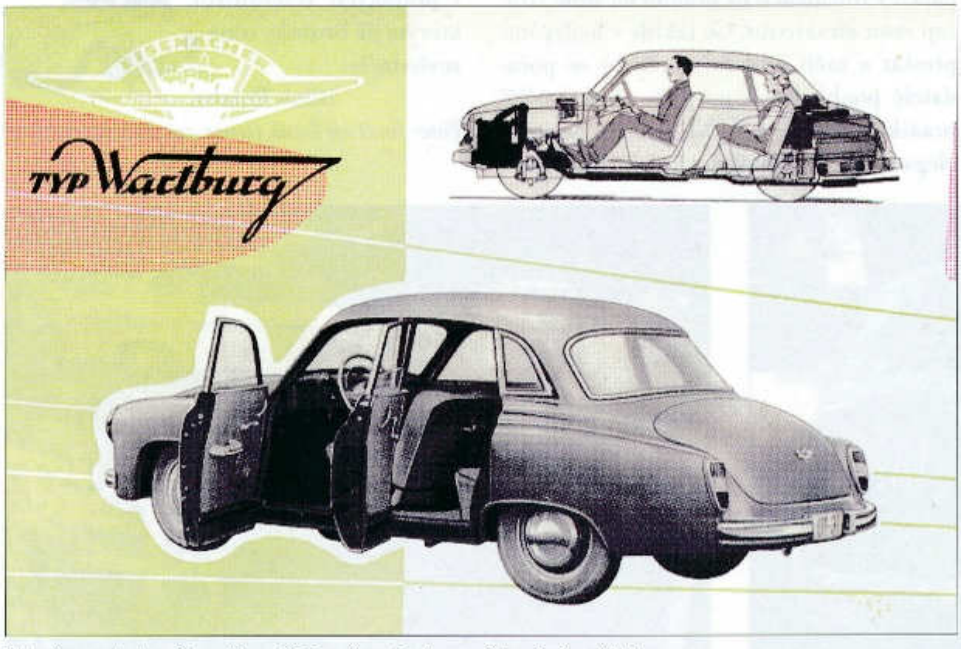
První prospekt na novinku z Eisenachu vydaný v roce 1956

Tříválcoví elegáni

Wartburg 311/312/313

Na jaře 1956 začala továrna v Eisenachu vyrábět vůz jménem Wartburg, jehož přední kola poháněl dvoudobý tříválec 900 ccm. Pohledný a poměrně prostorný automobil se postupně objevil v osmi karosářských provedeních a mnoha barevných kombinacích, což bylo v tehdejším východním bloku cosi zcela nevídaného.

Připomeňme si, že po skončení druhé světové války obnovili v Eisenachu výrobu klasicky stavěných vozů BMW se šestiválcovými motory, které pak v poněkud modernizované podobě a pod vlastní značkou EMW vyráběli i počátkem padesátých let. V roce 1953 však na příkaz shora museli ze Zwickau převzít výrobu menších automobilů IFA F 9 s předním pohonem a dvoudobým tříválcovým motorem, které navazovaly na předválečnou konstrukci DKW. Velkou radost z toho zpočátku neměli, s realitou se však museli smířit. Hned od počátku ale začali vůz F 9 zdokonalovat a zároveň prakticky na zapřenou připravovali jeho nástupce.



Wartburg byl nejkomfortnější rodinný vůz z východního bloku

Wartburg 900 z roku 1956

Už v roce 1954 se v Eisenachu pustili do vývoje automobilu s moderní pontonovou karoserií, jímž chtěli nahradit obstarožní typ F 9 s liniemi navrženými koncem třicátých let. Zpočátku vycházeli z rozměrů stávajícího podvozku, takže první prototyp byl jen dvoudveřový a měl rozvor 2350 mm. Vyznačoval se úhlednými zaoblenými tvary, které vytvořil konstruktér Hans Fleischer, uvnitř nabízel na šířku o něco více prostoru, než bylo u typu F9, nikoliv však v podélném směru. A tak padlo 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 tyčícího se nad městem dostal jméno Wartburg.

Vývoj nového vozu probíhal z iniciativy výrobního závodu a bez patřičného posvěcení od nadřízených z vedení automobilového průmyslu. Když se věc v létě 1955 provalila, musel ředitel automobilky Martin Zimmermann zaplatit pokutu 5 tisíc marek za nedodržení pracovní kázně. Wartburg se však zalíbil nejvyšším stranickým představitelům v Berlíně, za volant černého prototypu se osobně posadil i šéf komunistické strany SED Walter Ulbricht (1893–1973) a vyjádřil se pochvalně. Příslušné ministerstvo tak muselo dát souhlas k zavedení nového vozu do výroby a Zimmermann dostal svých 5 tisíc marek zpátky formou prémie za úspěšně dokončený vývoj.

Urychlení prací na nástupci typu F 9 souviselo i s právními kroky, které vůči automobilce podnikala západoněmecká společnost Auto Union, která v Düsseldorfu vyráběla vozy DKW, jež konstrukčně i tvarově vycházely ze stejného vzoru jako IFA F9. Od jara 1953 v nich původní dvouválec nahradil tříválcový motor a parametry obou automobilů se ještě více překrývaly. Auto Union byl z právního hlediska legitimním nástupcem někdejšího saského

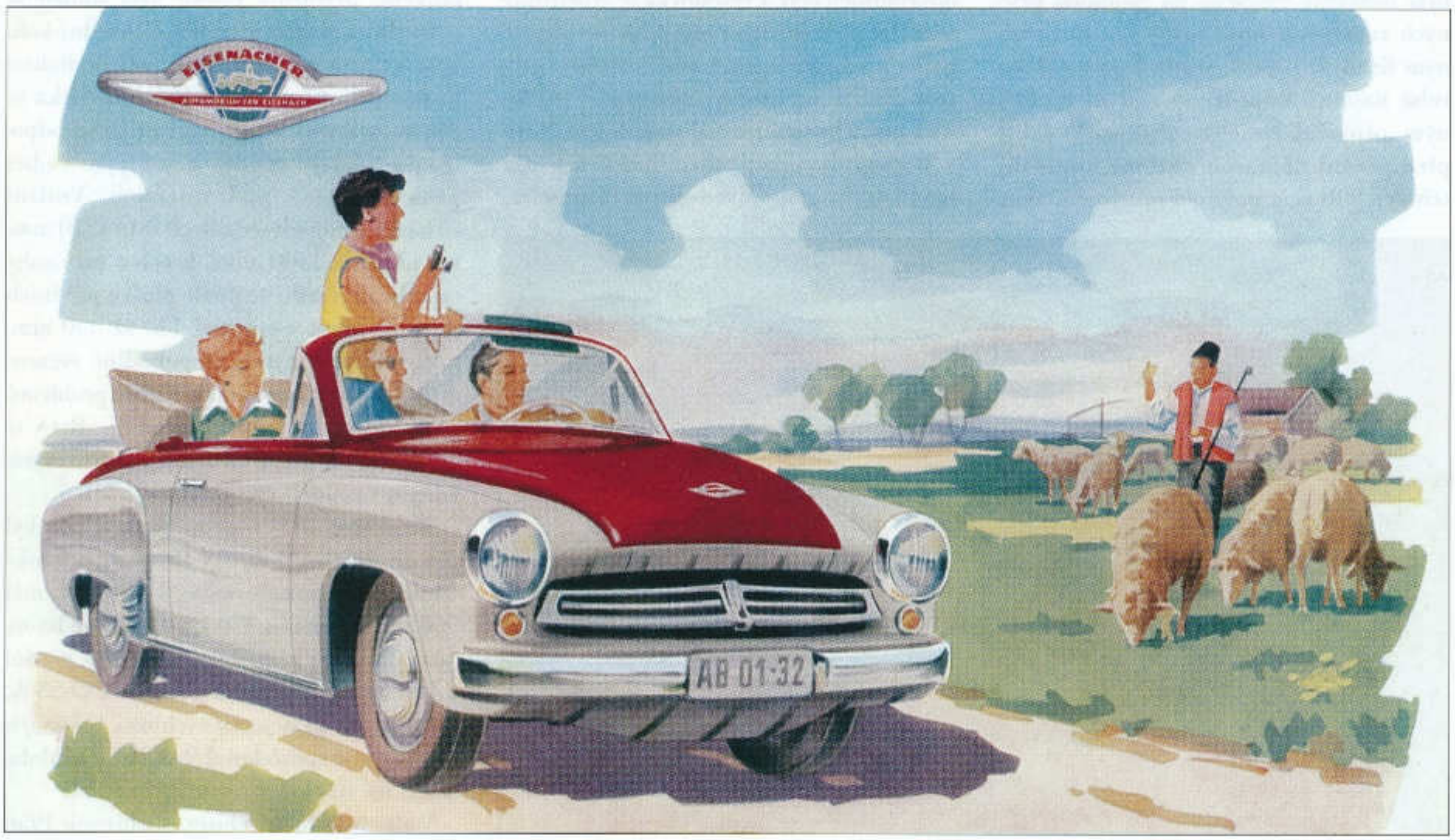
Prototyp s kratším rozvorem a jen dvoudveřovou karoserií

Prospekt zdůrazňoval odolnost kabrioletu vůči rozmarům počasí

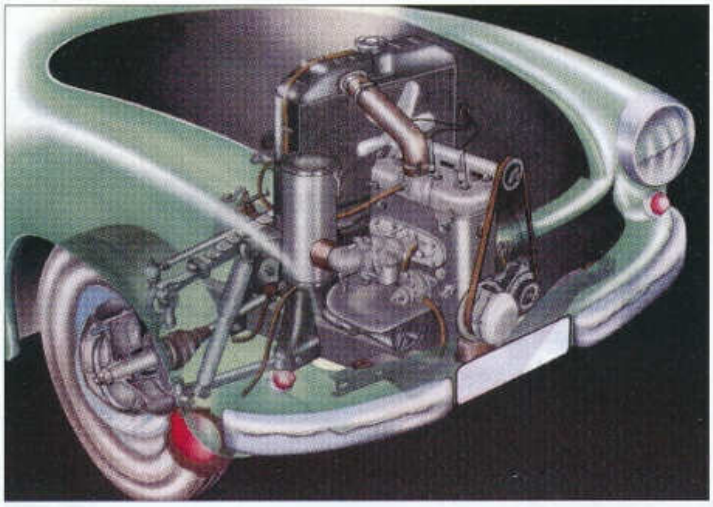
koncernu a výrobu typu F 9 ve „východní zóně" (tak na Západě obvykle NDR nazývali) považoval za porušení svých práv. S právními spory, tentokrát s mnichovskou společností BMW, souviselo i přejmenování podniku, k němuž došlo v prosinci 1955. Automobilka dostala jméno VEB Automobilwerk Eisenach neboli AWE (zkratka VEB označovala národní podnik), zatímco dřívější označení EMW (Eisenacher Motorenwerk) v tichosti zmizelo.

Mezitím byla v říjnu 1955 zahájena výroba ověřovací série 150 vozů. Oficiálně se Wartburg 311 představil veřejnosti v březnu 1956 na jarním veletrhu v Lipsku a brzy nato se rozběhla 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.

Titulní list prvního česky psaného prospektu na Wartburg



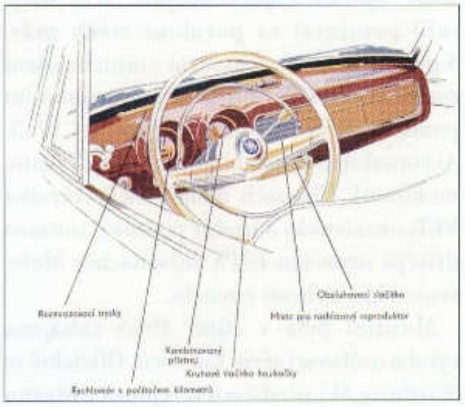
Balkánská romantika: kabriolet Wartburg ročníku 1956



Poháněcí ústrojí a přední náprava automobilu Wartburg 311

Podvozek vozu Wartburg navazoval na předválečnou konstrukci DKW

První verze kombi se zadními dveřmi zavěšenými po straně



Palubní deska vozu Wartburg 311 – i s českým komentářem

Wartburg převzal upravený podvozek typu F9 s rozvorem prodlouženým na 2450 mm a menšími patnáctipalcovými koly opatřenými pneumatikami 5,90/15. Přední kola byla nezávisle zavěšena na spodních příčných ramenech doplněných horním příčným listovým perem, vzadu byla trubková tuhá náprava odpružená nad ní umístěným příčným listovým perem. Podélně před přední nápravou uložený dvoudobý tříválec 900 ccm poháněl prostřednictvím čtyřstupňové převodovky přední kola. Výkon motoru byl zvýšen na 37 k (27 kW), chladič byl i nadále za motorem, nově byl doplněn větrákem se šesti lopatkami místo dosavadních čtyř. Převodovka se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně byla opět opatřena volnoběžkou. Do palivové nádrže umístěné v zádi vozu se vešlo 40 l směsi benzinu a oleje v poměru 25:1.

Hlavní novinkou vozu Wartburg 311 byla prostorná čtyřdveřová karoserie pontonových tvarů se šesti bočními okny a nedděleným čelním i zadním sklem. Víko zavazadlového prostoru se odjišťovalo lankem, příslušná páčka byla umístěna u levého zadního sedadla. Náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze pod podlahou prostoru pro zavazadla. Palubní deska se dvěma velkými kruhovými přístroji odpovídala tehdejší módě, stejně jako řadicí páka umístěná pod volantem. Vnitřní šířka na předních sedadlech byla 1270 mm, na zadních 1300 mm, prostor pro nohy cestujících vzadu se podle pozice předních sedadel měnil v rozmezí 150 až 350 mm, takže Wartburg nabízel pohodlné svezení čtyřem dospělým cestujícím a bez problémů přepravoval i pětičlennou rodinu. Byl v té době nejprostornějším vozem své třídy vyráběným v zemích východního bloku.

Wartburg 311 ročníku 1959 s novou maskou a shrnovací střechou

Wartburg 311 v provedení sedan byl dlouhý 4300 mm, široký 1570 mm a vysoký 1450 mm, pohotovostní hmotnost měl 960 kg, užitečnou 370 kg. Z celkové hmotnosti 1330 kg připadalo 630 kg na přední a 700 kg na zadní kola v poměru 47:53 %. Vůz dosahoval nejvyšší 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

Kabriolet s modernizovanou přídí vyráběný od roku 1959

Dvoumístný roadster Wartburg 313/1 Sport z roku 1959

Kabriolet ročníku 1959 s nataženou a otevřenou střechou

Exportní verze kabrioletu měla čalounění z pravé kůže

karosářské verze. Čtyřmístný dvoudveřový kabriolet s interním označením 311/2, který oblékala drážďanská karosárna KWD (někdejší firma Gläser), třídveřové kombi 311/9, jež vznikalo v karosárně v Halle, a pick-up s dvoumístnou kabinou a otevřenou ložnou plochou, který se měl vyrábět v Eisenachu. Zadní partie kombi byla smíšené konstrukce a měla dřevěnou kostru s povrchovými panely z ocelového plechu. 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 tří osob 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.

Výstupní kontrola automobilů Wartburg 311 v roce 1959

Wartburg Camping – auto vhodné na lyžovačku i k vodě

Vedle jednobarevného čtyřdveřového sedanu Standard to byl sedan de Luxe ve dvoubarevné úpravě karoserie, s otvorem ve střeše opatřeným shrnovacím plátěným krytem. Protějškem kabrioletu z Drážďan se stalo elegantní dvoudveřové kupé bez středních sloupků s označením 311/3 z karosárny v Meerane (někdejší firma Hornig). Tento 2+2místný vůz byl určen téměř výhradně na export do západoevropských zemí, ale i do zámoří. Kupé nabízelo ve své kategorii neobvyklou lůžkovou úpravu sedadel. Další novinkou sezóny 1957 byl Wartburg 311/5 Camping z drážďanské karosárny KWD, pětidveřové kombi s bohatě prosklenou zádí, v jejíž horní partii byl otvor krytý shrnovací plátěnou střechou. Páté dveře v zádi byly opět jednodílné a otvíraly se směrem doleva. Také se u tohoto vozu dala složením sedadel vytvořit lůžka pro dva dospělé spáče. Výbavou se model Camping vyrovnal sedanu de Luxe.

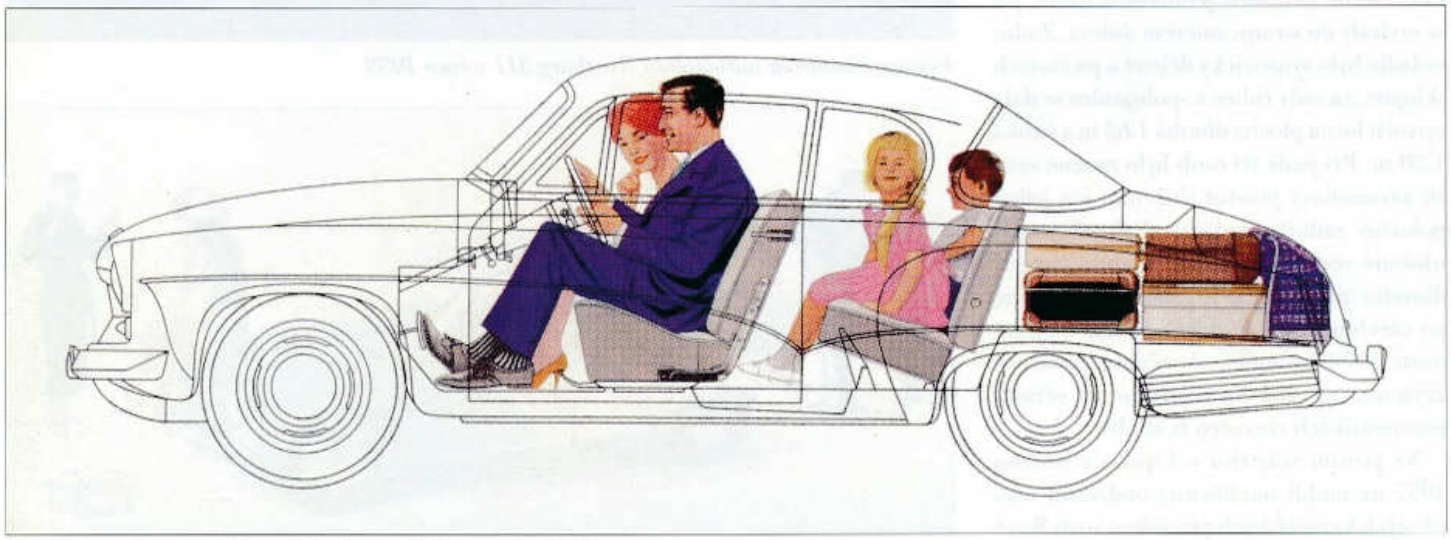
Kupé bez středních sloupků karosované v Meerane (1959)

Elegantní Wartburg 1000 Coupé v provedení z roku 1962

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

Třešničkou na dortu lipské jarní expozice 1957 byl Wartburg 313/1 Sport, dvoumístný roadster s odnímatelnou pevnou střechou hardtop, specifickou maskou a trojicemi větracích otvorů na předních blatnících. Dostal nově upravenou palubní desku, jejíž horní plocha byla potažena kůží, také sedadla měla kožené potahy. Tříválec 900 ccm s dvojitým karburátorem, zvýšeným stupněm komprese a účinnější chladicí soustavou doplněnou čerpadlem a termostatem dával výkon 50 k (37 kW), takže vůz o hmotnosti 875 kg uháněl rychlostí přes 140 km/h. Sportovní vozy 313/1 vznikaly ve spolupráci mateřské automobilky s drážďanskou karosárnou KWD, do konce roku 1957 jich vyjelo do světa jen 88, o rok později rekordních 181. V roce 1960 byla výroba roadsteru ukončena, celkem jich spatřilo světlo světa necelých pět stovek, přesněji 469. V roce 1960 se stal obětí racionalizace výroby i čtyřmístný dvoudveřový kabriolet 311/2, jehož produkce v Drážďanech dosáhla čísla 2670.

Raritou se stal už v roce 1956 představený pick-up Wartburg 311/7 s dvoumístnou kabinou pro řidiče a spolujezdce a korbou zakončenou jednodílnými dveřmi, jež se otvíraly podobně jako u kombi do strany, směrem doleva. V roce 1957 jich v Eisenachu zhotovili jen 65, pak následovala dvouletá přestávka a až v roce 1960 smontovali deset posledních exemplářů. Vcelku zdařile



Průhled 2+2místným kupé Wartburg 1000 ročníku 1962

koncipovaný pick-up měl smůlu, chyběla kapacita na jeho výrobu.

Připomeňme, že počátkem roku 1959 dostaly všechny vozy Wartburg 311 novou masku s mřížkou tvořenou řadami malých obdélníkových otvorů a klenutější disky kol s větracími otvory, jež kryly nově montované širší brzdové bubny. Vozy s novou maskou, jež byla obdobou té, s níž dosud jezdil jen sportovní model 313/1, si zachovaly motor 900 ccm, větší litrový tříválec se začal montovat až v lednu 1962 do typu 312. V roce 1959 bylo vyrobeno 29 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 10 tisíc. Na přelomu padesátých a šedesátých let bylo přes 1200 vozů Wartburg 311 a 313/1 vyvezeno i do USA, kde je prodával kalifornský obchodník s automobily Willy Witkin. Např. v roce 1958 Witkin na autosalonu v Los Angeles vystavoval vozy z Eisenachu na společném stánku s československými automobily Škoda 440.

Po roce 1960 už v nabídce značky Wartburg nefiguroval sportovní roadster 313/1 ani čtyřmístný kabriolet, ale i tak byla paleta karosářských verzí a barevných provedení pestrá a v zemích východního bloku nevídaná. Čtyřdveřové sedany existovaly v provedení Standard a de Luxe, kromě uzavřené střechy mohly mít i střechu s obdélníkovým otvorem opatřeným shrnovacím textilním krytem. Na export se nadále vyráběl kupé 311/3 s dvoudveřovou karoserií bez středních sloupků, jehož produkci převzaly od roku 1960 karosárny KWD v Drážďanech a Radebergu.

V Halle pokračovala produkce třídveřových kombi, v Drážďanech pětidveřového modelu Camping. Specifickým výrobkem drážďanské karosárny byly otevřené čtyřdveřové vozy Wartburg pro východoněmeckou policii, jež se každoročně objevovaly i v koloně doprovázející cyklistický Závod míru mezi Berlínem, Prahou a Varšavou. Do roku 1964 převzala Volkspolizei devět stovek těchto „zásahových vozů" s dvoudílným sklopným čelním oknem, vypouklými předními a zadními blatníky, plochými

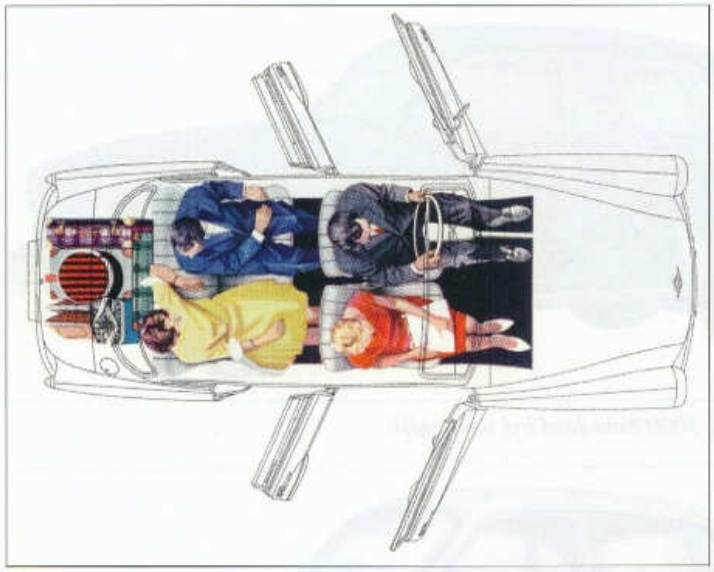
Jednobarevný Wartburg 1000 Standard byl nejlevnější

Dvoubarevný ješák – Wartburg 1000 de Luxe z roku 1962

Třídveřové kombi v prvním provedení se zaoblenou zádí

Wartburg 1000 de Luxe na idylickém snímku z prospektu

Wartburg nabízel poměrně velký prostor pro zavazadla



Jeden z oblíbených průhledů z dobového prospektu

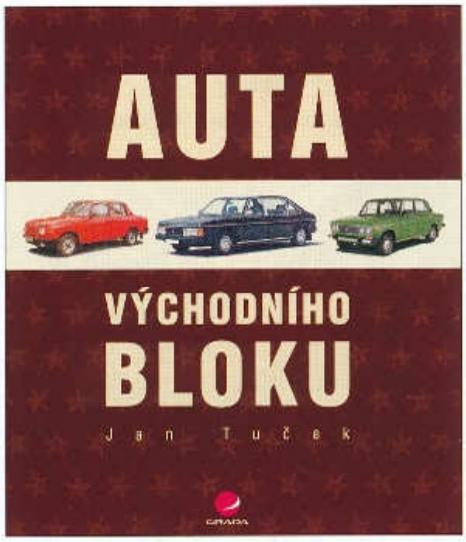
Sportovní 2+2místný Wartburg 1000 HT z roku 1965

boky opatřenými čtveřicí jednoduchých lichoběžníkových dvířek a skládací plátěnou střechou.

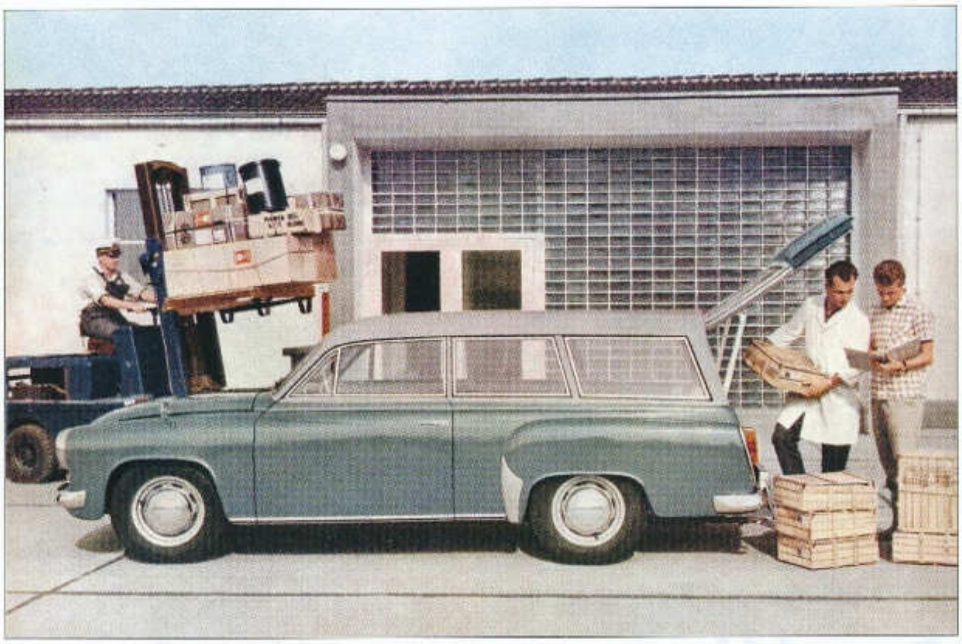
V modelovém roce 1961 dostaly sedany Wartburg 311 třídílný dělený přední i zadní nárazník, přičemž uprostřed zadního byl nahoru vystupující rámeček chránící poznávací značku. Stejné nárazníky převzalo i kupé, zatímco u kombi a u modelu Camping vzadu zůstaly jen dva krátké nárazníky chránící rohy karoserie, protože zadní dveře těchto vozů zasahovaly až ke spodnímu okraji karoserie. Počátkem ledna 1962 se začal vyrábět Wartburg 1000 s typovým označením 312 poháněný dvoudobým tříválcem převrtaným na objem 992 ccm (podle některých dobových publikací 991 ccm). Motor se zvýšeným stupněm komprese, novým karburátorem a čističem vzduchu válcovitého tvaru dával výkon 45 k (33 kW) a měl zdokonalenou chladicí soustavu s nuceným oběhem kapaliny vybavenou čerpadlem a termostatem. Chladič byl ve srovnání s dřívějším provedením o něco menší, i nadále zůstal ve svislé poloze za motorem, větrák chlazení už nebyl z plechu, ale z plastu. Se změnou chladicí soustavy souviscla i montáž nového topení. Navenek se vozy s litrovým motorem od svých předchůdců lišily jen v detailech, zejména nově zbarvenými zadními světly v kombinaci (shora) žlutá–bílá–žlutá, přičemž spodní žárovka byla vložena do červené skleněné trubičky. Pod zámkem víka zavazadlového

Wartburg 1000 Camping s novou úpravou boků (1962)

U modelu Camping se páté zadní dveře otvíraly do strany



V těchto dnech vydalo nakladatelství Grada Publishing knihu o automobilech z východního bloku, kterou napsal autor tohoto článku – Jan Tuček. Doporučujeme ji všem, kteří se chtějí dozvědět víc, než se vešlo na stránky Motor Journalu



Nová verze kombi s nahoru vyklápěcími zadními dveřmi

Kombi se dokázalo proměnit v dvoumístnou dodávku...

...ale také v pojízdnou ložnici

prostoru přibyl kovový jazýček, jenž usnadňoval zvedání kapoty. Uvnitř padl do oka nezvykle tvarovaný volant, jehož věnec měl v horních dvou třetinách o poznání větší průměr než ve zbývající dolní části. To mělo řidiči usnadňovat nastupování a vystupování. Z volantu také zmizel dřívější prstenec ovládání houkačky, ta se nově aktivovala přitažením páčky, jež jinak ovládala blikače. Wartburg 1000 dosahoval nejvyšší rychlosti 125 km/h, z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 15 s a průměrně spotřeboval 8 až 9,5 l dvoudobé směsi benzinu s olejem (nyní už v poměru 30:1) na 100 km.

V roce 1963 prošlo modernizací třídveřové kombi vyráběné karosárnou v Halle. Dostalo hranatější zadní partii karoserie, přičemž dveře v zadní stěně se už neotvíraly do strany, ale vyklápěly vzhůru. Pod nimi byl nyní nedělený plnohodnotný nárazník, který chránil záď vozu po celé šířce. Vzpomínkou na předcházející desetiletí však byla nadále dřevěná kostra krabicovité zadní části karoserie. Složením zadních sedadel vznikla ložná plocha dlouhá 1,63 m a široká 1,25 m. Vzhledem ke zvýšenému zatěžování mělo kombi zesílené zadní listové pero a „kratší" stálý převod, takže jezdilo nejvíce rychlostí 110 km/h.

Počátkem září 1965 byla zahájena výroba mezitypu Wartburg 312/1, který pod klasicky tvarovanou zaoblenou karoserií skrýval modernizovaný podvozek určený pro připravovaný nový typ 353. Na první pohled člověku padla do oka menší třináctipalcová kola, jež se poněkud ztrácela v blatnících dimenzovaných pro kola patnáctipalcová. Novinkou – byť navenek neviditelnou – bylo nezávislé zavěšení všech čtyř kol odpérovaných vinutými pružinami, jež nahradily dřívější příčná listová pera. Během roku 1965 vznikla v drážďanské karosárně KWD menší série 2+2místných sportovních vozů Wartburg 1000 HT (interně označovaných 312/300 HT). Měly otevřenou dvoudveřovou karoserii doplněnou odnímatelnou laminátovou střechou a vyznačovaly se specifickou maskou z laminátu a sníženou přední kapotou zhotovenou z Duroplastu. První exempláře měly ještě starší typ podvozku s patnáctipalcovými koly a příčnými listovými pery, další dostaly šasi s nezávislým zavěšením, vinutými pružinami a menšími třináctipalcovými koly.

Produkce sedanů Wartburg 312/1 skončila v létě 1966, výroba modelů kupé, kombi a Camping dobíhala ještě v roce 1967. Celkem vzniklo přes 295 tisíc automobilů Wartburg řady 311/312/313, z nichž 150 tisíc bylo vyrobeno do konce roku 1961 s motorem 900 ccm. Počet vyrobených kupé nepřekročil 5,5 tisíce, vozů v provedení Camping bylo zhotoveno 15,5 tisíce. V Československu bylo ke konci roku 1966 přihlášeno do provozu přes 30 tisíc automobilů Wartburg 311 a 312, v drtivé většině ve čtyřdveřovém provedení sedan.

Text: Jan Tuček

Foto: archiv autora a archiv Jiřího Fialy