



Saj vemo: kabrioleti so namenjeni vožnji sredi poletja, takrat ko pravzaprav šele v resnici moremo izkoristiti njihovo poglavito prednost – da jim lahko snamemo streho. Užitki, ki jih vozniki in potniku nudi lahen vetroček pri umirjeni vožnji, so garancija za svežino sredi sončne pripeke ali za poetično-romantično ugodje dišečih poletnih noči. Tale kabriolet – trabant »tramp«, ki smo ga imeli na preizkusu – je na našo žalost večino kilometrov opravil v dežju, vendar nam je proti koncu vendarje posijalo sonce. Takrat se je šele začelo pravo veselje. Vse neprijetnosti, ki smo jih prestali v dežju, so bile takoj pozabljene.

Takšnega trabanta lahko zelo redko srečamo na cesti. Enostavno zato, ker so jih naredili zelo malo, pa še tiste večini za potrebe vzhodnonemške armade. Le redki so zašli v trgovine, tiste pa, ki so prišli na naš trg, so kupili v Kompas Hertz – Rent A Car. Od tam so nam ga tudi odstropili na preizkus, ravno nad tem avtomobilom pa se številni tuji

Trabant tramp

POTEPUŠKI TRABANT

Spodaj trabant, zgoraj platnena streha nad glavo, to je kabriolet »tramp« ali najceneje dosegljiva izvedba kabrioleta, s katerim se boste zabavali kot s pravim kabrioletom, vozili pa kot s čistokrvnim trabantom



Sprednji del trabanta »tramp« se ne razlikuje od ostalih vozil iz iste tovarne; všečni sta veliki ogledali na obeh straneh

turisti vzdolž jadranske obale poleti še posebej navdušujejo. Pravzaprav ta kabriolet, ki nosi ime »tramp« (v prevodu: potepuh!), ni kakšen poseben avto, je pa vsekakor precej nenašten, saj po mnogih značilnostih odstopa od tistega, kar je pri sodobni avtomobilski tehniki že popolnoma uveljavljen standard. Poglejmo, zakaj.

POŽREŠNI POTEPUH

V Zwickau v vzhodni Nemčiji, kjer izdelujejo trabante, vztrajajo pri svojem konceptu že več kot dve desetletji. Ravneno zaradi tega pa je trabant tudi neke vrste posebnejš. Na osnovni šasiji, ki je izdelana iz

železnih profilov, je na spodnji strani pripeto podvozje, na zgornji pa celotna koroserijska. Ravno ta, zgornji del karoserije, pa je zanimiv zaradi dejstva, da daje osnovni nosilni okvir izdelan iz jeklene pločevine, na katero so pripeti plastični blatniki, maska in pokrov motorja (pri serijskem modelu trabanta tudi streha in zadnji pokrov). S plastičnimi deli so vzhodni Nemci enostavno rešili enega od večnih problemov vsakega avtomobila, to je rjavjenje najbolj izpostavljenih delov, kot so to denimo blatniki.

»Tramp« se od svojih sorodnikov iz družine Trabant razlikuje po obliku in številnih spremembah, ki so bile nujne, če so hoteli narediti takšen kabriolet. Medtem ko je prednji del avtomobila ostal v celoti nespremenjen, prav tako tudi šasija in podvozje, pa so morali zadek vozila precej spremeniti. Oblikovali so ga enostavno ob obliku škatle. Tako je za zadnjo osjo nastal prostor, namejen prtljagi, do katerega se da priti skozi loputo za zadnjim sedežem. Zadek vozila so povezali s prednjim delom z dvema pločevinastima stranicami, ki sta dokaj nizko speljani, tako da je potnikom omogočeno vstopanje brez prevelikih težav.

Poznavalci dvotaktnih tehnik bodo lahko ugotovili, da je dvotaktni dvovaljnik, ki pogarja trabante, kljub starosti svoje zasnove (nastal je leta 1965 in izboljšan leta kasneje), narejen precej v skladu s sodobnimi načeli motoristične tehnike, saj ima izvedeno sesanje mehanice zrak-gorivo v karter motorja preko vrtečih se kolutov (kar je bil še pred nekaj leti standard pri vseh dvotaktnih dírkalnih motorjih). Tako zmora ta motor s skoraj 600 ccm delovne prostornine nominalnih 26 KM (19 kW), kar nekako zadošča za precej normalno vožnjo 615 kg težkega vozila. Dvotaktni motor, zagotavlja po potrebi trabantu tudi nekaj poskočnosti, kar prav pride predvsem v mestnem prometu, ko zmora do hitrosti 90 km/h tudi držati korak s precej močnejšimi vozili. Žal se to takrat tudi pozna na potri goriva. Trabant »tramp« nam je na preizkusu v povprečju porabil po 8 litrov goriva na 100 km, pri varčni vožnji smo prišli tudi na 7 litrov, kar hitro pa smo ga priganjali – naj vendar pokaže kaj zmora – pa so dvotaktni konji pogolt-



Streha se enostavno zloži v zadku vozila, takrat pa je preprih v avtu zagotovljen; če koga obilica veta nemara celo moti, priporočamo preizkušeno pilotsko opremo: usnjeno kape, očala in usnjene jopiči!

nil tudi po 10 litrov goriva na 100 km!

»Potepuh«, ki se sicer odlikuje s svojo nezahtevnostjo in trpežnostjo, je pokazal, da lahko sodi tudi med požrešneže3...

ŠPAETANSKI KABRIOLET

Ker je to najbolj varčna in špartanska izvedba kabrioleta, ki jo lahko najdete na trgu (običasno) ali morda v izposojevalnicah avtomobilov, res ne gre pričakovati, da bi se streha odprla z enostavnim pritiskom

na gumb. Pa vendar, kljub temu, da takšno početje zahteva nekaj ročnega dela, to niti ni pretirano težavno. Primer zase so snemljiva vrata – narejena so tako kot vsa streha iz trpežnega gumiranega šotorskega platna – ki zahtevajo s številnimi zaponkami kar nekaj ročne spretnosti pred vsakim vstopom ali izstopom, zato pa je sam postopek zlaganja strehe proti pričakovanju toliko bolj enostaven. Zadošča že sprostitev treh zaklopk, ki vežejo zgornji rob okvirja prednje šipe in prednji del streha, pa lahko to zložimo v dveh potezah. K temu precej prispeva tudi nosilno ogrodje strehe,

tako da se streha v celoti brez težav zloži na zadnji del vozila.

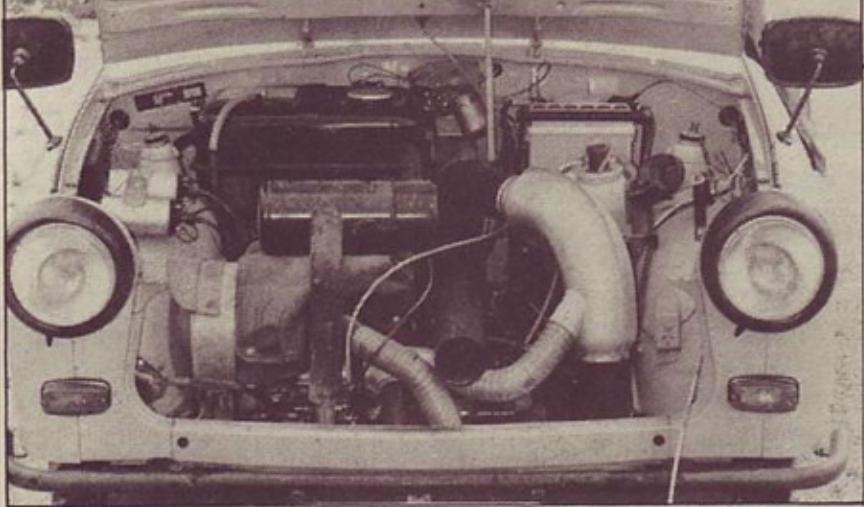
Tako imamo na razpolago tri načine uporabe tega kabrioleta: popolnoma običajno s stalno streho nad glavo, ko bomo resda imeli stalno polne roke dela z zapenjanjem ali odpenjanjem zaponk vrat pri vstopanju ali izstopanju (tudi takrat zagotavlja platnena streha suho notranjost); druga rešitev je, da snamemo samo vrata, kar si lahko privoščimo pri manjših hitrostih ali pri mestni vožnji; tretja rešitev pa pride v poštev samo v res lepem vremenu – takrat končno v celoti snamemo streho.

Voznikov delovni prostor je precej skromno opremljen, saj tu razen najosnovnejših kazalcev ni skoraj nič več. So pa v trabantu nenevadne dve stvari, na kateri pa se da kar hitro privaditi: ker je posoda za gorivo nameščena v zgodnjem delu motornega prostora, prihaja gorivo do vplinjanja s prostim padom, zato se pod armaturno ploščo nahaja ventil, s katerim odpiramo ali zapiramo dotok goriva k vplinjanju (natanko tako kot denumo pri tomosovih avtomatičnih); druga posebnost je ročica menjalnika o krmilu, ki pa ima v celoti »na glavo« postavljene položaje posameznih prestav, tako da je potrebno pred vsako menjavo prestavne pomisliti, da se ne zmotiš.

Presenetljivo je to, da se v tem dokaj majhnem avtu precej udobno sedi, k čemur svoje prispevata tudi udobna in telesa dobro oprijemajoča se prednja sedeža, ki sta prekučna, tako da lahko tudi potnika zadaj splezata na svoja sedeža, kjer je še vedno zado-



Na vozniskem prostoru so le najnujnejši instrumenti, prestavna ročica je ob volantu, navdušuje prostorna polica, pozornost pa velja nameniti ventilu za dovod goriva



Pod prednjim pokrovom je prečno nameščen dvovaljni-dvotaktni motor s prisilnim hlajenjem, posoda za gorivo je na levi strani, v sredini napeljava gretja



Za zadnjimi sedeži je prtljažni prostor, do katerega se pride skozi loputo na zadnji polici

sti prostora za dva bolj potrežljiva potnika. Za njunim hrbotom je prostorna polica, ki je hkrati pokrov velikega prtljažnega prostora.

Kljub temu, da je kabriolet, ne more iz trabantove kože. Tako se po voznih lastnostih odlikuje z vsemi značilnostmi ostalih limuzin iz iste tovarne. Motor spredaj in pogon spredaj prispevata k temu, da je pri hitreje voženih ovinkih kar potrebno paziti na trenutek, ko bo potrebljeno dodati volan, takrat pa postane nemiren tudi zadnji del podvozja, kar pa ni nevarno. Pri pospeševanju v nizkih prestavah je potrebno volan močno prijeti, pri višjih hitrostih pa mu velja nameniti precej pozornosti, ker sicer avto zaradi kratke medosne razdalje in dokaj neposrednega krmilnega prenosa hitro postane nemiren.

Če upoštevamo dejstvo, da sodi ta kabriolet v najnižji cenevni razred ponudbe avtomobilov, mu pravzaprav niti

Tehnični podatki

Motor: dvovaljni – dvotaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina x gib: 72×73 mm – delovna prostorina: 594,1 ccm – kompresija 8:1 – največja moč 19 kW (26 KM) pri 4.200 obr/min – največji navor 54,95 Nm (5,5 kpm) pri 3.000 obr/min – ročična gred v 3 ležajih – pretični vplinjač 28H-1 ø 28 mm, sesanje v kartter preko vrtečih se kolutov – prisilno zračno hlajenje motorja z ventilatorjem – akumulator 12 V, 38 Ah, alternator 42 A.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enoplošna sklopka – sinhronizirani štiristopenjski menjalnik (razen prve prestave), ročica menjalnika ob volanu – prestavna razmerja: I. 4,08. II. 2,32, III. 1,52, IV. 1,103, vzvratna prestava 3,83, platišča 4J×13H1×J35-2, gume 145 SR 13 (pneumatik).

Vozilo in obese: kabriolet za 4 osebe – snemljiva platnena

vrata in ročno zložljiva streha – šasija iz jeklenih profilov, karoserija iz duroplasta, zadnji del (prtlažnik) iz jeklene pločevine – posamezno vpeta kolesa, spredaj in zadaj listaste vzmeti in dvostranski teleskopski amortizerji – dvokrožne hidravlične bobnaste zavore (ø 200 mm) – mehanična ročna zavora prime na zadnji kolesi, ročica med sedeži – krmilo z zobato letvijo, rajdni krog 9,5 m.

Dimenzije in teža: dolžina 3.510 mm – širina 1510 mm – višina 1440 mm – medosna razdalja 2.020 mm – kolotek 1.206 (spredaj) in 1.255 mm (zadaj) – teža praznega vozila 615 kg – posoda za gorivo 26 l (od tega 4 l rezerva).

Zmogljivosti: največja hitrost 100 km/h (tovarna), 108 km/h (test), poraba goriva (ECE) 8,1 – 7,7 litra 2% mešavine na 100 km, povrečna poraba med preizkusom 8,3 l/100 km.

Kabriolet trabant »tramp« je nastal za potrebe vzhodnonemške armade in šele kasneje so ga ponudili tudi na trgu

ne moremo zameriti špartanske izvedbe in opreme. Kljub vsemu še vedno ostane kopica dejavnikov, ki zmorejo navdušiti vsakega, ki se zavestno odloči za izbor takega avtomobila. Precej zmogljiv motor (na trenutek celo podvomiš, da ima samo 26 KM), ki se rad zavrti vse do zgornje meje, izredno natančen in lahkon menjalnik, pa kljub skromemu paketu moči pod pokrovom precej spodbodna najvišja hitrost (namerili smo 108 km/h pri dveh osebah v vozilu), so dejstva, ki vozniku tega »potepuha« nudijo kar nekaj pravih avtomobilističnih lastnosti.

Seveda bi bilo pretirano napisati, da je trabant »tramp« nekakšen »porsche targa ali cabrio na vzhodnonemški način«, saj so kljub nekaterim podobnostim razlike vendarle prevelike. Zagotavlja pa tudi takšen kabriolet, kot smo ga preizkusili v trabantovi izvedbi, veliko vetrar v laseh, kopico zabavnih trenutkov, številne radovedne poglede in veliko smeja. Resda je blišč v prednji primerjavi s porschejem dosti, dosti, dosti manjši in tudi hitrostna povprečja krepk zaostajajo, pa vendar je prepričljivo všečen in zabava ravno tako zagotovljena. Naj še pripisemo, da se že nekaj časa nismo v tako kratkem času tolikokrat nasmejali ravno zaradi avta, kot ravno med vožnjo s »potepuškim trabantom«, pa najsirobo to s streho nad glavo ali brez nje. Manjkalo ni niti norčavih in burkastih trenutkov – kar pa je ob kopici smeja in zabave pri takem avtu pravzaprav najpomembnejše!

VELJKO JUKIĆ

FOTO: DANIEL STAR MAN

