60 éves a Trabant



Az első széria-**Trabant**, egy **P70-es** 1957. november 7-én gördült le az akkor még vadonatúj zwickau-i **AWZ** (Automobilwerk Zwickau) gyártósoráról. Sikermenete egészen 1995-ig tartott, amikor az utolsó Trabant Universal is elhagyta a csődbe omló gyárat.

A Trabant egy kor szimbolumává vált, a berlini Fal ikonikus képén is mi más szerepelhetne, mint ez a járgány. Nevezzük akár *Honecker-átká*nak, vagy *papumdekli-Porsche*-nak, az egész átkos rendszer életét végigkísérte és az összes hiányosságán és bumfordiságán keresztül tükrözte is azt.

Születése nagyon hasonló volt a *VW Bogár*éhoz. Kellett egy csapat kocsi. Mindegy, milyen áron, mindegy, hogy milyen technikai tartalommal, de kellett. A dolgozó népnek szüksége volt a személyautóra, a státusz-szimbólumra, a nyugaton már a normális élet részévé vált kocsira. Keleten persze minden másként működött, hiánygazdaság volt (és maradt is), kreatívabbnak és megalkuvóbbnak kellett lenni a nyugati tervezőknél.



Adva volt az **F8**, amit a **DKW** még 1939-ben mutatott be, majd a második világháborút követően a szétszakadó Németország a keleti oldalra vetett. 1949-től erős szovjet felügyelet mellett a kocsit **IFA F8** néven kezdték el ismét gyártani, de aztán, hogy a gyárat is kisajátították, és AWZ néven kezdte meg népi működését (Volkseigener Betrieb, néptulajdonú üzem), a szériát is kifuttatták.

Nem kis szerepe volt ebben, hogy karosszériája alkatrész és (elsősorban) nyersanyag-igényes volt. A népnek valami igénytelenebb dolog kellett – a szó minden értelmében. Erről árulkodik, hogy a meglehetősen elavult (2 hengeres, 700 köbcentis) motor-konstrukciót az autóból megtartották, a karosszériát pedig lecserélték a modernnek kommunikált, gyakorlatilag hulladék-gyapot és műgyanta keverékéből préselt anyagra, a duroplaszt-ra.



Olyan törésteszt még nem volt a világon, melyen ez a csodakonstrukció ne hasalt volna el, de az eredmény optikailag tagadhatatlanul autóra hasonlított. Kicsit sárga (vagy bugyizöld), kicsit savanyú, de a miénk. Volt.

Nyilván leginkább azoknak volt savanyú, akik nem jutottak hozzá a hosszas várólisták okán a vágyakozott autóra. Aki meg megszerezte élete álmát, inkább villantott vele, mintsem szidta azt, pedig volt miért. A **P70** 690 köbcentis, kétütemű motorjából gyári adatok szerint **20 lóerő**t (14,7 kW) lehetett kicsiholni. Ráadásul ez az *„alulmotorizáltság”* gyakorlatilag a teljes Trabant történelmet végigkísérte, az (eleve) elavultsággal együtt.

Habár 1968-ban megcsillant a remény, hogy egy új sorozattal, a **603**-mal valami igazán komolyat gurítanak az ndk-s fejlesztők, de a** Wankel-motor**os csodatrabant terve elvérzett a politikai csatározásokon.

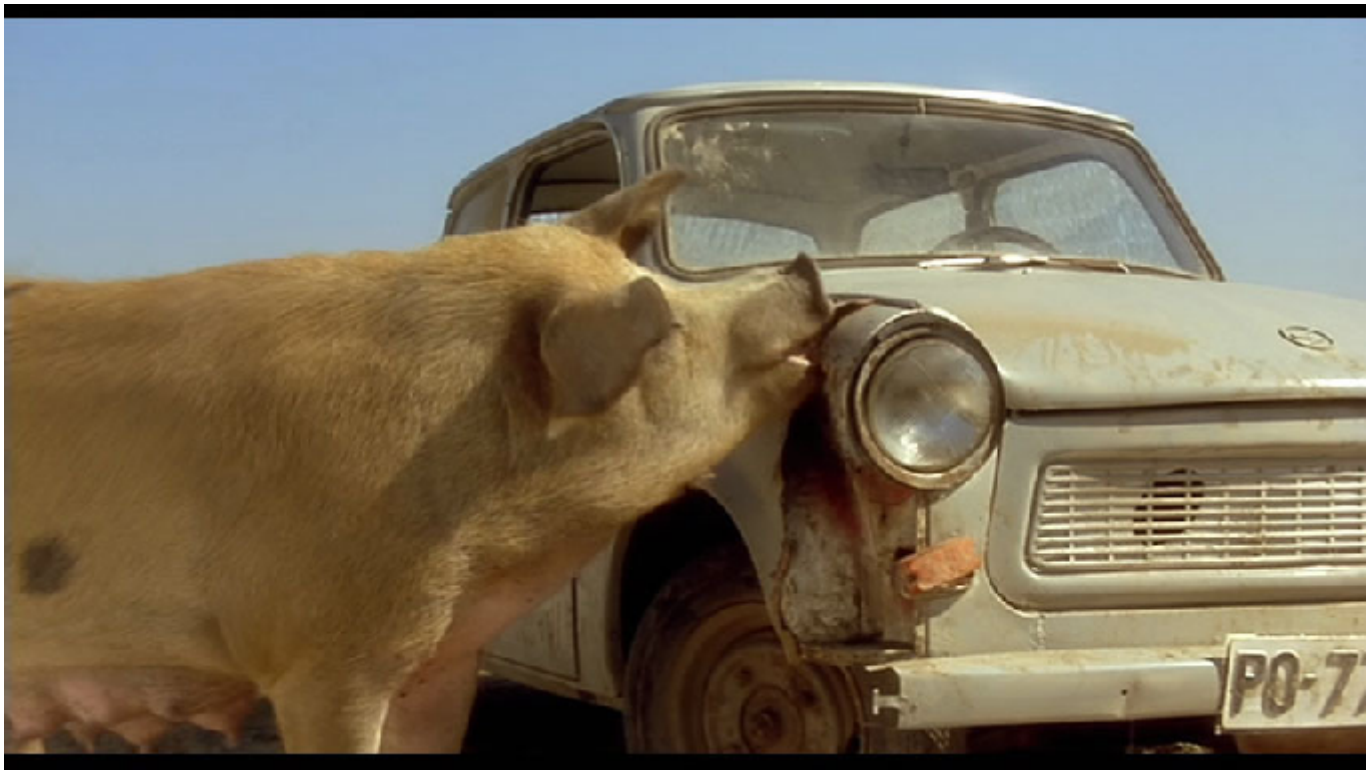


Maradt az elnyűhetetlen **601**-es, amit szinte mindenki „A Trabant”-ként ismer. Majdnem 3 millió készült belőle 1964 és 1990 között. Volt (katonai) kabrió és kombi változata is a 25 lóerős (19,1 kW) 2 ütemű motorral hajtott csodának. Ez az a típus, melyhez mindenkinek, aki a keleti blokkban él vagy élt, és elmúlt 40, van valami története.

Nekem a trabiról szinte mindig a balatoni nyarak jutnak az eszembe, a parton a jellegzetes, szúrós szagú naptól fakult gumimatracokkal, a kempingben a folyton beázó csehszlovák vászonsátrakkal, a parkolóban pöfögő Trabantokkal és persze (főleg) a fülledt éjszakákkal.

Nekünk a családban gyerekként soha nem volt kocsink, így mindig hatalmas élvezettel ültünk be a szomszéd pöfögő csodájába. Barátom apukája – a trabi gazdája – tudott végeláthatatlan sztorikkal szórakoztatni minket a széltől is óvott járgányáról.

A széltől ugyanis tényleg óvni kellett, mert amikor a karácsonyfát próbálták a tetőre fogatva hazahurcolni, a metszően hideg ellenszél bizony túl komoly ellenfélnek bizonyult, mondhatni egy Don Quijote-i küzdelem volt a fát aznap hazajuttatni.

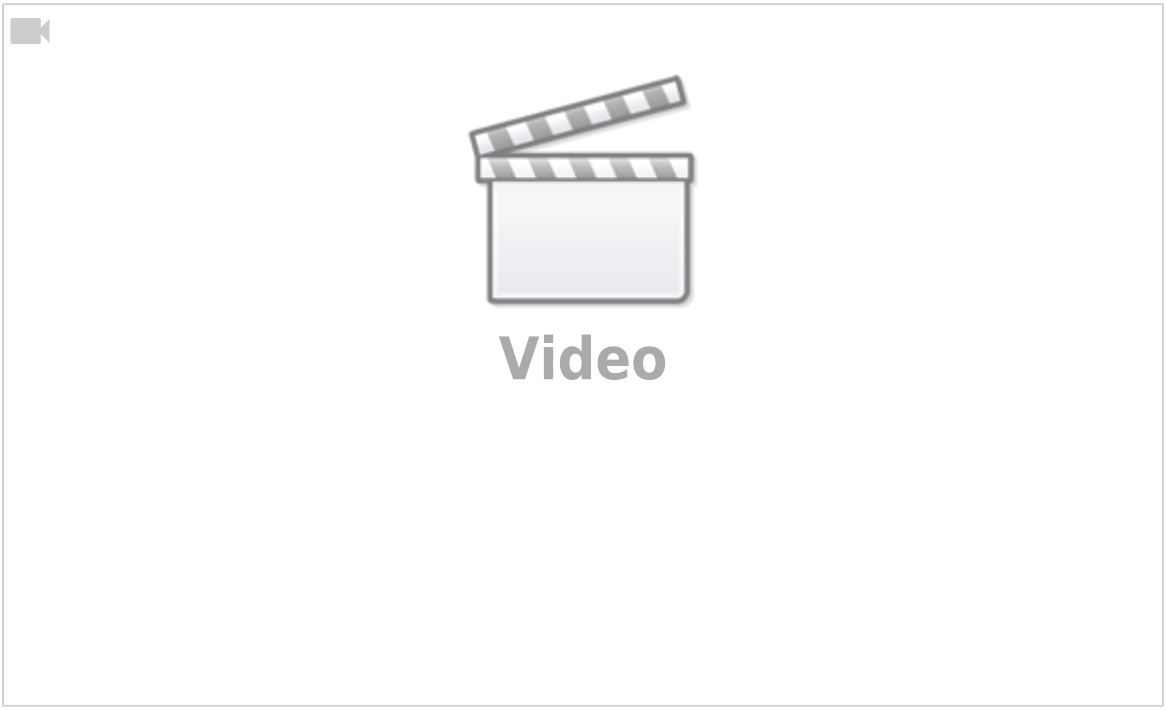


A **Trabant** ahogy bevonult a mindennapjainkba, úgy vált egyben a keleti blokk pop-kulturális ikonjává is. Kezdve **Emir Kusturica** trabantevő disznójával és eljutva (végre) a berlini fal grafitijáig, mondjuk – hogy magyar utalás is szerepeljen itt – az Exotic együttes dalán keresztül. Vagy például Hobó örök érvényű strófája:

> Jó nekem a Trabant, nem kell Cadillac,
> Az élet nem álom, holnap ébredek.

A Trabant a kommunizmussal együtt kiveszett, és bár feltámasztására történtek eddig is kísérletek, a főnix egyelőre nem született újjá.

Ha még nem volt elég a Trabant-(n)osztalgiázásból, záróakkordként itt hagyok egy videót a gyárról:



Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

Források

wikipedia: Trabant (magyar)
wikipedia: Trabant (német)
wikipedia: DKW F8 (német)

történelem, autó, évforduló, 2017, hidegháború, Trabant, Németország, NDK, P70, 1957, AWZ, Zwickau, Honecker-átka, DKW, F8, IFA F8, 603, 601, Wankel-motor, Emir Kusturica, Hobó, erdekes toertenet, szocializmus, osztalgia

Bejegyzésmegtekintések száma: 153

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:60_eves_a_trabant

Last update: **2026/08/03 22:24**