

De Trabant – een hoofdstuk uit de Duitse automobielgeschiedenis

Het is absoluut dé DDR-auto: de Trabant. Als in 1989 na het vallen van de Muur tienduizenden DDR-burgers met hun knetterende tweetakten voor bezoek de Bondsrepubliek binnenrijden, wordt de Trabant ook in West Duitsland een vast bestanddeel van het straatbeeld. Vijftien jaar geleden rolt de laatste "Trabi" van de band en eindigt een autotijdperk, dat ook voor de filatelist een leuk motief vormt.



We gaan terug naar het jaar 1954. Dan geeft het presidium van de DDR opdracht voor het maken van een robuuste auto tegen een leuk prijsje. Net zoals de Volkswagen Kever in het westen moet het een "Volkswagen van het Oosten" worden. En zo worden de eisen vastgelegd: de

kleine auto moet een gewicht hebben van maximaal 600 kilo, hooguit 1 op 18 rijden en bij een jaarproductie van 12.000 stuks mag hij niet meer dan 4.000 DDR-mark kosten. De opdracht gaat naar de ervaren autobouwers van de "Forschungs- und Entwicklungswerke der Vereinigte Volkseigenen Betriebe" in Karl-Marx-Stadt (tegenwoordig: Chemnitz). Spoedig stuit het project op problemen: er is te weinig



productiecapaciteit en de grondstoffen voor conventionele carrosseriedelen zijn schaars. Er moeten nieuwe materialen gezocht



worden. De oplossing wordt gevonden in een mengsel van 46 procent katoen, 52 procent fenolhars en 2 procent papier en talkpoeder. Het is binnen de carrosseriebouw absoluut nieuw en wordt duroplast genoemd.

Voor de naam van de auto wordt een grote enquête gehouden en daaruit komt "Trabant" naar voren. Het is Slavisch voor "begeleider". Hij spiegelt zich aan de vooruitgangsdrijf van die tijd: in oktober van dat jaar wordt door Rusland de eerste satelliet de ruimte ingeschoten. Het is de "Sputnik", dat ook "begeleider" betekent. De Trabant wordt zo de begeleider op aarde.



De fabriek staat in Zwickau, Saksen, een stad met een grote automobielbouwtraditie. Sinds 1904 is het de zetel van de legendarische firma Hoch en in 1909 komt de firma Audi daarbij. Beiden worden na de Tweede Wereldoorlog staats eigendom en in 1958 verenigd tot "VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau". Het merkteken wordt een slingerende "S".

In 1958 rolt de eerste serie Trabants uit de productiehal onder typenummer "P50". Onder de motorkap knetteren twee cylinders in tweetakt en leveren met 500 cm³ cylinderinhoud een vermogen van 18 PS. In de 50-er jaren hoeft de Trabant een vergelijking met westerse auto's niet uit de weg te gaan. Hij gaat met zijn tijd mee.



Maar daarna blijft hij technisch achter. Ook de invoering van het type Trabant P60 in 1962 met een sterkere motor (23 PS) en het type Trabant 601 in 1963 met een vlotter design met stabilo's kunnen de Trabi niet meer op gelijke hoogte met de westerse auto's brengen. De westelijke kleine auto's zijn groter, prestatierijker en comfortabeler. Zo heeft bijvoorbeeld de Opel Rekord P2 1500 (vanaf 1960) al meer dan 45 PS.



In mei 1990 begint de seriële productie. Maar de verkoopsaantallen van de "DDR-Volkswagen" blijven te gering. Na twaalf maanden productie loopt op 31 april 1991 bij Sachsenring de laatste Trabant van de band. Hij krijgt het doorlopende nummer 3.051.385 en wordt in een roze kleur gespoten. Vandaag de dag staat hij in het "August-Horch-Museum-Zwickau". Daar zijn nu ook een paar Trabant prototypen in het kader van een bijzondere tentoonstelling te bezichtigen. Het zijn allemaal voorbeelden van de Saksische ingenieurstraditie en vertegenwoordigen een belangrijk tijdperk van de Duitse automobielbouw.

Ton van der Wurff

Het August-Horch-Museum-Zwickau is gevestigd aan de Audistrasse 7 in Zwickau en de openingstijden zijn dagelijks tussen 9:30 en 17:00 behalve op maandag. De toegang is 5 euro.



Eigenlijk zou de Trabant 601 slechts tot 1967 gebouwd worden en daarna door een nieuw model opgevolgd worden. Prototypen zijn al ontwikkeld. Maar economische problemen verhinderen de seriële fabricage. Auto's zijn voor de DDR-burger luxe goederen. De

chemische industrie, de grondstof- en verdedigingseconomie hebben steeds voorrang. We hebben slechts een auto nodig en voor altijd, zo heet het. En dus blijft de productie van de Trabi in het kader van de begrensde mogelijkheden doorgaan en staat de verdere ontwikkeling van het voertuig nagenoeg stil. Tot 1989, wanneer men met het type Trabant P 1.1 nog een laatste poging onderneemt om de auto moderner en daarmee gangbaarder voor de markt te maken. Een 1.1 liter viertakt motor



van Volkswagen bij Sachsenring in licentie gebouwd, moet de Trabi aandrijven.