

V polovině padesátých let se ve východoněmeckém Eisenachu zrodil Wartburg, prostorný sedan zaoblených tvarů, jehož přední kola poháněl dvoudobý tříválcový motor. Během následujících let se objevil v osmi různých karosářských provedeních, což bylo v zemích východního bloku něco zcela nevídaného.

Flegán

z podhradi

VÝCHODONĚMECKÁ KLASIKA: WARTBURG 311 V PRVNÍM
PROVEDENÍ Z ROKU 1956





DVOUDVEŘOVÉ KUPÉ BEZ STŘEDNÍCH SLOUPKŮ MELO
PANORAMATICKÉ ZADNÍ OKNO

V roce 1954 se v Eisenachu pustili do vývoje automobilu s moderní pontonovou karoserií, jímž chtěli nahradit obstarožní typ IFA F 9 s liniemi navrženými koncem třicátých let pod značkou DKW. Zpočátku vycházeli z rozměrů stávajícího podvozku a první prototyp byl jen dvoudveřový. Vyznačoval se úhlednými tvary, jejichž autorem byl konstruktér Hans Fiescher, uvnitř nabízel o něco více prostoru na šifku, v podélném směru však nikoliv. A tak přišlo rozhodnutí prodloužit rozvor náprav o 100 mm na 2450 mm a místo dvoudveřového vozu postavit obdobně tvarovaný čtyřdveřový sedan. IFA F 9 nesla v Eisenachu interní označení 309, nový vůz byl označen jako typ 311 a podle hradu nad městem dostal jméno Wartburg.

Vývoj nového vozu probíhal z iniciativy automobilky a bez patřičného posvěcení od nadřízených z vedení automobilového průmyslu. Když se věc v létě 1955 provalila, musel ředitel auto-

mobilký Martin Zimmermann zaplatit pokutu pět tisíc marek za nedodržení pracovní kázně. Wartburg se však zalbil nejvyšším stranickým představitelům v Berlíně, za volant černého prototypu se osobně posadil i šéf komunistické strany SED Walter Ulbricht a vyjádřil se pochvalně. Příslušné ministerstvo tak chtě nechtě muselo dát zelenou zavedení vozu do výroby a Zimmermann dostal svých pět tisíc marek zpátky formou mimořádné prémie.

Výroba ověřovací série 150 vozů Wartburg byla zahájena v říjnu 1955, veřejnosti se Wartburg 311 představil v březnu 1956 na veletrhu v Lipsku a brzy nato se začala rozbihat sériová

výroba. Do konce roku 1956 továrnu opustilo přes 14 tisíc nových vozů, o něž byl velký zájem nejen v NDR, ale i v zahraničí – včetně západoevropských zemí.

Wartburg měl samostatný nosný rám podvozku, jehož zahnuté podélníky se sbíhaly ke středu zadní nápravy. Jezdil na patnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,90-15. Přední kola byla nezávisle zavěšena na horních příčných ramenech doplněných spodním příčným listovým perem, vzadu byla trubková tuhá náprava odpružená nad ní umístěným příčným listovým perem. Podélně před přední nápravou uložený dvoudobý tříválec 900 cm³ poháněl prostřednictvím čtyřstupňové převodovky přední kola. Dával výkon 37 k (27 kW), chladič byl umístěn za motorem, chlazení bylo termosifonové, bez čerpadla a termostatu. Převodovka byla opatřena volnoběžkou, do nádrže umístě-

DVOUDVEŘOVÝ KABRIOLET S PŮVODNÍ
MASKOU NA KRESBĚ Z DOBOVÉHO
PROSPEKTU



JESTĚ JEDNOU KABRIOLET –
TENTOKRÁT S NATAŽENOU STŘECHOU
CHRÁNÍCI PROTI DEŽI

né v zádi vozu se vešlo 40 l směsi benzínu a oleje v poměru 25:1.

Hlavní novinkou vozu Wartburg 311 byla prostorná čtyřdveřová karoserie se šesti bočními okny. Palubní deska se dvěma velkými kruhovými přístroji odpovídala tehdejší módě, stejně jako řadicí páka umístěná pod volantem. Vnitřní šifka na předních sedadlech měla hodnotu 1270 mm, na zadních 1300 mm, prostor pro nohy cestujících vzadu se podle pozice předních sedadel mohl měnit v rozmezí 150 až 350 mm. Wartburg tak nabízel pohodlné zvezení čtyřem dospělým cestujícími, a bez problémů přepravil i pětičlennou rodinu. Byl v oné době nejprostornějším vozem své třídy vyráběným na východ od železné opony.

Wartburg 311 v provedení sedan byl dlouhý 4300 mm, široký 1570 mm a vysoký 1450 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 960 kg, užitečná měla hodnotu 370 kg. Z celkové hmotnosti 1330 kg připadalo 630 kg na přední a 700 kg na zadní kola v poměru 47:53 %. Vůz dosahoval největší rychlosti 115 km/h a průměrně spotřeboval 9 až 10 l dvoudobé směsi na 100 km.

Vedle sedanů Wartburg se v březnu 1956 představily na lipském veletrhu i tři další karosářské verze. Čtyřmístný dvoudveřový kabriolet s označením 311/2, který oblékala drážďanská karosárna KWD (někdejší renomovaná karosár-

na Gläser), třídveřové kombi 311/3, jež vznikalo v karosárně v Halle, a pikap s dvoudmístnou kabinou a otevřenou ložnou plochou, který se měl vyrábět v Eisenachu. Zadní partie kombi byla smíšené konstrukce, měla dřevěnou kostru s povrchovými panely z ocelového pláchu. Kombi dlouhé 4250 mm mělo ve svislé zadní stěně karoserie jednodílné dveře, jež se otvíraly do strany, směrem doleva. Zadní sedadlo bylo symetricky dělené a po částech sklopné, za zády řidiče a spolujezdce se dala vytvořit ložná plocha dlouhá 1,62 m a široká 1,20 m. Při jízdě tři osoby bylo možné zvětšit zavazadlový prostor složením jen jedné poloviny zadního sedadla. Náhradní kolo uložené vodorovně pod podlahou zavazadlového prostoru bylo snadno přístupné po otevření zadních dveří. Kombi s hmotností 1070 kg mělo užitečnou hmotnost zvýšenou na 400 kg a jezdilo na větších pneumatikách rozměru 6,50–15.

Na jarním veletrhu v Lipsku v březnu 1957 už mohli návštěvníci obdivovat osm různých karosářských provedení vozů Wartburg, z nichž sedm se skutečně vyrábělo. Vedle jednobarevného čtyřdveřového sedanu Standard to byl sedan de Luxe ve dvoubarevné úpravě karoserie, s otvorem ve střeše opatřeným shrnovacím plátěným krytem. Protěžíčkem kabrioletu z Drážďan se stalo dvoudveřové 2+2místné kupé bez středních sloupků s označením 311/3 z karosárny v Meerane, někdejší firmy Hornig. Kupé určené téměř výhradně na export do západoevropských zemí nabízelo ve své kategorii neobvyklou lůžkovou úpravu sedadel. Další no-

vinkou sezony 1957 byl Wartburg 311/5 Camping z drážďanské karosárny KWD, pětídveřové kombi s bohatě prosklenou záďí, v jejíž horní partii byl otvor krytý shrnovací plátěnou střešou. Také u tohoto vozu se dala složením sedadel vytvořit lůžka pro dva dospělé spáče, výbavou se Camping vyrovnal sedanu de Luxe.

Kuriozitou vystavenou v březnu 1957 v Lipsku byl Wartburg Bellevue postavený v Halle. Měl dvoje boční dveře, nad předními sedadly pevnou, ale zcela prosklenou střešou, zatímco cestující vzadu mohli vychutnat čerstvé povětří díky skládací plátěné střeše ve stylu landauletu. Luxusní charakter této poněkud neobvyklé kreace zdůrazňovala kůže potažená sedadla a dvoubarevné provedení karoserie. Údajně vznikly dva exempláře tohoto nezvykle řešeného vozu, jejich stopy se však časem ztratily.

Nejzářivější hvězdou lipské jarní expozice 1957 se ovšem stal Wartburg 313/1 Sport, dvoudmístný roadster s odnímatelnou pevnou střešou, specifickou maskou a trojicemi větracích otvorů na předních blatnicích. Dostal nově upravenou palubní desku, jejíž horní plocha byla potažena kůží, také sedadla měla kožené potahy. Tříválec 900 cm³ s dvojitým karburátorem, zvýšeným stupněm komprese a účinnější chladicí soustavou s čerpadlem a termostatem dával výkon 50 k (37 kW), takže vůz o hmotnosti 875 kg uháněl rychlostí až 145 km/h. Sportovní vozy 313/1 vznikaly ve spolupráci mateřské automobilky s drážďanskou karosárnou KWD, do ukončení výroby v roce 1960 jich spatřil světlo světa necelých pět stovek. V roce 1960

PŘED ČTYŘMÍSTNÉHO KABRIOLETU ROČNÍKU 1956 ZDOBILA NOVÁ MASKA S MŘÍŽKOU





DVOUMÍSTVNÝ SPORTOVNÍ WARTBURG 313/1 DOSAHOVAL RYCHLOSTI KOLEM 145 KM/H

TAKLE SE V ROCE 1962 PREZENTOVALO PĚTIDVEŘOVÉ KOMBÍ WARTBURG CAMPING

CAMPING SE VYZNAČOVAL BOHATĚ PROSKLENOU ZÁDÍ A OTVÍRACÍM DÍLEM STŘEŠY



padl za oběť racionalizaci výroby i čtyřmístný kabriolet, jehož produkce dosáhla čísla 2670.

Raritou se stal už v roce 1956 představený pikap s dvoustupňovou kabinou pro řidiče a spolujezdce a korbou zakončenou jednoduchými dveřmi, jež se otvíraly podobně jako u kombi do strany. V roce 1957 jich v Eisenachu zhotovili 65, pak následovala dvouletá přestávka a až v roce 1960 smontovali deset posledních exemplářů. Vcelku zdařile koncipovaný pikap měl smůlu, nebylo kde jej vyrábět.

Počátkem roku 1959 dostaly všechny vozy Wartburg 311 novou masku s mřížkou tvořenou řadami malých obdélníkových otvorů a kleutější disky kol s větracími otvory, jež kryly šir-

ší brzdové bubny. Vozy s novou maskou, jež byla replikou té, s níž dosud jezdil jen sportovní model 313/1, si zachovaly motor 900 cm³, větší litrový tříválec se začal montovat až v lednu 1962. V roce 1959 bylo vyrobeno dvacet devět tisíc automobilů Wartburg 311, jež se v té době vyvážely do čtyř desítek zemí světa, včetně Československa. V roce 1960 už jich na našich silnicích jezdilo více než deset tisíc.

Specifickým výrobkem drážďanské karosárny z přelomu padesátých a šedesátých let byly otevřené čtyřdveřové vozy Wartburg 311/4 pro východoněmeckou policii, jež se objevovaly i v doprovodné koloně cyklistického Závodu míru mezi Berlínem, Prahou a Varšavou. Vzniklo

jich celkem devět stovek, měly oblé blatníky a ploché boky karoserie opatřené čtyřmi jednoduchými dveřmi, omezenou ochranu před nepohodou posádce poskytovala skládací plátěná střeška.

Počínaje modelovým rokem 1961 měly sedany Wartburg 311 nedělený přední i zadní nárazník, přičemž uprostřed zadního byl nahoru vystupující rámeček chránící poznávací značku. Stejně řešení převzalo i kupé, zatímco u vozů kombi a Camping zůstaly vzadu jen krátké nárazníky chránící rohy karoserie. Počátkem roku 1962 se začal vyrábět Wartburg 1000 s typovým označením 312, jenž měl pod kapotou dvoudobý tříválec převrtný na objem 991 cm³. Motor



MODERNIZOVANÉ TRÍDVEŘOVÉ KOMBI S NAHORU
VYKLÁPĚCÍ ZADNÍ STĚNU KAROSERIE



ELEGANTNÍ SEDAN
WARTBURG 1000 VE
DVOUBAREVNÉM PROVEDENÍ
ROČNÍKU 1962



WARTBURG PRVNÍ GENERACE
NABÍZEL VELKORYSE
DIMENZOVANÝ
ZAVAZADLOVÝ PROSTOR



SPORTOVNÍ WARTBURG 1000
ROČNÍKU 1965 - JEŠTĚ NA
PATNÁCTIPALCOVÝCH
KOLECH

se zvýšeným stupněm komprese dával výkon 45 k (33 kW) a uděloval vozu největší rychlost 125 km/h. Modernizovaný tříválec měl chladicí soustavu s nuceným oběhem kapaliny vybavenou čerpadlem a termostatem, jeho palivem byla směs benzínu a oleje v poměru 30:1, takže o něco ubylo škodlivin ve výfukových plynech.

Od roku 1963 se vyrábělo modernizované kombi s hranatější záďí, v níž byly nahoru vyklápěcí třetí dveře. V září 1965 se objevil mezi-
typ Wartburg 312/1 s lehce upravenou původní karoserií, pod níž se skrýval modernizovaný podvozek s nově tvarovaným zaobleným rámem a nezávisle zavěšenými koly odpěrovanými vinutými pružinami. Podvozek vyvinutý pro budoucí typ 353 měl menší třináctipalcová kola, jež se v rozměrných blatnicích barokně tvarované karoserie poněkud ztrácela.

V roce 1965 vznikla v drážďanské karosárně KWD menší série 2+2místných sportovních vozů Wartburg 1000 s označením 312/300 HT. Měly otevřenou dvoudveřovou karosérii s hranatější maskou doplněnou po stranách malými mřížkami, sníženou kapotu a odnímatelnou pevnou střešou z laminátu (písmena HT byla zkratkou výrazu hardtop). První vozy tohoto typu představené na jaře 1965 měly ještě starší podvozek s patnáctipalcovými koly a příčnými listovými pery, další pak třináctipalcová kola a vinuté pružiny.

Produkce sedanů Wartburg 312/1 skončila v létě 1966 před náběhem výroby nového vozu Wartburg 353 s hranatou karoserií, zaoblené modely kupé, kombi a Camping se však vyráběly až do roku 1967. Celkem od roku 1955 vzniklo přes 295 tisíc automobilů řady Wartburg 311/312/313, v Československu jich podle dobové statistiky ke konci roku 1966 jezdilo přes 30 tisíc, v drtivé většině s karoserií sedan. ●