

Východoněmecká legenda Trabant, část 1.

Auta ze Zwickau

Výroba automobilů ze saského Cvikova má dlouhou a pestrou historii.

První automobilce dal v roce 1904 jméno Horch, pro druhou použil o šest let později jeho latinský překlad Audi.

Průkopníkem byl August Horch (1868-1951), který na počátku dvacátého století v tomto městě postupně založil dvě automobilky. Té první dal v roce 1904 jméno Horch, pro druhou použil o šest let později jeho latinský překlad Audi. Ve třicátých letech se ve Zwickau vyráběly lidové vozy DKW s dvoudobými motory a pohonem předních kol, které se po roce 1945 staly základem východoněmecké automobilové produkce.

Trabant

V letech 1954 až 1956 vzniklo několik různých funkčních vzorků a prototypů malého vozu P 50 se vzduchem chlazeným dvoudobým dvouválcem půllitrového objemu a pohonem předních kol.



Trabant z ověřovací série, 1957

Na podzim 1956 už jezdily prototypy s novou samonosnou karosérií s ocelovým skeletem a povrchovými panely z duroplastu.

Jméno Trabant je německý ekvivalent k ruskému slovu Sputnik.

Na výročí VŘSR (Velké říjnové socialistické revoluce) byla v roce 1957 zahájena výroba ověřovací série padesáti malých automobilů P 50. Dostaly jméno Trabant, což je německý ekvivalent k ruskému slovu Sputnik, které v té době znal celý svět (jmenovala se tak první umělá družice,

kteřou Rusové vyslali na oběžnou dráhu kolem Země). Zvučnější – a politicky vhodnější – pojmenování se v té době stěží dalo najít.

Trabant P 50 byl malý vůz poměrně jednoduché, ale z hlediska výroby i údržby vhodně zvolené koncepce, která navazovala na tradice značky DKW, ovšem v novém podání.



Obrázek 1 Trabant P 50 ve dvoubarevném provedení, 1959

Malý vůz jezdil na třináctipalcových kolech s pneumatikami rozměru 5,20-13, náhradní kolo bylo v téměř svislé poloze v levém zadním rohu zavazadlového prostoru. Podle údajů výrobce měl zavazadlo-

Východoněmecká legenda Trabant, část 1.

vý prostor objem 0,36 m³, jeho víko se odjišťovalo tlačítkem umístěným na vnitřní straně středního sloupku karoserie, za levými dveřmi.

Stav paliva v nádrži se měřil jen přibližně, cejchovanou tyčkou.

Při rozvoru náprav 2 020 mm a rozchodu kol 1 200 mm vpředu a 1 240 mm vzadu byl Trabant P 50 dlouhý 3 361 mm, široký 1 493 mm a vysoký 1 405 mm. Maximální rychlost vozu byla 90 km/h, jako trvalou rychlost však výrobce doporučoval nanejvýš 80 km/h.

Vůz měl asi čtyřlitrovou rezervu, na kterou musel řidič přepnout ručně.

V běžném provozu Trabant spotřeboval 6 až 8,5 l dvoudobé směsi na 100 km, přičemž stav paliva v nádrži se měřil jen přibližně, cejchovanou tyčkou. Přívod paliva ke karburátoru byl opatřen třicestným kohoutem, který hlídal asi čtyřlitrovou rezervu, na kterou musel řidič přepnout ručně.

Zvláštní provedení

Od června 1959 se vedle provedení Standard objevily vozy Trabant P 50 s označením „Sonderausführung“ (zvláštní provedení) ve dvoubarevném, některé dokonce i tříbarevném provedení karoserie. Na bočích měly obloukovité ozdobné lišty, které se těsně za dveřmi sbíhaly do špičky směřující dolů. Lišty ohraničovaly odlišná barevná pole. Výbava těchto modelů dodávaných se specifickým čalouněním sedadel byla obohacena o sluneční clony, odkládací přihrádku před spolujezdcem opatřenou sklápěcím víkem, navíc měly i osvětlení motorového a zavazadlového prostoru.



Jeden z prvních vozů Trabant P 50 s karoserií kombi (1960)

Na podzim 1959 byla vyrobená nultá série třídvéřových kombi Trabant P 50 K, prodávat se tento prakticky řešený vůz až na jaře 1960 poté, co se představil návštěvníkům veletrhu v Lipsku. Boční dveře kombi byly stejné jako u limuzínky, za nimi následovala dlouhá boční okna a v téměř svislé zádi do strany odklápěcí dveře se závěsy na levé a klikou otvírání na pravé straně.

V létě 1964 se pak objevil s karoserií o poznání modernější a s označením Trabant 601.

Trabant 600

Na podzim 1962 dostal Trabant do ještě původní zaoblené karoserie výkonnější motor o objemu 594,5 cm³. V létě 1964 se pak objevil s karoserií o poznání modernější a s označením Trabant 601. Nikoho by tehdy nejspíš nenapadlo, že v této vnější podobě, se stejným poháněcím ústrojím, podvozkem i pojmenováním bude muset vystačit po dobu následujících pětadvaceti let.

Východoněmecká legenda Trabant, část 1.

Vůz s obchodním označením Trabant 600 měl pod kapotou dvouválec naladěný na výkon 23 k. Automobilka udávala jako nejvyšší rychlost 100 km/h a trvalou rychlost 90 km/h. Navenek se Trabant 600 odlišoval dvojicí podélných bočních lišt, mezi nimiž byl úzký barevný pruh.



Trabant 600 s obytným přívěsem (konstruktér M. Fiedler)

Trabant 601

Již v roce 1959 probíhal vývoj výrazně modernizovaného vozu, který dostal v roce 1962 označení Trabant 601. V lednu 1963 byla novinka předvedena vybranému publiku v Berlíně při příležitosti VI. sjezdu východoněmecké komunistické strany

SED. V březnu 1964 se Trabant 601 oficiálně představil veřejnosti na veletrhu v Lipsku.

Skla bočních oken ve dveřích byla nyní spouštěcí, zatímco dříve byla jen posuvná.



Před sériový vůz Trabant 601 s novou karosérií (1963)

Karoserie dostala hranatější tvary, její prosklená plocha se zvětšila o čtvrtinu především díky rozměrnému klenutému zadnímu oknu. Skla bočních oken ve dveřích byla nyní spouštěcí, zatímco dříve byla jen posuvná. Dveře si zachovaly původní tvar, kromě spouštěcích oken však dostaly i nové kliky a také závěsy, díky nimž se úhel

otevření zvětšil na 85 °. Prodloužená a ostře zakončená linie střechy umožnila získat více prostoru pro hlavy cestujících na zadních sedadlech.

Podářilo se zvýšit tuhost karoserie, ale praktické to moc nebylo.

Nově tvarovaná před' dostala samostatný čelní panel s maskou, který se v případě údržby dal snadno odmontovat. Výrazně se změnila i zád' vozu, které dominovala svisle orientovaná sdružená světla s krytem kapkovitého tvaru. Zadní stěna karoserie limuzínky byla u typu 601 pevná, víko zavazadlového prostoru bylo široké, ale krátké a umístěné vysoko nad vozovkou. Podářilo se tak zvýšit tuhost karoserie, ale praktické to moc nebylo.

Trabant 601 - H

Od února 1965 se vedle základního provedení vyráběl i Trabant 601 – H se samostatným ovládním spojky Hycomat. Vůz v této úpravě se obešel bez spojkového pedálu, mechanická spojka dostala automatizované elektro-hydraulické ovládní

Východoněmecká legenda Trabant, část 1.

a řidič pouze volil řadicí pákou převodové stupně.

Pro milovníky detailů připomeňme, že se od července 1965 do palubní desky montoval sdružený přístroj čtvercového tvaru. Nevydržel tam ale dlouho, už na jaře 1968 jej automobilka nahradila kruhovým přístrojem.



Trabant 601 Universal s nahoru vyklápěcími dveřmi v zádi

V září 1965 byla ve spolupráci mateřské automobilky s karosárnou v Meerane zahájena sériová výroba třídveřového kombi Trabant 601 Universal. Kromě modernějších tvarů se nové kombi od svého předchůdce odlišovalo zejména tím, že se jeho zadní dveře vyklápěly směrem vzhůru a nikoliv jako dříve do strany. Významnou technologickou změnou bylo to, že rozměrná střecha nového kombi byla zhotove-

na z duroplastu, zatímco u dřívějšího modelu byla plechová.

V první polovině šedesátých let došlo k výraznému nárůstu výroby. Zatímco v roce 1960 opustilo výrobní linku 35 tisíc vozů, o dva roky později už to bylo 45 tisíc a v roce 1965 se produkce poprvé dostala nad 70 tisíc vozů. Automobily Trabant 601 se úspěšně vyvážely do Maďarska, Československa a Polska, ale také na západ.

Zatímco běžný zákazník v NDR musel na svůj vůz čekat dlouhou řadu let, za západní měnu byl okamžitě k mání.

K největším odběratelům patřilo Nizozemsko, Norsko, Finsko a Dánsko, ale také Belgie. V menších počtech se vozy prodávaly i ve Spolkové republice Německo (tehdy zvané západní Německo). Tady ovšem statistiky mohou klamat, protože mnohé z „vyvezených“ aut nikdy nepřekročily hranici NDR. Pro východní Němce je koupili jejich příbuzní žijící v západní části země, což bylo výhodné i z hlediska času. Zatímco běžný zákazník v NDR mu-

sel na svůj vůz čekat dlouhou řadu let, za západní měnu byl okamžitě k mání.

Trabant 601 L

Na jaře 1966 rozšířil nabídku lépe vybavený Trabant 601 L, od dubna 1967 se vedle modelu Standard vyráběly vozy v provedení S a de Luxe, v obou případech s karoseriemi limuzínka i kombi.

O jara 1968 se začaly montovat tříbodové bezpečnostní pásy.

Měly novou hliníkovou masku a řadu dalších prvků, dražší de Luxe se dokonce mohl pochlubit chromovanými nárazníky a střechou v odlišné barvě než zbytek vozu. O jara 1968 se začaly montovat tříbodové bezpečnostní pásy.



Limuzínka Trabant 601, polovina 70. let

Východoněmecká legenda Trabant, část 1.

V roce 1971 dosáhl dovoz Trabantů do Československa rekordních 16 tisíc (12 800 limuzínek a 3 200 kombi), v roce 1973 to bylo stále ještě více než 12 tisíc vozů. Ve stejném roce v listopadu opustil výrobní linku miliony vozů Trabant.



Miliontý vůz Trabant. Zwickau 1973

Trabant i pro armádu

Již v květnu 1964 dostala karosárna v Meerana za úkol vyvinout pro ministerstvo národní obrany otevřenou vojenskou verzi Trabant 601. První funkční vzorky s označením P 601 A (Armeerausführung, tedy armádní provedení) ukázaly, že na špatných cestách i v lehkém terénu si otevřený

Trabant 601 A vedl až překvapivě dobře a předčil tak všechna očekávání. V polovině března 1966 ministerstvo obrany objednalo nultou sérii deseti vozů, které byly armádě předány počátkem dubna.

Z duroplastu bylo jen čelo bez masky, kapota motorového prostoru a přední blatníky.

Do konce roku 1966 bylo vyrobeno prvních 165 automobilů, pro které se vžilo označení Kübelwagen, zkráceně Kübel.



Kübel měl střední a zadní část karoserie z ocelového plechu

Pro zajištění dostatečné tuhosti otevřené karoserie byl rám předního skla vyztužen profily průřezu U, celá střední a zadní část

karoserie byla vyrobena z ocelového plechu. Z duroplastu bylo jen čelo bez masky, kapota motorového prostoru a přední blatníky.

Trabant Kübel v doprovodné koloně cyklistického Závodu míru.

Trabant Kübelwagen vozil ozbrojené hlídky podél hranic Spolkové republiky a Západního Berlína, ale také se pravidelně objevoval v doprovodné koloně cyklistického Závodu míru mezi Berlínem, Prahou a Varšavou.

Výroba vojenských automobilů pokračovala až do roku 1989. Na podzim 1978 se objevil odvozený a na export určený Trabant Tramp, vůz pro volný čas. K němu a další historii Trabantů se vrátíme ve druhé části.

Zdroj: Publikace TUČEK, Jan. *Auta východního bloku*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2585-7.