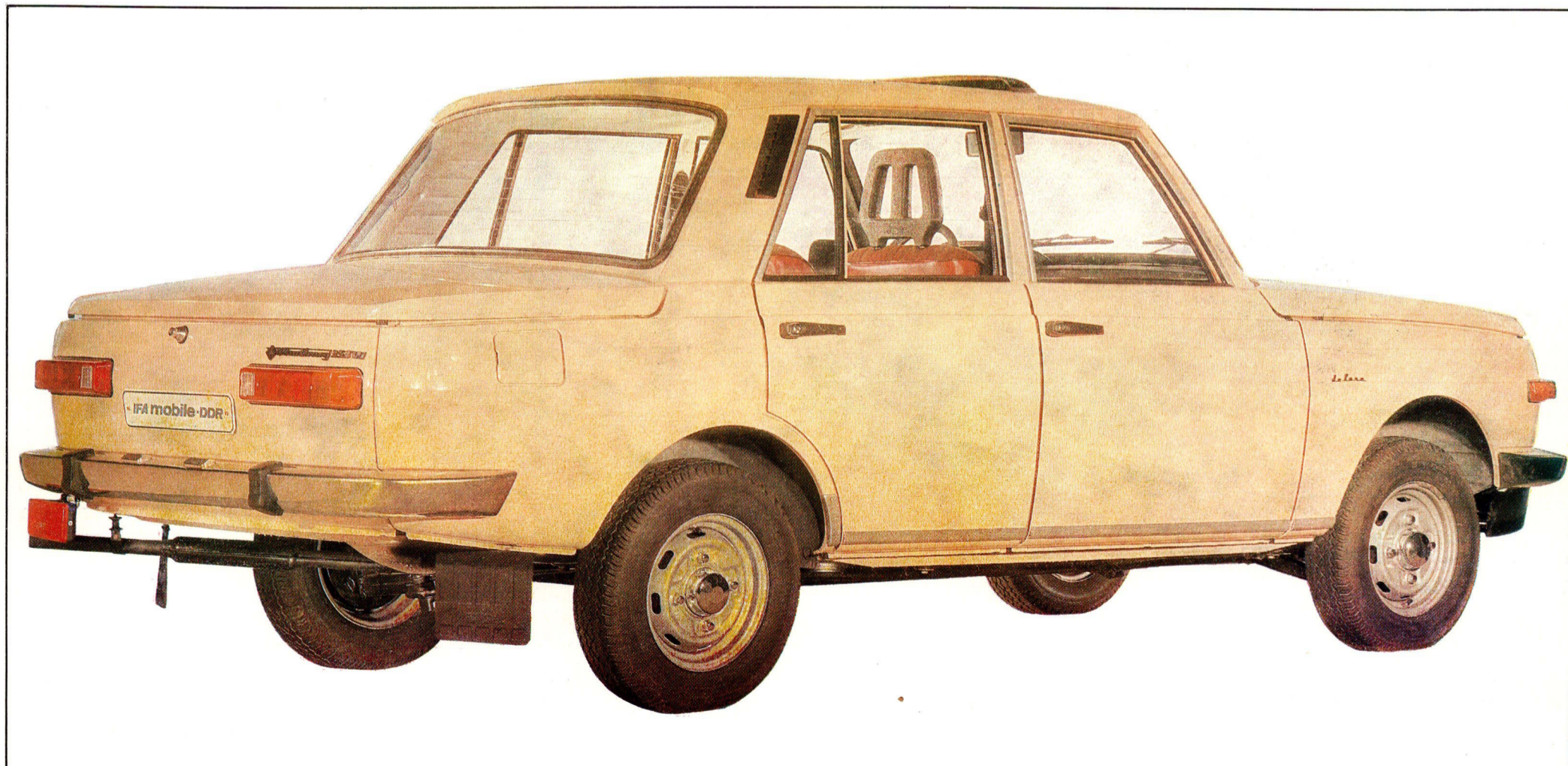
At bremserne ikke bliver dårligere af – at man kører med fuldt læs (det tager systemet højde for i en Wartburg). Og at man kan se ud (prøv selv udsynet i en Wartburg). Og vi kunne selvfølgelig blive ved.

Motoren: Wartburg adskiller sig ikke kun ved finish og chassisramme. Motoren er den som DKW og Saab-ejere nu må undvære, fordi den bl.a. var for dyr at producere. Kort sagt den 3-cylindrede to-taktsmotor – der i sin tid blev konstrueret af danskeren Jørgen Skaft Rasmussen.

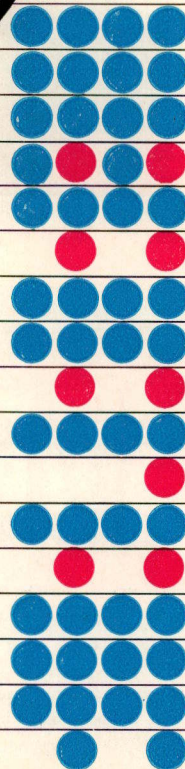
Tekniske data.

Motor: Tre-cylindret-totaktsmotor, frontmonteret, rækkemotor
 Boring/Slaglængde: 73,5/78 mm
 Slagvolumen: 992 cm³
 Krumtapaksel: Fire hovedlejer
 Kompressionsforhold: 7,5:1
 Effekt: 50 HK/DIN ved 4250 omdr./min.
 Drejningsmoment: 10 kgm (98 Nm) ved 3000 omdr./min.
 Karburator: 1 stk. faldstrømskarburator
 Luftfilter: Papirfilter med indsugningsstøjdæmpning
 Kølesystem: lukket vædskesystem med pumpe, ventilator og termostat
 El. anlæg: Vekselstrømsgenerator 500 W v/1200 o/min. Batteri 12 volt, 42 Ah.
 Kraftoverføring: to dobbeltkardanakser til forhjulene
 Kobling: Tør enkeltpladekobling med tallerkenfjedre, mekanisk
 Gearkasse: mekanisk gearskifte med 4 fremadgående gear, aktivere synkroniseret, friløb samt bakgear, friløb kan udkobles
 Udvekslinger: 1:3,769, 2:2,160, 3:1,347, 4:0,906, bak: 3,385:1.
 Chassis: vridningsstabil kasseprofilramme
 Foraksel: Uafhængigt hjulophæng i dobbelte tværarmer, skruefjedre og gummi-hjælpefjedre, hydraulisk dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere.
 Bagaksel: Uafhængigt hjulophæng i skrånstillede bærearmer, skruefjedre med gummi-hjælpefjedre, hydraulisk dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere, torsionskrængningsstabilisator.
 Hjul: asymmetriske pladefælge med dækmontering 165 SR 13 si
 Styrerøj: Tandstangsstyrerøj med delt ratstamme og automatiskjustering.
 Rat: To-egret med polstret nav
 Fodbremse: to-kreds hydraulisk bremsesystem, foran skivebremse med 4 kalibre, bagtil tromlebremser med 230 mm tromle automatisk lastafhængig bremskraftregulering af bagrad. hjulsbremserne styret via krængningsstabilisator.
 Håndbremse: Mekanisk virkende på baghjul.
 Andre data: værdier i () gælder for Tourist
 Akselafstand: 2450 mm
 Sporvidde for/bag: 1280/1300 mm
 Udvendige mål: Længde 4220 (4380) mm, Bredde 1640 mm, Højde 1495 mm
 Vægte: 900 (960) kg tomvægt, nyttelast 400 (450) kg
 Tophastighed: 130 (125) km/t.
 Acceleration: fra 0 til 80 km/t. på ca. 14–15 sek.
 Brændstofforbrug: 8,5 til 9,8 (10,0) l/100 km afhængig af forhold og køremåde. ret til ændringer uden varsel forbeholdt.

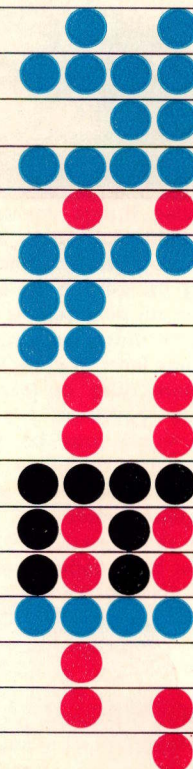
sydjysk autoimport a-s
 Skånevej 31
 6230 Rødekro
 Telefon (04) 66 14 66



Wartburg
 -MERE BIL FOR PENGENE!



Wartburg
 -MERE BIL FOR PENGENE!



sydjysk autoimport a-s



Skånevej 31
 6230 Rødékro

Telefon (04) 66 14 66

Deres WARTBURG-forhandler:



Expoteur:
 Transportmaschinen Export-Import
 Volkseigener Außenhandelsbetrieb
 DDR – 1080 Berlin



Wartburg



VEB AUTOMOBILWERK EISENACH
 Betrieb des VEB IFA-Kombinat
 Personenkraftwagen
 Karl-Marx-Stadt