

Nr. 16 (179) 21 aprill 1990

3

"TRABANT" — SAJANDI AUTO

Igaüks, kes on käinud Saksa DV-s, on seda autot kindlasti mitte ainult näinud, vaid ka lähemalt uudistanud. Idasaksa la-

gunevate limade taustal ei mõju «Trabant» sugugi võõrkehana, kuid suhteliselt hea mulje Ida-Berlinist rikub see auto küll

ära. «Trabanti» toodetakse peaaegu muutmata kujul juba 32 aastat. Et saada uhkeks automaanikuks, peab idasakslane varuma kannatust tervelt üheteistkümneks pikaks aastaks. Odav auto on kahtlemata tore asi, kuid keegi pole suutnud mulle ära seletada, miks peab üks auto olema ebamaiselt inetu. Idasakslased ise kuulsuvad sotsialistliku Saksamaa autotööstuse pärl «pappkastiks» (Papp-

kiste), aga ka uhke prantsusepärast kolava nimega «La Car-ton de la Papp» või nukralt helitavalt «Trabiks». Küllaltki siledatel SDV teedel teeb «Trabi» päris kena sõitu. Oli isegi selline juhtum, et üks minu tuttav pidi kiiruse ületamise eest trahvi maksma. Kui ma siis küsin, et kuidas on võimalik sellise kas-tiga kiirust ületada, sain vastu-seks vaid põhase pilgu. «Mercedese» ja «Volvod» sõitsid meie märguautost mööda nagu pos-

Autokere on plastmassist — duroplastist. Kui kaks «Trabant» kokku põrkavad, ei teki ku-nagi mõlke, vaid auke ja kilde. Tõenäosus vigi saada on tun-duvalt suurem kui neil, kes tee-vad avaril plekist kerega autoga.

Autos on nii, nagu oli varem koogu SDV-s — äärmiselt piira-tud liikumisvabadus. «Trabiles» kuulub ruumikitsuse maailma-rekord. Oma 3,50 m kerepikku-saga on ta kõige lühem saksa sõiduauto. Võrdluseks: SLV kõi-ge lühem sõiduauto «Opel Cor-sa» on 3,62 m pikk. Põljad «Tra-bi» omanikud kaebavad tuu-ja liikumise üle.

«Trabi» laternatel on võim-sust sama palju kui 50-vatistisel elektripirnidel. Kaugtulede ula-tus on 100 meetrit. SLV autodel 400 meetrit.

595 cm 2-silindriline 2-taktili-ne mootor on küllaltki kapriis-ne, kuid see-est töötab niisama lihtsalt kui veepump. 28-hoba-juline mootor paneb esisilla-veoga auto vaevaliselt liikuma. Keel on «Trabi», ei jäs kunagi ükski. Tavaliselt istuvad autos kolm sõidukaasiast, kellel ei ole veel autot. Nõia inimesega koor-matud «Trabi» liigub edasi vä-ga kurvalt — eedastades kilru-sut vaid jalgratta. Tervelt mi-nut kulub autol 100-kilomeetrise tunnikiruse saavutamiseks. SLV kõige armetum rahvaauto «Po-lo» vajab selleks 14,5 sekundit

«Trabi» on joodik. Tema nõrk mootor neelab 8 liitrit kütust 100 km kohta. SLV-s tuleb «Tra-bi» võtta kütust tankuri juu-res, kus harrastusäsnikud tan-



Olivad oma murunittlaid. «Trabi» kütuseks on normaalselt, millesse segatakse iga liitri kohta 0,02 liitrit õli. 26-liitrine kütusepaak võimaldab teha 325-kilomeetrise sõidu — üks kord läbi SDV.

Lääne autojuhi parem käsi rabaks käiguvahtemisel tühja õhku. Kas «Trabi» sõidab ilma käikudeta? Oh ei, läme kang rooli juures, mis näeb välja nagu suunaliit, ongi käikukang. 50-ndate aastate mudel. Ettevaat-

tust käiguvahtemisel. Te ei jõua veel asjast arugi saada, kui teise käigu asemel on sisse lülitatud neljas ja «Trabi» rap-pub kogu kerest. Kähku jalg si-durile ja uus katsetus.

tist. Sellest hoolimata leidsid seesolijad aega, et õnnistada meid kahjurõõmsa naeratusega. Ma ei luba selle peale mürki võtta, et «Trabanti» oleks maailma inetuim auto, sõbralikult In-dias toodetud monstrumid paku-vad talle kindlasti kõva kon-kurentsi. Kuid igal juhul läheb «Trabanti» kurioosumina auto-tööstuse ajalukku. Tehkem siis temaga lähemalt tutvust!

Ajakirjast «Bunte»
GUIDO ILVES

«Trabi» on ketaspidurid, mil-liseid vähemalt esiratastel ei kasutata enam ühegi Lääne auto juures. Peab olema jugev jalg, et piduripedaali põhja valutada ning terasnarvi: plisab pidur-dustest või mitte?

Ukse kinnilöömisel kostab heii, nagu oleks te ukse asemel sulgenud kartongkarbi. Uksed sulguvad halvasti, pealegi jääb kere ja ukse vahele sõrmalaine pragu, milles 80-kilomeetrise kiiruse juures hakkab tuul me-loodiliselt undama.

«Trabi» summutist väljapais-kuvad paksud sinakasmustad heitgaasipilved levitavad spetsiifilist haisu, mis on tuntud Berliini müürist Vladivostokini. «Trabi» heitgaasid sequevad SDV elektrijaamades pruunide põletamisel tekkivate «aroomi-dega». Võrreldes elektrijaama-dega on «Trabi» heitgaasid üs-na süütu. Auto poolt takitud tossupilved on kantserogeense toimega.

«Trabi» vedrustus on antil-k-ne, see pärineb trotskadeajastust. Muijal maailmas lõpetati lame-vedrude kasutamine autotööstu-ses põhiliselt juba 40-ndatel aastatel. Lamevedru on suhteliselt jäik ja vedrustus hüplev. Aga mis sellest, parem kõva vedrus-tus kui jala käia. Muidugi ei tohi me nerseda «Trabi» omani-ke üle. Palludele on «pappkast» kõik, mida suudab pakkuda Saksa DV elustandard. Täsi. «Trabi» uut mudelit on juba keerdvedrud.