

AUGUST HORCH MUSEUM

JAN TUČEK, Zwickau

Německá demokratická republika, ve zkratce NDR, už patnáct let neexistuje, ale její poněkud samostatný automobilový odkaz neztrácí na zajímavosti. Přesvědčili jsme se o tom při návštěvě Muzea Augusta Horcha v saském Cvikově (Zwickau).

August Horch (1868–1951) patří k průkopníkům německého automobilového průmyslu. Od roku 1896 pracoval v Mannheimu u firmy Carl Benz, o tři roky později se osamostatnil a na přelomu století postavil svůj první automobil. V roce



Klasický řešený sedan Sachsenring P240 se šestiválcem 2,4 l (1958)

Pozdravy z NDR



Foto: Jan Tuček

Prototyp budoucího malého vozu P50 ještě s plechovou karosérií (1954)

1904 se svou firmou přesídlil do saského Cvikova, kde založil automobilku, jež vyráběla solidně stavěné vozy se čtyřválcovými motory. V roce 1909 musel z firmy nesoucí jméno Horch po rozmlískách s akcionáři odejít, záhy však ve Cvikově založil druhou automobilku, pro níž použil latinský překlad jména Horch, tedy Audi. Obě značky se znovu sešly v roce 1932 pod křídly nově vzniklého koncernu Auto Union, jehož součástí se staly také saské firmy DKW a Wanderer.

Na konci druhé světové války byl sice Cvikov nejprve obsazen americkou armádou, záhy však byl začleněn do sovětské okupační zóny, čímž bylo na další čtyři desetiletí rozhodnuto o osudu města i jeho automobilek. Tradice značek Horch a Audi sice zůstaly, vývoj však šel směrem odpovídajícím chronicky nedostatkovému hospodaření východoněmeckého státu dělníků a rolníků. V roce 1953 začal vývoj malého vozu s povrchovými díly karoserie z umělé hmoty, později známé jako Duroplast. V listopadu 1957 byla novinka se



P70, první automobil s povrchovými panely karoserie z Duroplastu (1955–1959)

jara 1990, od roku 1964 v modernizované podobě P 601 a v závěru kariéry rovněž s čtyřdobým čtyřválcem VW. Z více než tři milionů Trabantů bylo jen necelých 39 tisíc čtyřtaktů, drtivou převahu měl Trabant 601 s dvoudobým dvouválcem 594,5 cm³, ať už jako dvoudveřová limuzinka se stupňovitou záďí, či třídveřové kombi Universal, nmluvě o vojenských a policejních otevřených verzích a jejich civilním sourozenci jménem Tramp.

Muzeum Augusta Horcha nabízí samozřejmě bohatou přehlídku všeho, co automobilky koncernu Auto Union vyráběly před rokem 1945. Od lidových dvouválců DKW přes čtyřválcové a šestiválcové Audi a Wanderer až po luxusní osmiválcové Horch, my však tentokrát zůstaneme u exponátů reprezentujících časy NDR. Začít můžeme třeba červeným prototypem P50 z léta 1954, který měl ještě plechovou karosérii nepřilíh zdařilých tvarů. Jeho sousedem je o málo větší vůz P70 Zwickau, vyráběný v letech 1955 až 1959. Jako vůbec první sériový automobil dostal povrchové



Miliónový Trabant, červený 601S, opustil výrobní linku 22. listopadu 1973

vzduchem chlazeným dvoudobým dvouválcem 500 cm³, pohánějícím přední kola, poprvé představena pod jménem Trabant, inspirovaném sovětským Sputnikem. Dne 1. května 1958 byly obě cvikovské automobilové továrny spojeny v podnik VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau a na sériových vozích vyráběných od léta 1958 se objevil dobře známý znak se stylizovaným písmenem S v kruhu. Legenda jménem Trabant se vyráběla do

Foto Jan Tuček



Trabant P50 s půllitrovým motorem v luxusním dvoubarevném provedení (1958)

P240 Repräsentant před dekorací připomínající hrdou NDR

Přehlídkový Repräsentant s laminátovou karosérií vznikl v roce 1969 na podvozku P240



V letech 1950 až 1958 vyrobili ve Cvikově přes 30 tisíc nákladních vozů H3A

Poslední pokus Trabant 1.1 s kapalinou chlazeným čtyřválcem (1990)

Prototyp P602 měl prodloužený rozvor a třetí dveře v šikmé zádi (1966)



dily z Duroplastu, ovšem připevněné na dřevěné kostře. Byla to z nouze ctnost, ale vyrobilo se jich téměř 37 tisíc a několik stovek vozů P70 (převážně s karosérií kombi) bylo dovezeno i k nám. Méně už se ví, že v letech 1947 až 1959 vyráběl závod Horch také nákladní automobily, z nichž nejspěšnější byl typ H3A s užitečnou hmotností 3,5 t z období 1950 až 1958, jehož produkce překročila 30 tisíc kusů. Výroba jeho nástupce, čtyřtunového typu S 4000, byla v roce 1959 předána do Werdau. Kuriózitou cvikovské historie byl zemědělský traktor Pionier vyrobený v letech 1949 a 1950 (přes 2600 kusů), i ten najdeme v expozici. Na tradice značky Horch měl v polovině 50. let navázat robustní 4,7 m dlouhý sedan P240 s kapalinou chlazeným řadovým šestiválcem 2,4 l v předí a pohonem zadních kol. Po zdlouhavém vývoji se představil veřejnosti na jarním veletrhu v Lipsku v březnu 1956 ještě pod značkou Horch, od jara 1958 nesl jméno Sachsenring. Do ukončení výroby v roce

1959 vzniklo jen 1382 exemplářů P240, z toho přes tisíc v letech 1957 a 1958. Na prvomájové přehlídce roku 1956 se poprvé objevily kabriolety P240, dodané nejvyšším armádním představitelům. O třiáct let později byly na starších podvozcích P240 postaveny dva nové přehlídkové vozy s 5 m dlouhou čtyřdveřovou otevřenou karosérií z laminátu, označené Repräsentant. Debutovaly v říjnu 1969 při oslavách dvacátých narozenin NDR a při přehlídkách Národní lidové armády (NVA) vozily velcí generálové až do října 1989. Čestné místo má v expozici červená limuzínka Trabant 601S s chromovanými nárazníky a nadstandardní výbavou, jež opustila výrobní linku 22. listopadu 1973 jako miliónový vůz značky Trabant. Přehlídkou zklamaných nadějí jsou prototypy vozů, jež měly Trabant nahradit, ale nikdy se do výroby nedostaly. Je mezi nimi např. jeden ze dvou desítek funkčních vzorků P610 ročníku 1979, poháněný čtyřválcem Škoda 1,1 l, nejbližší k realizaci však měl zřejmě vůz P602, který se

zrodil v roce 1966. Měl rozvor náprav prodloužený z 2020 na 2300 mm, na minimum zkrácený zadní převis karoserie a šikmou záď s nahoru vyklápacími třetími dveřmi. Zvenku není vidět, že dobu předběhl i tím, že místo obligátního příčného listového pera měl na zadní nápravě vinuté pružiny. Sériové vozy se tohoto řešení dočkaly až o 22 let později. Labutí píseň značky Trabant připomíná bílý vůz s označením 1.1, šedými plastovými nárazníky, nalévacím hrdlem nádrže na pravém zadním blatníku, novou asymetrickou maskou a výrazněji tvarovanou plechovou kapotou. Pod ní skrývá kapalinou chlazený čtyřdobý čtyřválec 1,1 l z vozu VW Polo. O jeho výrobě bylo rozhodnuto ještě před pádem Berlínské zdi, první sériové vozy se však objevily až v květnu 1990. Mezitím vzaly události na východě Německa takový spád, že konec značky Trabant byl jen otázkou měsíců, poslední z více než tří milionů cvikovských symbolů (ne)reálného socialismu vyjel do světa posledního dubna 1991. ■