



test

Ante Mahkota

TRABANT 601

ZA TA DENAR VSEGA NAJVEČ...

Cena: 14.800 din

Zavarovanje:

kasko: 580,00 din

jamstvo: 140,00 din

Cestnina: 80,00 din

Zastopnik: »Tehnoauto«,

Beograd, Ruzveltova 51 – le-ta
nam je dal vozilo za test.

sti, sluga pokorni. Trabant 601, če ne zamerito ...»

Od tistih sanj naprej smo lepše delali z avtomobilom iz umetne snovi. »Saj je blapec tudi človek, smo si dejali, in po kulašku naprej: »če mu nočes dati jesti, mu pa rit zaščit.«

No, to o jedači je že drugo poglavje. Lačen je bil namreč trabant bolj, kot bi mu prisodili.

Pa so testirji, zadnje mesece razvajeni z najdražjimi avtomobili, spoznali, kot nekoč znameniti BB (i je, ne al! – B. Busch je namreč popularen preskuševalec avtomobilov: »Najcenejši avtomobili so prav tako zanimivi kot najbolj dragi!«

V izredni preproščini je vedno za ščepen genialnosti. Nedomiseln inzenir ne bo nikoli zasnoval majhnega cenenega avtomobila. Ce pa ga, njegov avto ni avto, ampak le stroj za premikanje.

... prostora,

Prav to, da trabant ni avto, ampak le stroj za premikanje, da je utelešen namen brez vsakega čara, so oprodri iz Ulrichštote Nemelje nekod oditali avtomobilski kritiki z zahodne strani berlinskega

zida. »Takšen se nam zdi kot aktivist,« so zapisali, »saj je takoj poceni, da bi ga lahko vzel v svoj prospekt vsaka velebjogovnica; po ceni zanesljivo izpolni to svoje poslanstvo, ko pa si ga natancnejše ogledamo, ni na svetovni ravni. Sicer pa že prospect zadene žebeli na glavo. Trabant namreč prodaja oddelki za transportne stroje vzhodnonemške zunanjosti trgovine.«

Prospekt, ki ga dobri kupec trabanta pri nas, ne dovoli takega podtitkanja, zakaj »šole piše, je izdelek »VEB« (judstvu lastne tovarne) Sachsenring, natancnejše, avtomobiliske tovarne iz Zwickava v NDR.

Po motorju in po prestavnici rodici je trabant neposredni naslednik predvojnega DKW.

Po karoseriji ni! Ima samonosno karoserijo iz umetne snovi – na jekleni nosilni ploščadi, ki se zdi na pogled, kot bi bila iz pločevine. Dve plastični snovi sta prebarvani z lakom, kot bi bili jekleni.

Pod plastiko je, seveda, prostor za potnike, ki je vecji, kot bi pričakovali za ta denar.

Velika trinajstocelska kolesa so dobra za slabe ceste, velika za malii avto.

Trabant se reče tudi oprodra.

In zgodilo se je, da se je s trodnevni testnimi voženji – kilometrov za dvajsetino ekvatorja – preskuševalci vrnil z zbeagnim pogledom. »Tako zelo so me boleli bobeški, je trdil po preskušnji najcenejšega avtomobila, kar jih je na voljo pri nas, da so me muciile hude sanjev.«

Uredništvo sicer ne ve, ali ni tester kaže drugače zabredel na terenu. Ve pa, da se je vrnil s podobo iz sanj. V postelji mu je trabant odlivel in govoril: »Dovolite, naj ... predstavim. Sem v službi ceneno-

Prednja sedeža sta se nam zdela v standardno opremljeni limuzini, ki smo jo preskusili, precej trda. Telo pa dobro upirata in se tudi na dolgem potovanju ne utrujde. Trdna nista preveč. Desni, ki je pri fotografiskih vožnjah dobil na sedalo 120 kg, obremenitve ni prenesel. Naslonjač je popustil in še bolj postal ležalnik, kot mu je namenila tovarna propos, naslonjač je v trabantu zelo nagnjen: za voznika nadavnih avtomobilov celo preveč, saj smo vajeni voziti bolj zravnani.

Najbrž je naslonjač prednjega sedeža tako zelo poševen, da bi voznik ne občutil nizke strehe, ko vas, na primer, na prehodu ceste čez železnicu zaradi vzmeti že pri nekajči večji hitrosti trabant izstrelj v streho iz plastичne mase.

In ta prenese zelo trde glave!

... udarcev,

Se preden bomo pisali o trdnosti karoserije, ki smo jo na našem testu pre-skusili le z glavnimi, naj povemo, da je trabantov prtičnik s prostornino 415 litrov skoraj tako velik kot v renaultu 4 in veliko večji kot v fičku. Ko bi ne bilo v prtičniku pokonci nameščenega rezervnega kolesa, prtičniku med majhnimi avtomobili ne bi bilo para.

Sedaj se končno ne moremo več izogniti vprašanju mnogih morebitnih kupcev, kako trdna je karoserija iz umetne snovi. Jecjamo, saj odgovora ne vemo. Zapisemo lahko le to, da takine karosarje klepar ne more popraviti in da so uži preskuševalci (po njihovih besedah) trdili zaradi slabih zavor. Takrat se je izkazalo, da je karoserija precej krhka, da pa so rezervni deli zelo poceni in jih pri majhnih poškodbah ni težko zamenjati. Pri tem bi dejali, da v kraki lupini najbrž ni prijetno sedeti, če je nesreča hujša. Zakaj vozniku je rezervne dele veliko teže zamenjati ...

Sopotniki na zadnjih sedežih v trabantu kmalu ne zahtevajo zameñe, saj je precej prostora. Voznik sedi nekako postrani, ker so pedali nameščeni desno od osi volana, zato sedeža ne porine predaleč nazaj, in imajo sopotniki več prostora za kolena, kot bi mislili, da si ga je mogoče kupiti za manj kot poldrugi milijon.

Sveda si za malo denarja ni mogoče kupiti simfonije. Trabantove vzmeti so trde kot v dostavnem avtomobilu, in hitra vožnja, kolikor jo zmore motor, je pravi rodeo. Očitno je avtomobil prirejen za slabe ceste, saj tudi največje luknje ne pripravlja preprostega podvozja z lastnimi vzmetmi, da bi vzmeti sprehlebil.

Kdo hoče vsaj malo udobno potovati, naj obteli prtičnik, tudi sopotnikov naj se ne brani. Z zadirkom sveda, da zelo obtegnetuemu trabantu, kot vsakemu majhnu avtomobilu, hitro zmanjka sape.

... goriva,

Motor, ki pod polnim plinom ročni kompresor, ima namreč le dva valja. Ne skriva, da so ga razvili iz nekdanjega 600-kubičnega motorja DKW, je pa v nasprotju s prednikom hlajen z zrakom.



Trabantova karoserija iz umetne snovi. Ne zarjavlji, čeprav se avto zdi, kot bi bil iz jeklene pločevine. Tako smo, brez strahu rje, pognali trabanta čez vodo, da bi ugotovili, kako zanesljiv je v najtežjih okoliščinah.

Tolažba, da zrak ne zmrzne, je le slaba, kadar bi si, poletnega večera, zeli romantične vožnje. Motor namreč tudi v notranjosti trabanta, katerega karoserija je očitno slabo zaščitena pred sumi, hudo razgraja. Več o tem si preberite v naši akciji, kjer smo z zelo natancnimi napravami izmerili hrup različnih avtomobilov — tudi v notranjosti trabanta.

Dvotaktni motor s 23 KM se izkaže živahneg — saj je karoserija težka komaj 615 kg — če vozniški predstevljal. Do hitrosti 60 km na uro, če seveda spremeno pretegnite, peljete v koraku s prometom.

Vaja pa je še kako potrebna! Prestavna ročica, kot dežnikova ključka, na armaturni plošči (tudi dedinka DKW) je premoalo natancnega. Na začetku nam je zelo nagašala šibka zapora med prvo prestavo in vzvratno, saj nismo nikoli vedeli, se preden smo speljali, ali bo trabant pogrenil naprej ali nazaj.

Menjalnik je v nasprotu z nenatančno prestavno ročico. Povsem je sinhroniziran. Sinhronizacija je zanesljiva, imenjalnik, če seveda ne zaidete v vzvratno prestavo, nikoli ne zaškrta. Posebnost je samodejnega zapora za prosti tek — le pri četrti prestavi. Tako lahko presenetite nevoščljivega voznika, ki zabavljajo nad vam trabantom, ko mu pokažeate, da je mogoče v četrti prestaviti, ne da bi prisnili pedal za sklopko. Seveda prosti tek ni le za prestavo, ampak pomaga, da avto v četrti prestavi ne porabi preveč goriva.

To je še kako potrebno, saj je dvotaktni motor pjanec, kot bi ne pričakovali po skromni gibri prostornini. V poprečju je pri testnih vožnjah porabil več kot devet litrov mešanice na 100 kilometrov — za računanje z zelo očiščenimi svinčniki to pomeni, da bodo v nekaj letih pri go-

riu zapravili, kolikor je bil trabant cešnji od fička.

...opreme,

Bojimo se, da bodo veliko zapravili tudi pri popravilih.

V preskus smo dobili povsem nov avto, ki v Sloveniji, žal, še nima servisa, in nam ga tako niso mogli skrbno vzdrževali. In zgodilo se je, da so prišle na dan vse pomanjkljivosti zaradi površine končne kontrole v tovarni. Že prvi 1500 kilometrov se je staknila ojnična pri brisalnih stekla, utripale, zatikal se je stikalo zasenčenih in nezasenčenih žarometov — ki so, mimo gredje povedano, zelo svetli — luči za označevanje vozila so na levem boku oslepeli.

Jezili smo se tudi, da avto, ki ima celo v standardni izvedbi takoj popolno opremo, kot jo je treba dokupiti celo pri nekaterih večjih avtomobilih — v mislih imamo torbe na obeh vratih, dva peščnika pri zadnjem klopi, zanke za potiske v zadnjem delu vozila, obeslanike, dve zaslonski proti snizkemu soncu, izredno hrupen, da so vzmeti zelo trde, da mu nad 80 kilometrov na uro zmanjka moči, da ga je treba najprej dobro popraviti in sele potem postane zanesljiv avto, da se gume slabje oprijemajo ceste, da se zavori, da je avto povsem naložen, preslabot.

Zeleli bi si tudi, da bi se trabant bolj bolje držal ceste. Pri tem nas ni motilo, da ga je treba najprej v ovinek siliti, potem pa mu, pri nekoliko ostrejši vožnji, nenadoma spodnje zadek, in je treba volan sunkovito odvzeti, pač pa se nam zdi geometrija prednjih kolies premalo premisljena. Volanu, ki je pri našem avtu vlekel na desno, namreč ni mogoče natancno preračunati, za koliko ga bo treba obrniti, da bo vodil vozilo, kot bi pričakovali.

...hrupa.

Pomanjkanje servisov ne pogrešate preveč! Avto je namreč tako preprost, da mu zna motor in tudi podvozje kaj kmalu popravili vsak mehanik.

Morda pa je bilo pomanjkanje za trabant izbenega mehanika krivo, da je na našem testu porabil več, kot napovedoval prospect, ki pravi, da avto porabi 7 do 9 litrov mesečno na 100 km — kakor pa vozite. Takšna »Pitljina preročba« se že kako rada izpolni. Naš avto je med testom — pri tem tisoč kilometrov nismo vozili hitrej kot 80 km na uro, saj motor še ni bil učeten, pa tudi kasneje smo se ravnali po navodilih tovarne, da več kot četrte ure ne smete voziti z največjo hitrostjo — popi nad gornjo mejo obeta iz prospektu.

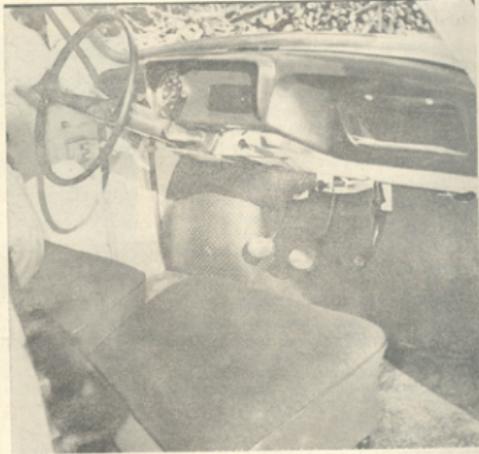
Noben avto, majhen ali velik, ni brez slabih strani, in tudi nobenega niti, ki bi mu lahko zapisali same očitke. Trabant v slabu lahko zapisemo, da je izredno hrupen, da so vzmeti zelo trde, da mu nad 80 kilometrov na uro zmanjka moči, da ga je treba najprej dobro popraviti in sele potem postane zanesljiv avto, da se gume slabje oprijemajo ceste, da se zavori, da je avto povsem naložen, preslabot.

V dobro pa mi štejemo prostorno notranjost, preprost motor, razmeroma bogato opremo, velik prtiljačnik in predvsem zelo nizko ceno.

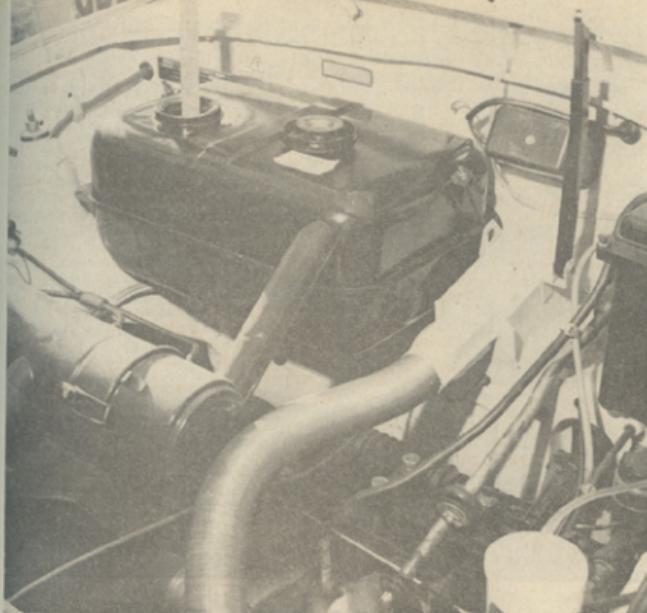
In ker je pač na tem svetu treba vse plačati, to ni ušlo tudi našim preskuševalcem. Test trabanta je bil krv nekaj polomljenih nohtov, z oljem zamazane srajce in bolečin v hrbitu. Naš voznik pa, ki je s trabantom umilatki kilometerje, se vedno sanja, da ima pod posteljo kompresor.



Pred ličnimi zavornimi lučmi na oglatem zadku je v trabantu zelo velik prtiljačnik, ki mu prostornino 400 litrov utesnjuje rezervoarni kolo — ni ga mogoče stisniti ob stransko steno.



V trabantu sedi voznik nekoliko postrani, saj so pedali bolj desno od osi volana, kot smo vajeni. Ker imajo prednji sedeži tudi zelo nagnjen nastonjač, jih zaradi tega voznik ne pomakne preveč nazaj — v dobro kolennom sopotnikov.



Klub sicer bogati opremi notranjosti vozila, smo zelo pogrešali merilnik bencina na armaturni plošči. Voznik, ki noče ostati na cesti brez goriva, mora pogosto s palčko kontrolirati, koliko mešanice je še v zelo majhnem rezervoarju.

vse foto: Marjan Zaplatil

TRABANT 601

VIDEZ	8	Ogledata karoserija je oblikovana, da bi bila bolj smotrna, ne zaradi lepote — saj je v dejstvi, kjer ga izdelujejo, kupec vesel, če ga sploh dobí in se ne zmrduje.
PROSTORNOST	10	Za ta denar ni tako prostornega avtomobila. Prtijažnik več kot 400 litrov. Voznik sedi nenevadno postrani, zato pa imajo potniki na zadnjih sedežih precej prostora za kolena.
UPRAVLJANJE	7	Nenatančen volan. Preveč smehka prestavna ročica na armaturni plošči. Brizgalka za vetrovno šipo.
OPREMA	8	Trije pepekni, torbe na vrath, obespalniki, zanke. Zelo natančen merilnik hitrosti. Ročica utripalk se ne izklopi samodejno. Bencin se meri s palico.
VIDLJIVOST	8	Zadovoljiv razgled naprej in nazaj. V standardno opremo sodi tudi zunanjé vzvratno ogledalo.
NAJVECJA		Prospekt ne kaže: avto sdvira 100 km na uro. Tovarna pa odsvetuje dolgo časa voziti, kolikor zmore motor. Priporoča potovanje s hitrostjo 85 km na uro.
HITROST	7	Za ta denar je avto dovolj šivan — če ni povsem naločen.
POSPEŠKI	8	Do hitrosti 80 km na uro pospešuje celo bolje kot fiško, potem pa zmanjkuje moči.
PORABA GORIVA	6	Noben 600-kubitski motor ne porabi toliko kot trabantov. V tolažbo je le, da je zadovoljen s ceneno mrešanicijo.
LEGA NA CESTI	7	Nepričutljiv volan, slabo preračunana geometrija prednjih koles. Obut v boljše gume se trabant najbrž bolje drži ceste, saj je sicer na spolzki cesti precej nezanesljiv. Bodni veter le malo moti.
UDOBNOST	6	Sedeži so trdi, toda voznika in sopotnikov dolgo ne utrudijo. Vzmetti so zelo trde, v volanu obututite vsak udarec. Dobro gretje, zelo zelo hrupen avto.
MOTOR	8	Zelo prožen. Preprosto vzdruževanje. Upamo si prerokovati dolgo življenjsko dobo. Zelo skadis.
ZAVORE	7	Na vseh kolesih bohnaste zavore. Ce je avto povsem obtežen, so zavore preslabotne.

NAŠE MERITVE

(testni avto je prevozil 3116 km, na našem testu 2701 km).

Največja hitrost: 99,5 kilometra na uro (merjeno poprečje zadnjih 200 metrov), zatem 2,6 kilometra, poprečje štirih meritov.

Kilometer brez zateča: 49,7 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 96 kilometrov na uro.

Prožnost (kilometer se začne s hitrostjo 40 kilometrov na uro v četrti prestavji): 48,5 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 96 kilometrov na uro.

Pospeški:

- ▷ do 40 km na uro: 5,1 sekunde
- ▷ do 60 km na uro: 11,5 sekunde
- ▷ do 80 km na uro: 23,2 sekunde

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — resnična hitrost 41 km na uro
- ▷ kazalec na 80 — resnična hitrost 60 km na uro
- ▷ kazalec na 80 — resnična hitrost 79,2 km na uro
- ▷ kazalec na 100 — resnična hitrost 99 km na uro

Poraba goriva:

- ▷ na potovanju: najmanj 6,8 litra mešanice navadnega bencina in olja na 100 kilometrov (zmerna vožnja, največ v četrti prestavji v prostem teku); največ 10,8 litra na 100 km (polni plin v tretji prestavji v klancu); na avtomobilski cesti (poprečna hitrost 85 km na uro) 9,2 litra na 100 km.
- ▷ po mestu: najmanj osem litrov na 100 kilometrov, največ 11,2 litra na 100 km;
- ▷ poprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,11 litra mešanice na 100 km.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovaljni — dvetaktni — vrtni — vrtenje in gib: 72 x 73 mm — gibna prostornina 394 cm³ — kompresija — 7,0 : 1 — največje moč 23 konjev (DIN) pri 3000 vrtljajih v minutah — največji natančni kponenti pri vrtljajih v minutah — ročna gred z treh valjčnih ledikov, iglovimi ledaji na ojnicah — zmanjšanje močenjega zavira in olja — horizontalni uplinjal BVP 2B HB 3/4-suh filter — za srce — vredno blaknjenje z vertikalnostenjem — dinamo 225 watov — akumulator 6 volvod. 58 amperov ur — svetleči silicijator tip 246.

Prenes mehki motor sprejet (nameščen preko) poganja prednji kolesi — enokolurna sklopna ali strupenjski povsen synchronizirani mehaniski menjalnik — četverna prestavna — prostim tekom — prestavna ročica na armaturni plošči — pravava na razmerje: I — 4,08:1, II — 2,32:1, III — 1,52:1, IV — 1,03:1; vrvnačna: 3,83:1 — pri 1800 vrtljajih motorja v minutah v četrti prestavji hitrost 23,5 kilometra na uro — gume brez zračnine 5,29—13.

Voz: Linijszina za štiri osebe — dvoje vrat — nameščena karoserija je izdelana tako, da je zadnjina pločnat zavorjen z lupinami karoserije iz plastike, snove, ki prednji kolesi spoda na prednih trizkih vredno zavore — prednji kolesi — zadnji kolesi — zadnjini kolesi na posameznih obesah: trikonne nihalke in prečna lisitna vezava — spravljaj in nadalj teleskopik blakiniki na vseh štirih kolesih bohnaste zavore — mehansko ročno na zadnjih kolesih — volan z zobato istvijo — posoda za gorivo pri motorju vsebuje 24 litrov.

Mechanika in telesko: dolžina: 3,55 metri — širina 1,5 metra — višina: 1,44 metra — mediana razdalja 2,02 metra — kolpo: 1,21/1,25 metra — najmanjša višina do cestinskega 1,43 cm — radij krog 10 metrov — največja dovoljena teha 1000 kg — telesko praznega vozila 615 kg.