



Dvoubarevná limuzínka ročníku 1961 s rovnou boční lištou



Trabant 600 z roku 1963 poháněl dvouválec o výkonu 23 k (17 kW)

Dvoudveřová 3,36 m dlouhá čtyřmístná karoserie zaoblených tvarů byla samonosná, tvořil ji skelet svařený z plechových výlisků pokrytý povrchovými panely z Duroplastu. Skla ve dveřích byla posuvná, zavazadlový prostor v zádi měl objem 0,36 m³. Malý vůz s pohotovostní hmotností 620 kg a užitečnou hmotností 330 kg dosahoval nejvyšší rychlosti 90 km/h, jako trvalou rychlost však výrobce doporučoval nejvýše 80 km/h. Spotřeba se pohybovala mezi 6 až 8,5 l dvoudobé směsi na 100 km.

Od června 1959 se vedle standardního vozu vyráběl i lépe vybavený model se zalomenými okrasnými lištami na bocích, který existoval v jednobarevném, dvoubarevném a pouze do jara 1960 dokonce i v třibarevném provedení. Od října 1959 dostával Trabant modernizovaný dvouválec s výkonem lehce zvýšeným na 20 k (15 kW) a díky „delšímu“ stálému převodu dosahoval rychlosti až 100 km/h a jako trvalou rychlost výrobce dovozoval 90 km/h. Na podzim 1959 byla vyrobena nultá dvousetkusová



Z dobového prospektu: průhled limuzínkou Trabant 600 z roku 1963

série třídveřových kombi P 50, na jejichž vývoji a výrobě se významně podílela karosárna v Meerane nedaleko Cvikova. Ta také v příštích desetiletích stavěla a ke konečné montáži do mateřské automobilky dodávala všechny karoserie kombi. Připomeňme, že kombik první generace měl v zadní stěně třetí dveře, jež se – podobně jako předtím u P 70 – otvíraly do strany, opět doleva.

V roce 1960 se výroba kombi přiblížila třem tisícům kusů, zatímco produkce limuzínek Trabant překročila 32 tisíc.

V březnu 1961 se vozy Trabant v Lipsku představily s novou přístrojovou deskou a v případě dvoubarevných limuzínek s rovnou boční lištou oddělující barevná pole, nové stěrače byly v klidové poloze vpravo a ne vlevo jako původně. Na jaře 1962 byla upravena zadní stěna kombi a jako novinka se objevil model Camping, kombi se shrnovací plátěnou střechou a lůžkovou úpravou sedadel. V říjnu 1962 se začal vyrábět Trabant 600 s motorem převrtaným na 594,5 cm³ a výkonem zvýšeným na 23 k (17 kW). Navenek se vozy s interním označením P 60 vyznačovaly vodorovným barevným pruhem na boku ohraničeným nahoře i dole decentní lištou. V této podobě se také první vozy Trabant 600 dostaly na podzim 1963 na československý trh.

Během roku 1963 však už ve Cvikově intenzivně připravovali náběh výroby výrazně modernizovaného vozu s označením Trabant 601. Po nulté sérii 110 „šestsetjedniček“ z podzimu 1963 následovaly počátkem roku 1964 další dvě desítky, sériové limuzínky Trabant 601 začaly z montážní linky vyjíždět v létě 1964. Souběžně s nimi se až do konce léta 1965 vyráběl kombi Trabant 600 s původní zaoblenou karosérií.



Zaoblené třídveřové kombi Trabant 600 se vyrábělo až do léta 1965



Jeden z předseriových vozů Trabant 601 zhotovených v roce 1963



Kombi Trabant 601 Universal vyráběné od září 1965

Trabant 601 převzal koncepci i podlahovou plošinu svého předchůdce, dostal však o 190 mm delší hranatější karoserii s celkovou délkou 3555 mm a výrazněji tvarovanou předí, záďí i ostřejší linií střechy. Zasklená plocha karoserie se zvětšila o celou čtvrtinu, zejména díky rozměrnějšímu klenutému zadnímu oknu, změnil se sklon čelního okna a skla bočních oken ve dveřích už nebyla posuvná, ale spouštěcí. Trabant 601 působil o něco dospělejším dojmem, na zadních sedadlech nabízel více místa a díky prodlouženému zadnímu převisu se zvětšil prostor pro zavazadla na 0,415 m³. Nevýhodou bylo jen krátké a vysoko umístěné víko zavazadelníku, pevně zadní čelo karoserie však zvyšovalo její tuhost a umožňovalo montáž nárazníku, jenž ji chránil po celé šířce. Výrazným zlepšením bylo zvýšení užitečné hmotnosti limuzínky na 385 kg, zatímco její pohotovostní hmotnost nepřevyšovala 615 kg.

Od září 1965 se vyrábělo i nové kombi Trabant 601 Universal, jehož třetí dveře v zadní stěně se odklápěly směrem vzhůru. Po sklopení zadního sedadla nabízel



Sevisle orientovaná zadní světla byla typickým prvkem Trabantu 601



Palubní deska limuzínky Trabant 601 v provedení z roku 1964



Limuzínka Trabant 601 na reklamním snímku z roku 1964

kombík až 1,4 m³ prostoru pro náklad – měřeno po strop karoserie. Trabant 601 Universal byl dlouhý 3560 mm, měl pohotovostní hmotnost 650 kg a v rámci užitečné hmotnosti 390 kg mohl přepravovat čtyři osoby po 75 kg a 90 kg zavazadel, případně řidiče se spolujezdcem a 240 kg nákladu. Na jaře 1965 převzalo východoněmecké ministerstvo obrany první dva funkční vzorky lehkého vojenského vozu Trabant 601 A, o rok později následovala desetikusová ověřovací série a od září 1966 armáda



Od roku 1978 se v malých počtech vyráběl civilní model Tramp



Otevřený vůz Tramp karosovali stejně jako kombíky v Meerane



Od roku 1980 měl Trabant 601 nové nárazníky s rohy z plastů

vát motor, jemuž stačila směs benzínu s olejem v poměru 50:1 místo dosavadního 33:1. Výkon 26 k (19 kW) se nezměnil, nový čtvrtý převodový stupeň montovaný od podzimu 1974 v kombinaci s „delším“ stálým převodem umožňoval jezdit rychlosti až 105 km/h. Oranžová limuzínka s chromovanými nárazníky se stala v listopadu 1975 stotisícím vozem Trabant dovezeným do Československa – její slavnostní předání proběhlo v nově otevřeném prodejním servisu Mototechny v Mělnice. Šest desítek Trabant klubů v té době sdružovalo přes 17 tisíc českých a slovenských majitelů lidových vozů ze Cvikova.

Od jara 1977 měly všechny vozy Trabant místo ozdobných poklic jen malé plastové



Kombi Trabant 601 Universal modelového roku 1981

kryty středů kol, do modelového roku 1980 pak vstoupily s novými nárazníky z ocelových profilů průřezu U zakončenými rohovými členy z plastů. V dubnu 1980 se konečně začala montovat bezpečnější dvouokružová brzdová soustava. V květnu 1982 překročil počet vozů Trabant dovezených do Československa hranici 150 tisíc, na první říjnový den roku 1982 ve Cvikově slavili výrobení dvoumiliontého Trabantu. V září 1983 se v Lipsku představily vozy Trabant 601 s novou dvanáctivoltovou elektroinstalací, jež nahradila původní šestivoltovou. Od února 1984 měly limuzínky silnější střední sloupek karoserie a o málo zkrácené zadní boční okno, od jara 1984 pak byla tato okénka u dražších provedení vyklápěcí. Na podzimním lipském veletrhu v září 1986 se objevily vozy Trabant 601 s novou zadní nápravou opatřenou vinutými pružinami místo příčného listového pera, do sériové výroby se však toto řešení dostalo až na jaře 1988.

To už se ve Cvikově připravovali na revoluci, i když zatím jen technikou – na přechod ke čtyřdobému motoru. Na podzim 1988 vyjela na silnice nultá série 150 vozů Trabant L1 (z toho 120 limuzínek a 30 kombí) s licencí kapalinnou chlaze-

ným čtyřdobým čtyřválcem VW o objemu 1043 cm³ a výkonu 40 k (30 kW). Součástí změn byla montáž nové přední nápravy se vzpěrami McPherson, vinutými pružinami a kotoučovými brzdami, přemístění palivové nádrže za zadní nápravu, s objemem zvětšeným na 28 l a nalévacím hrdlem umístěným zvenku na pravém zadním blatníku. Řadu kosmetických úprav zaznamenala karoserie – od nově tvarované masky a plechové přední kapoty přes větší nárazníky z plastů až po zvýrazněná zadní skupinová světla. Změnil se také interiér vozu, zcela nová byla palubní deska s dvojicí kruhových přístrojů v hranaté „kapličce“, čtyřramenný volant i řadicí páka nově umístěná na podlaze. Trabant L1 se čtyřdobým motorem byl pěkný divoch, uháněl rychlostí až 125 km/h a při rychlé jízdě podvozek motoru sotva stačil. V roce 1988 ovšem ještě naplno běžela produkce tradičního dvoutaktního typu Trabant 601, celkem jich výrobní linku opustilo rekordních 146 tisíc, z toho přes 117 tisíc limuzínek, 28 tisíc kombí a necelé čtyři stovky otevřených vozů ve vojenském i civilním provedení.

Během přelomového podzimu 1989 se Trabant 601 v tradiční podobě s dvoudo-



Letos na podzim vydalo nakladatelství Grada Publishing monografii o lidových vozech Trabant, kterou napsal Jan Tuček, autor tohoto článku. Knížku více doporučujeme všem, kteří se chtějí dozvědět víc, než se vešlo na stránky Motor Journalu

bým motorem stal hvězdou televizního zpravodajství po celém světě a z někdejšího pilíře NDR jedním ze strůjů jejího konce. Pád Berlínské zdi však logicky uspilil konec zázraku z Duroplastu, roky 1990 a 1991 už byly jen časem dožívání. Výrobu dočasně přemístěnou do nového závodu v Moselu zpestřila 21. května 1990 oslava třímiliontého vozu Trabant, bílé limuzinky typu 1.1. Zanedlouho, 25. července 1990, následovalo loučení s posledním vozem vyhaveným dvoutaktním dvouválcem – růžové kombi Trabant 601 Universal putovalo rovnou do místního muzea.

Výroba vozů Trabant 1.1 se čtyřdobým motorem pokračovala do jara 1991 a dokonce se vrátila do historického závodu Audi, zatímco z nové továrny v Moselu vyjžděly vozy Volkswagen Polo a Golf. Poslední zvonění přišlo 30. dubna 1991, kdy byl smontován poslední z 39 tisíců automobilů typu 1.1 a zároveň poslední z 3,096 milionů vozů Trabant vyrobených od roku 1957. Ani to však nebyl úplný konec zázraku z Duroplastu.

V roce 1991 totiž polští překupníci prodali asi pět stovek kombíků Trabant 1.1 jistému tureckému obchodníkovi, vozy však zůstaly přes tři roky stát kdesi v tureckém

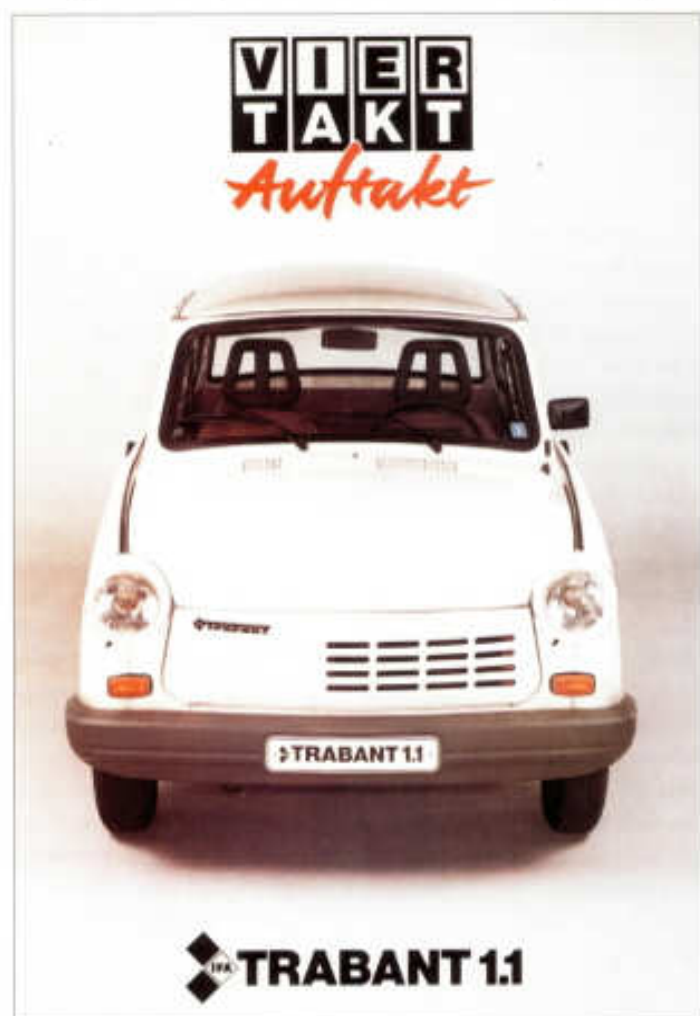


Limuzínka Trabant 1.1 s lehce modernizovanou zádi

přístavu a nakonec se v poněkud zbědovaném stavu vrátily do Cvikova. Nástupnická firma někdejší automobilky, společnost Sachsenring Automobiltechnik GmbH, je pečlivě zrenovovala – včetně kompletní repase, nového zasklení a přelakování karoserie. Tak vznikla tzv. Last Edition, poslední série 444 bílých kombi Trabant 1.1 Universal nabízená od října 1995 za neúměrně vysokou cenu 19 444 DM. Ještě v roce 1996 se tyto vozy obtížně doprodávaly za polovinu původně požadované částky.

Dnes je Trabant uznávaným kultovním vozidlem a předmětem sběratelské vášně nadšenců, takže se poněkud zapomíná na to, že mnoha motoristům stále ještě slouží jako každodenní – a pro mnohé jediný dostupný – dopravní prostředek. V České republice jezdí v současnosti asi 30 tisíc těchto kdysi posmívaných malých vozů, které během uplynulých desetiletí prokázaly svoji statečnost a výdrž. Buďme k nim na silnicích vstřícní.

Jan Tuček



Prospekt na čtyřtaktní Trabant 1.1 – ještě s logem IEA



Prospekt na poslední sérii Trabant 1.1 „444“ z roku 1995