

Motor s převodovkou DKW, který byl v P 70 otočen a umístěn před přední nápravu

Zřejmě první prospekt na Trabant vydaný na jaře 1958 – ještě se znakem AWZ

Trabant

zázrak z Duroplastu

Brzy uplyne padesát let od doby, kdy se v saském Cvikově zrodil lidový vůz Trabant, na minimum zredukovaný automobil se vzduchem chlazeným dvoudobým dvouválcem pohánějícím přední kola a s povrchovými panely karoserie z tvrzené plastické hmoty Duroplast. Během tři desetiletí opustily výrobní linky více než tři miliony vozů Trabant a díky pádu Berlínské zdi, ale i po ní následující nostalgii, se „Trabi“ stal kultovním vozidlem proslulým po celém světě.

Počátkem října 1949 se z někdejší sovětské okupační zóny na východě Německa stala Německá demokratická republika (NDR), stát dělníků a rolníků, ale také chronického nedostatku všeho, co činilo život příjemným – přinejmenším v materiálním slova smyslu. Zejména to platilo o automobilech, jejichž výroba se jen horko těžko probouzela k životu po válečném debaklu

a následném odsunu většiny strojů a výrobních zařízení – v rámci válečných reparací – do Sovětského svazu. Někdejší továrna Audi v saském Cvikově (Zwickau) sice začala pod značkou IFA postupně obnovovat výrobu vozů DKW F8 s dvoudobým dvouválcovým motorem o objemu 690 cm³ a pohonem předních kol, k nimž od roku 1950 přibyl i větší model F9 s tříválcovým

motorem 900 cm³ a úhledně zaoblenou karosérií, bylo jich však málo a nemohly uspokojit narůstající poptávku.

Problém nespočíval jen v nedostatečných výrobních kapacitách, ale také v trvalém nedostatku potřebného materiálu, zejména karosářských plechů. A tak znovu přišla na přetřes otázka výroby karosérií z nekovových materiálů, kterou se už v letech předválečných a válečných dosti intenzivně zabývali vývojáři saského automobilového koncernu Auto Union, jenž sdružoval firmy Audi, Horch, DKW a Wanderer. Na jaře 1951 se do řešení tohoto problému pustil tým východoněmeckých odborníků, kteří nakonec – po řadě neúspěšných pokusů – dospěli ke hmotě, jež dostala jméno Duroplast. Jejím základem byla vrstva havlněné epaniny v kombinaci s granulovanou fenolovou pryskyřicí. Z toho všeho se za tepla a pod tlakem lisovaly – nebo chcete-li pekly – duroplastové díly, jež se vyznačovaly tvarovou stálostí a odolností. Od roku 1953 se z Duroplastu vyráběly kapoty motoru pro část produkce osobních vozů IFA F8 a také dveře a zadní stěny kabin nákladních automobilů vyráběných také ve Cvikově,



V Muzeu Augusta Horcha ve Cvikově je vystaven prototyp z roku 1954



Prototyp kombi ročníku 1954 nese na přídě znak AWZ a označení 500



Trávěňové kombi P 70 se v letech 1956 a 1957 dováželo i do Československa



Zadní dveře kombi P 70 se otevíraly do strany, směrem vlevo

v někdejším závodě Horeh, Záměry s Duroplastem však byly mnohem dalekosáhlejší.

Na podzim 1953 se na ministerstvu strojírenství začal rodit projekt malého lidového automobilu s půllitrovým motorem, jehož celá karoserie měla být z Duroplastu, v lednu 1954 pak předsednictvo vlády NDR nařídilo takový malý vůz co nejrychleji vyvinout, „aby byl odstraněn nedostatek aut domácí výroby“. Vozík s pohotovostní hmotností do 600 kg, 2+2místnou karoserií a dvoudobým dvouválcovým motorem pohánějším přední kola měl podle vládního zadání vzniknout během pouhých osmnácti měsíců. První funkční vzorky sice vyjely na silnice ještě v roce 1954, brzy se však ukázalo, že jejich karosářské řešení není zrovna šťastné z hlediska optimálního využití obestavěného prostoru. Negativní roli sehrálo i to, že vývoj byl zpočátku svěřen Výzkumnému a vývojovému záводу (FEW) v Karl-Marx-Stadtu (do jara 1953 a od roku 1990 opět Chemnitz), zatímco výrobu měla zajišťovat automobilka AWZ ve Cvikově, někdejší továrna Audi, v níž probíhala montáž vozů DKW.

Vývojáři cvikovské automobilky se na podzim 1954 pustili do stavby vlastního

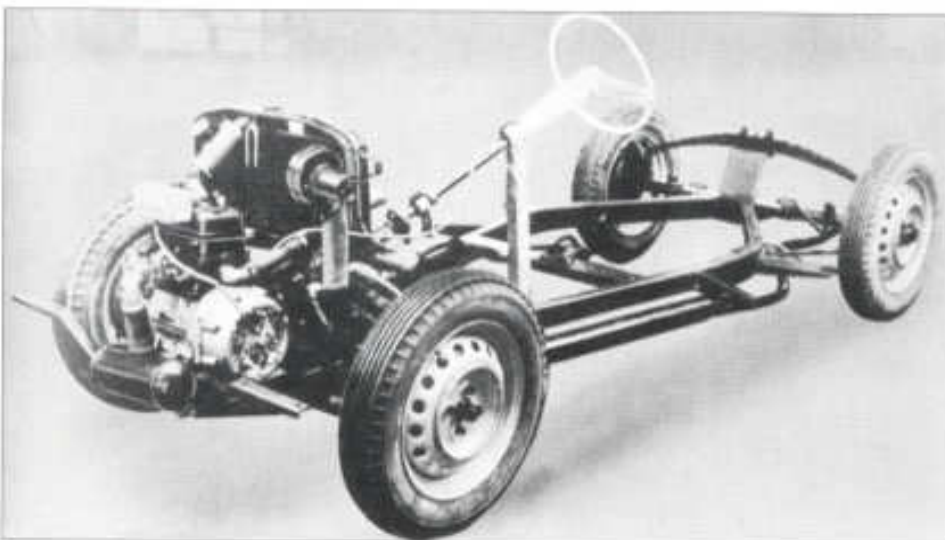


Mezityp P 70 měl dřevěnou kostru karoserie pokrytou panely z Duroplastu

prototypu plně čtyřmístného malého vozu P 50 na podvozku prakticky shodném s prototypy z FEW, bylo jim však jasné, že šibeniční termín zahájení výroby splnit nedokáží, k tomu potřebovali ještě zhruba dva roky času. A tak souběžně na přelomu let 1954 a 1955 připravili „mezityp“ s označením P 70. Na ředitelství automobilového

průmyslu tento projekt prosadili díky tomu, že slíbili zahájit výrobu už v létě 1955 a do konce roku dodat na trh nejméně dva tisíce vozů.

P 70 byl postaven na upraveném podvozku FB s rozvorem zkráceným z 2,60 na 2,38 m, původní dvoudobý dvouválec 690 cm³ konstruktéři otočili o 180°, takže se ocitl napříč před poháněnou přední nápravou. Délka vozu se tak zkrátila o čtvrt



Velmi jednoduchý podvozek P 70





Výrobní program automobilky Sachsenring z roku 1958: od P 50 přes P 70 a šestiválcový P 240 až k nákladákům H 3 A a S 4000

metru na 3,74 m, karoserie měla postaru dřevěnou kostru, na ni však byly připevněny povrchové panely z Duroplastu. Díky výkonu motoru zvýšenému na 22 k (16 kW) dosahoval P 70 rychlosti až 90 km/h.

Na lipském podzimním veletrhu v září 1955 se vedle dvoudveřového tudoru objevilo i kombi P 70 s třetími dveřmi v zadní stěně, jež se otvíraly do strany, směrem doleva. Tudor P 70 neměl v zaobleně stupňovitě zádí otvírací víko, přístup k zavazadlovému prostoru byl pouze z vnitřku vozu. Rozdíl spočíval i v tom, že zatímco tudor měl střechu z Duroplastu, u kombi byla jen potažena koženkou. Na jaře 1957 měla premiéru třetí karosářská varianta P 70, dvoumístné (v některých případech 2+2místné) kupé s krátkou zaoblenou střechou. Karosovala je drážďanská firma KWD (někdejší karosárna Gläser) a mělo přední kapotu i víko zavazadlového prostoru z plechu. Do roku 1959 ve Cvikově vyrobili téměř 37 tisíc automobilů P 70, z nichž 1200 bylo v letech 1956 a 1957 dovezeno do Československa. Pamětníci dodnes vzpomínají na potíže s hnacími hřídeli i na mnohé další neduhy těchto náhražkových vozidel.

V roce 1955 došlo k reorganizaci vývo-



P 70 jako 2+2místné kupé oblékala drážďanská karosárna KWD (dříve Gläser)

jového střediska v Karl-Marx-Stadtu a jeho bývalý šéf ing. Wilhelm Orth přešel do konstrukčního a vývojového oddělení závodu AWZ ve Cvikově. Počátkem roku 1956 v něm byly zahájeny práce na nové prostornější karoserii pro P 50, jejímž konstruktérem byl ing. Walter Ende. Konecem října 1956 předvedli nový prototyp P 50 II vedoucím představitelům automo-

bilového průmyslu a stranickým funkcionářům. Následovala stavba pěti dalších vozů, jízdní zkoušky a také souhlas k přípravě sériové výroby. V této fázi se projekt týkal vlastně jen závodu AWZ (někdejší Audi), sousední bývalá továrna Horch – přejmenovaná počátkem roku 1957 na VEB Sachsenring – nadále vyráběla vznětové motory, nákladní vozy, různé komponenty a také



Palubní deska jednoho z prvních vozů Trabant – na volantu je ještě znak AWZ.



Limuzínka P 50 z padesátikusové ověřovací série vyrobené koncem roku 1957



SACHSENRING-Kleinwagen TRABANT

Limuzinka (Sachsenringfabrik, Zwieskau)
300 cm³, 11 PS, 90 km/h Höchstgeschwindigkeit

Trabant P 50 ročníku 1959 ve dvoubarevném provedení Sonderausführung



Zaoblená limuzinka P 50 s typickou zalomenou listou oddělující barevná pole

4,7 m dlouhý sedan vyšší střední třídy P 240 Sachsenring, vůz klasické koncepce poháněný řadovým šestiválcem 2,4 l, určený pro úřady a instituce NDR.

Slavný den nastal 7. listopadu 1957, v den 40. výročí Velké říjnové socialistické revoluce, během níž v roce 1917 uchořili moc v Rusku Leninovi bolševici. Ve Cvikově slavnostně zahájili výrobu padesátikusové ověřovací série malých vozů P 50, které záhy dostaly zvučné jméno Trabant, německý ekvivalent ruského slova Sputnik. Jen čtyři týdny před startem P 50 totiž vzlétla do kosmu stejnojmenná sovětská družice – a ideální pojmenování pro východoněmecký lidový automobil bylo na světě. Ještě před koncem listopadu 1957 se zaměstnanci obou cvikovských automobilek dozvěděli, že jejich závody budou na jaře spojeny v jeden podnik. Stalo se – od 1. května 1958 existovala oficiálně ve Cvikově jediná automobilka s osmi tisíci zaměstnanci a názvem VEB Sachsenring Automobilwerke Zwieskau. Ta také 10. července 1958 zahájila sériovou výrobu nového vozu Trabant – do konce roku jich ale vyexpedovala jen 1730, roztržitý výrobní program čítající typy P 70, P 240 i nákladní vozy víc neumožňoval. Situace se výrazně změnila až v prů-



Rarita: třibarevné provedení P 50 vyráběné pouze od léta 1959 do jara 1960

běhu roku 1959 po zastavení výroby P 70 a P 240 a předání produkce nákladňáků do továrny ve Werdau.

Trabant P 50 první generace poháněl vpředu napříč uložený vzduchem chlazený dvoudobý dvouválec 500 cm³ o výkonu 18 k (13 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou ovládanou typickou zalomenou pákou u přístrojové desky. Přední pohon snad ani nemusíme zdůrazňovat, připomeňme jen, že při jízdě z kopce na

čtvrtý převodový stupeň mohl řidič využít volnoběžku. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na jednoduchých spodních příčných ramenech, zadní na trojúhelníkových závěsech tvořených příčným a podélným ramenem. Odpružení obstarávalo vpředu i vzadu příčné listové pero, třináctipalcová kola nesla pneumatiky 5,20–13. Palivová nádrž na 24 l směsi benzínu s olejem v poměru 25:1 byla v motorovém prostoru, vpravo u dělicí stěny.



Kombi P 50 z roku 1960 s karoserií stavěnou v továrně v Meerane



Zadní dveře kombiku P 50 se podobně jako u P 70 otvíraly do strany