

WARTBURG 1.3



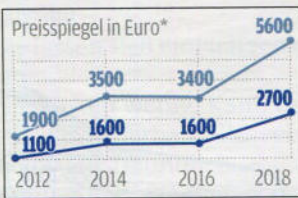
IN NEUEM LICHT Große Rückleuchte: 25 Euro. Sie einem Drängler zu zeigen: unbezahlbar

PLUS/MINUS

Ein Auto mit Chassis statt selbsttragender Karosserie galt 1988 als hoffnungslos veraltet - ist aber leichter zu restaurieren, das ist heute ein Vorteil. Wobei selbst der stabile Rahmen im Bereich der Federaufnahmen heftig rostet, wie auch die Schräglenker der Hinterachse. Rost an den vorderen Radläufen ist schwer zu sanieren, weil dort drei Bleche übereinander liegen, aber Ersatz gibt es kaum (siehe rechts unten). Bei Exemplaren von 1990 und 1991 wuchert besonders viel Rost, da hat das Werk die Bleche kaum noch konserviert. Der Viertakter aus dem Hause VW (EA111) ist komplexer als der Dreizylinder-Zweitakter aus dem Vorgänger, verlangt aber weniger Wartung, und junge Mechaniker kommen mit ihm sicher besser klar als mit Zweitakttern. Der Zwischenflansch am Vergaser reißt schon mal, dann zieht der Motor Nebenluft - kein Drama, wichtig ist nur, keine alte und ausgetrocknete Lagerware zu kaufen. Also am besten vorher beim Teilerhändler anrufen. Beim Einbau die Befestigungsschrauben nicht zu tief einschrauben. Stefan Koch, der diverse 1.3 restauriert hat (ifa-service-sk.de), weist auf die zweite typische Fehlerquelle hin: Wenn der Motor unruhig läuft, könnte es auch am Kabel zum Heizigel liegen - nicht das einzige der lose baumelnden Kabel, das korrodiert: Sammler Frank Schwardtman berichtet von „sporadischen Aussetzern, die den Fehlersuchenden gerne mal zur Verzweiflung bringen“. Die Antriebswellen sind konstruktionsbedingt immer leicht nach hinten geknickt. Wenn die Innengelenke aufgeben, vibriert oberhalb von Tempo 100 das ganze Auto. Wichtig ist, nicht mit eingeschlagenen Vorderrädern und viel Gas anzufahren - dabei ist schon manche Antriebswelle abgeschert und hat manches Getriebe beschädigt. „Aber insgesamt“, beruhigt Stefan Koch, „ist der Wartburg 1.3 ein zuverlässiger Alltagswagen.“

MARKTLAGE

Im Moment stehen noch deutlich mehr Wartburg 1.3 bei Ebay Kleinanzeigen als bei mobile.de, viele im Hauptexportland Ungarn. In letzter Zeit ziehen die Preise an. Vernünftige Kombis sind kaum zu finden. Noch seltener und teurer: 1.3 Trans, der 900-mal gebaute Pick-up.



ADRESSEN

- **Club** Interessengemeinschaft Wartburg-Trabant-Barkas, ifa-journal.de
- **Bücher und Websites** Peter Kirchberg: „Plaste, Blech und Planwirtschaft“, Nicolai Verlag, antiquarisch derzeit ab 138 Euro; Frank Rönicke: Wartburg, Motorbuch, 13 Euro; Foren: w311.info und pf31.pappenforum.de

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor vorn quer, wassergekühlt, oben liegende Nockenwelle, über Zahnflächriemen angetrieben, 2 Ventile pro Zylinder, Fallstromvergaser (BVF 34 F oder Weber 34 F 1-2)
Hubraum: 1272 cm ³ , Bohrung x Hub: 75 x 72 mm
Leistung: 43 kW (58 PS) bei 5400/min
max. Drehmoment: 95 Nm bei 3300/min
Höchstgeschwindigkeit (Werksangabe): 138-140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h (Werksangabe): 20,0 s
Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb: Vorderrad
Fahrwerk: Einzelradaufhängung, vorn mit Doppelquerlenkern, hinten mit Schräglenkern und Stabilisator, Schraubenfedern rundum
Bremsen v./h.: Scheiben/Trommel
Testbereifung: 175/70 R 13 82 T
Verbrauch (Werksangabe): 6,8 l/100 km bei 90 km/h
Tankinhalt: 42 l
zul. Gesamtgewicht: 1320 kg
Leergewicht/Zuladung (Messwert): 889/431 kg
Neupreis (1990) 30 200 Mark (DDR)/13 540 D-Mark

KOSTEN

Steuern pro Jahr 273 Euro, mit H-Kennzeichen 191 Euro
Versicherung (OCC-Beispiel) 234,75 Euro*

* Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

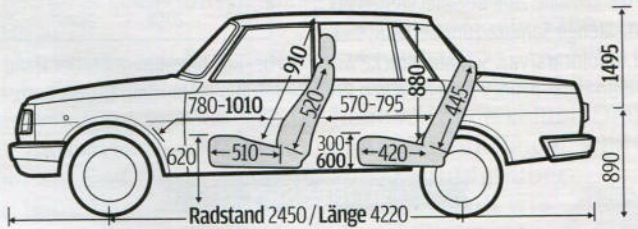
ERSATZTEILE

Die diversen Gleichteile mit dem Wartburg 353 sind fast alle erhältlich, zu fairen Preisen. Aber vom 1.3 wurden erstens nur 152 000 Stück gebaut, zweitens traute ihm anfangs kaum jemand zu, je Klassikerstatus zu erreichen. Nach der Wende kippte die Firma Wartburg-Scan-Car haufenweise Originalteile auf den Schrott. Die Folge: Es fehlt an Karosserie- und Getriebe-teilen. Gebrauchte Kotflügel werden zu 200 Euro oder mehr gehandelt; wenn der zweite Gang kratzt, sind wahrscheinlich die Synchronringe verschlissen, und die gibt es kaum noch. „Wir retten heute noch Teile vorm Verschrotten“, erzählt René Hermel von oldtimer-ersatzteile-hermel.de. Eine Liste mit Ersatzteilquellen steht unter w311.info/viewtopic.php?t=2638. Preisbeispiele: Blinkleuchte 25 Euro (sausewind-shop.com), Auspuff 119 Euro (trabantwelt.de), Getriebegehäuse 149 Euro (otto-schinke.de), Anlasser regeneriert im Tausch 236 Euro (ldm-tuning.de), Spritzwand 400 Euro (ostmobile-shop.de).

NEUER STIL LEDs zeigen Kühlwassertemperatur und Tankfüllung an. Grob, aber cool



ALTE SCHULE Türöffner ist weiterhin der Plaste-knubbel von anno Tobak



ABMESSUNGEN

INNENBREITE VORN/HINTEN 1332/1330 mm • **SPURWEITE** 1382/1360 mm
BREITE 1642 mm • **SITZPLÄTZE** 5 • **TESTBEREIFUNG** Pneumant PN250

* Obere Preiskurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.