



## 20 éve történt

20 évvel ezelőtt még egyszer utoljára rivaldafénybe került a „guruló legenda”. Zivataros időben, Németország-szerte nagy médiaérdeklődés mellett 1991. április 30-án gördült le az utolsó Trabant a gyártósorról. Zwickauban, 1957. november 7-től több mint 3 millió, pontosan 3 096 099 példányt gyártottak. A zwickaui August Horch Múzeumban tartott megemlékező ünnepségen a Trabi-atyák is jelen voltak.



**Trabant-atyák: Karl Heinz Brückner (bal elöl), Dr. Winfried Sonntag (jobb elöl). A hátsó sorban balról jobbra: Wolfgang Barthel, Dr. Wener Reichelt, Prof. Franz Meißner és Dr. Werner Lang**

A szászországi város, Zwickau 33 évig volt a Trabant bölcsője: a P50-től, melyet 1957-ben a Sachsenring logójával gyártottak, a P60-on keresztül a híres P601-ig, mely a nagy kerek „szemeivel” és legtöbbször égszínké színeivel az NDK útjainak a képét meghatározta – és a szimbóluma volt a stagnálásnak és a merevségnek, melyet a politikai vezetés erőltetett. „A rendszer-

váltás után mindenki nyugati autót akart. Emellett a Trabi is sokáig az utakon maradt” – mondta Wolfgang Kließling. Ő Trabi-fanatikusként és a nemzetközi Trabant-regisztráció vezetője. Az egyesület statisztikát vezet a kihaló „fajról”. Manapság a valaha 3 000 000 példányból már csak 1%, kb. 30 000 maradt meg.

Sok „régfiatalnak” meghatározó emlék a Trabant-gyár, a nyári gyári munka, hiszen a KTMF diákjai közül számosan jártak „Frühschicht”-re.

Az autó különlegessége maga a karosszéria burkolata, melyet a hidegháborús alapanyaghiány hozott létre. Wolfgang Barthel mérnök tökéletesítette a Duro-Plasztot, illetve a gyártástechnológiáját. A duroplaszt hőkezelt szálerősítésű műgyanta (és nem papír, vagy ahogy mondták: „kartondoboz”), a fenol műgyantapor és gyapotszálak összesítéséből képzett paplant melegen (160–200 °C) óriási gőzpresekkel préselték, sütötték össze. Az így képzett anyag rendkívül erős, könnyű, hajlékony, formatartó, felületén jól kezelhető. A duroplaszt mai problémája az újrahasonosítás. Ha megoldásnak ma nem is megoldás, de emlékszünk azokra a legendás történetekre, amikor tehének, lovak jóízűen elfogyasztották Trabink hátulját...

A hatyúdál idején megjelent feltűnő rózsaszín fényezés, a VW 1,1 literes, 40 lóerős négyüte-

mű motor, valamint a többi újítás ellenére is ez a Trabant egy 28 éves konstrukció maradt. Az utolsó szériamodellel 1990. májusi kifutásakor az akkori belügyminiszter, Wolfgang Schäuble és az államtitkár, Günter Krause a DDR oldalán máris az egyesülési szerződésről tárgyaltak. A történelmi Sachsenring telepre a Crimmitschauer utcában, ahol korábban August Horch is gyártotta autóját, egy beszállító települt és egy járműfejlesztő cégnek még dolgozik itt 600 munkás is. A mai telepen a zwickaui belváros mellett már nem emlékeztet semmi a néhai kultautóra. A Mosel városrészben 1988-tól egy új összeszerelő sor működik. Ma itt VW Golfok, Passatok készülnek, ott, ahol 20 éve, 1991. április 30-án 14 óra 51 perckor az utolsó Trabant a szalagról legördült.

Az évek múlásával a fanatikusként szerelme a kis „füstölőjűk” iránt töretlen: több mint 150 fanklub hódol Németország-szerte a kedvencüknek. Zwickauban 2011. június 24–26. között tartják az Internationale Trabantfahrer-Treffen-t (ITT), azaz a nemzetközi Trabantvezetők találkozóját, mely a világ legnagyobb Trabi-rendezvénye. A szervezők a két év szünet után megrendezésre kerülő találkozóra 50 ezer látogatóval számolnak. Bármilyen meglepő, de a „kartonautóból” 250 darab az USA-ba is kikerült, az egyesült államokbeli fanklub adatai szerint.

(Sz. J.)

Forrás: [www.szupeillu.de](http://www.szupeillu.de)



**A 89 éves Wolfgang Barthel, a duroplaszt „feltalálója”**