

Východoněmecká legenda Trabant, část 2.

Malý vytrvalec

Malý vůz ze Zwickau prodělával koncem sedmdesátých let dvacátého století a po celá léta osmdesátá pomalý, ale trvalý vývoj.

V roce 1989 se dočkal čtyřdobého čtyřválce Volkswagen.

Do roku 1980 vstoupil s novými nárazníky a plastovými rohy, v září 1983 byl vybaven dvanáctivoltovou elektroinstalací, v dubnu 1984 dostal nové hnací hřídele s tripoidními stejnoběžnými klouby, na jaře 1988 vinuté pružiny na zadní nápravu. V roce 1989 se dočkal čtyřdobého čtyřválce Volkswagen, v květnu 1990 překonal hranici tří milionů vyrobených vozů. Koncem dubna 1991 jeho výroba skončila.

Auto z duroplastu

V roce 1975 oslavil Trabant 601 jedenácté výročí, což je u automobilu již věk více než dospělý. Vozítko z duroplastu však v té době mělo před sebou ještě další patnáctiletou kariéru, během níž se postupně dočkal řady pozitivních změn. Ty přicházely pomalu a mnohdy se zpožděním a navíc

neměnilo nic podstatného na jeho konstrukci a vzhledu. Trabant byl prostě stálíci, jedním z pilířů východoněmeckého režimu a často posmívaným, ale zároveň oblíbeným základním prostředkem individuálního motorizmu v zemích východního bloku mimo Sovětský svaz.



V roce 1976 nabízela Mototechna limuzínku Trabant bez čekání

Trabant Tramp

V roce 1978 byl na lipském veletrhu představen otevřený Trabant Tramp, civilní vůz odvozený od vojenského modelu Kübel. Tento model byl určený výhradně na export za tvrdé měny. Tramp se prezentoval jako „vůz pro volný čas, sport a zaměstnání“. Od svého armádního sourozence se lišil nejen barvou karoserie a ozdobnou mřížkou masky, ale také dvoubarevným koženkovým čalouněním sedadel a modernější palubní deskou obloženou polyuretanem.



Trabant Tramp, civilní verze modelu Kübel

Náhradní kolo v koženkovém obalu měl připevněné zvenku na zadní straně karose-

Východoněmecká legenda Trabant, část 2.

rie a jezdil na radiálních pneumatikách 145 SR 13 s terénním vzorkem.

Tramp se prezentoval jako „vůz pro volný čas, sport a zaměstnání“.

Do konce roku 1978 vzniklo v Meerane jen šest desítek vozů Tramp s interním označením P 601 AZ.



Tramp s nataženou střechou a připnutými bočnicemi s okénky

Dvoumiliontý vůz

Novinkou jara 1980 byla dvouokruhová brzdová soustava a kotevní úchyty pro montáž bezpečnostních pásů pro cestující vzadu. V letech 1979 a 1980 se dovoz au-

tomobilů Trabant do Československa znovu dostal na hranici 10 tisíc kusů ročně, přičemž poměr importovaných limuzínek a kombi dosahoval 50 : 50.

Dne 1. října 1982 ve Zwickau oslavili výrobení dvoumiliontého vozu, jubilem bylo bílé kombi Trabant 601 Universal de Luxe s modrou střechou a chromovanými nárazníky.



Otevřený Trabant Tramp se vyvážel především do Řecka

Další vylepšení

V září 1983 se v Lipsku představil Trabant 601 s novou dvanáctivoltovou elektroinstalací místo dosavadní šestivoltové. U draž-

ších verzí a za příplatek si tak mohl dovolit třeba vyhřívání zadního okna.

Provedení S de Luxe s vyklápěcími zadními bočními okny.

Zvýšená také měla být bezpečnost cestujících. Od poloviny února roku 1984 měly limuzínky širší střední sloupek karoserie a lehce zkrácené boční okno za ním. Bezpečnostní pásy tak dostaly solidnější úchyty. U nejdražšího provedení S de Luxe bylo možné objednat vyklápěcí zadní boční okna.



Limuzínka Trabant 601 ročníku 1984 se širšími středními sloupky

V září 1986 byla ohlášena významná novinka: zadní příčné listové pero vozů tra-

Východoněmecká legenda Trabant, část 2.

bant 601 nahradí svislé vinuté pružiny. Každé kolo dostane svoji, s tlumičem uvnitř pružiny. Ověřovací série vozů s touto vymožeností však byla vyrobena teprve koncem roku 1987 a do sériové výroby se nové řešení dostalo až v dubnu 1988. Vpředu si Trabant 601 zachoval příčné listové pero až do ukončení výroby.

Rekord ve výrobě

V roce 1988 dosáhla produkce vozů Trabant absolutního rekordu: 146 400 Kusů. Na podzim tohoto roku vznikla nultá série 150 automobilů Trabant 1.1 s licenčním kapalinou chlazeným čtyřválcem Volkswagen, ale i v roce 1989 ještě naplno běžela výroba dvoutaktů.

Projekty na modernizaci a kooperaci s Československým automobilovým průmyslem končily záporným stanoviskem

Čtyřtakt přišel pozdě

Otázkou přechodu z dvoudobého na čtyřdobý motor se ve Zwickau zabývali už od poloviny šedesátých let. Mladoboleslavská

automobilka AZNP usilovala o vzájemnou spolupráci, vyvinula prototyp moderně stříženého třídvéřového vozu P 603 s karoserií z duroplastu, jehož přední kola poháněl napříč uložený kapalinou chlazený litrový čtyřválec z vozu Škoda 1000 MB. Problém však byl v tom, že v NDR v šedesátých a sedmdesátých letech všechny projekty na modernizaci výrobního programu a kooperaci s Československým automobilovým průmyslem končily záporným stanoviskem politbyra východoněmecké komunistické strany.



Trabant 1.1 poháněný čtyřdobým čtyřválcovým motorem

Navenek se vůz se čtyřtaktním motorem od dvoutaktu odlišoval většími plastovými

nárazníky, asymetrickou maskou, v jejíž levé polovině bylo šestnáct vodorovných otvorů ve čtyřech sloupcích, zatímco pravou polovinu zdobilo logo IFA a na ně navazující stylizovaný nápis Trabant.

Poslední vůz

V prosinci 1990 převzala výrobní komplex v Moselu nově ustavená saská větev koncernu VW.

Dne 30. dubna 1991 vyjel z výrobní linky poslední Trabant 1.1

Na jaře 1991 však už bylo zřejmé, že další pokračování výroby již ztrácí smysl. Dne 30. dubna 1991 vyjel z výrobní linky poslední Trabant 1.1 a oficiálně tak skončila kariéra značky Trabant, započatá v listopadu 1957.

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