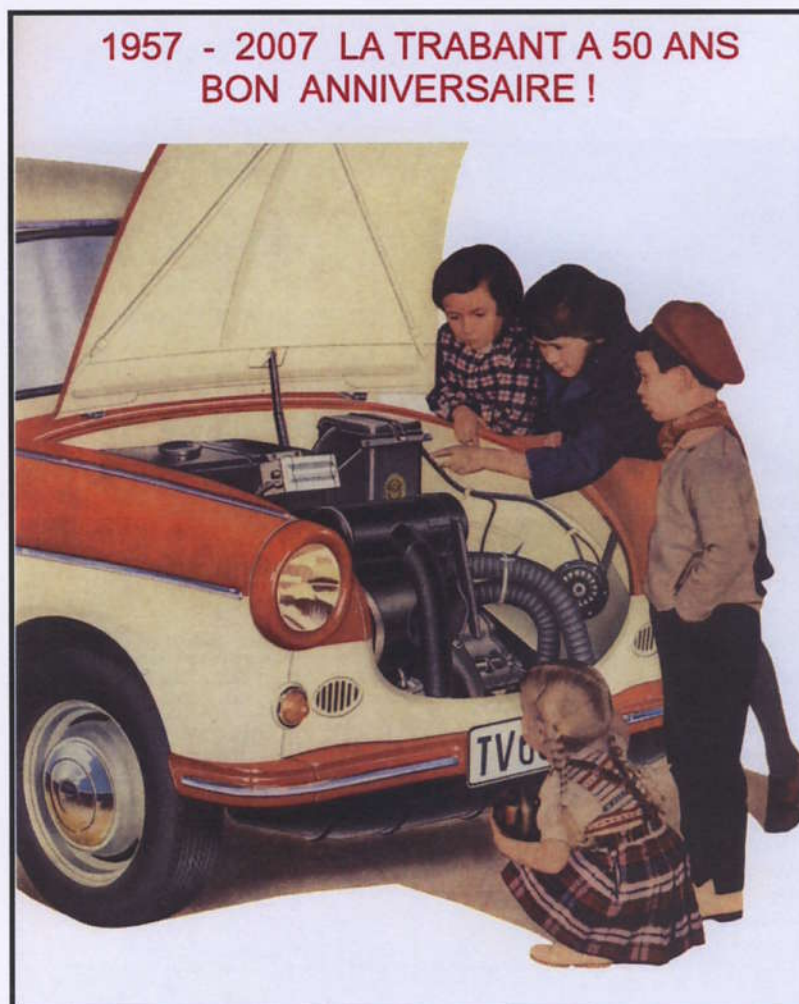


CLUB EURO TRABI

« Propriétaires de véhicules de tous les pays
d'Europe de l'Est, unissez-vous ! »

JOURNAL N°11 - NOVEMBRE 2007



La Trabant P50 : le « compagnon » de toute la famille

(Publicité de 1957)

CLUB EURO TRABI : 19 rue Eugène Besançon – 92700 – Colombes – ☎ 01 47 81 90 87
E-Mail : trabant9@club-internet.fr – Site Internet du Club : www.eurotrabi.com

Association Loi 1901 – Affiliée à l'« Internationales Trabant Register » de Zwickau – Allemagne
et à l'Association des Usagers de l'Autodrome de Linas-Montlhéry

CLUB EURO TRABI – JOURNAL N°11 (4 ème trimestre 2007) ©
Page : 1

SOMMAIRE DU JOURNAL N° 11

L'EDITORIAL DU PRESIDENT

1 – BILAN DE NOS ACTIVITES EN 2007

10 – 11 ^{EME} BOURSE D'ECHANGE DE MANTES LA JOIE – 14/15 AVRIL 2007.....	4
11 – 27 ^{EME} TOUR DE BRETAGNE – 26/28 MAI 2007.....	4
12 - 14 ^{EME} RENCONTRE INTERNATIONALE IFA -TRABANT- 15/17 JUIN - ZWICKAU / SAXE.....	5
13 – TOURNAGE POUR LA CHAINE DE TELEVISION « MOTOR TV » - 21/10/07 – PARIS.....	7

2 – CALENDRIER DE NOS MANIFESTATIONS 2008

20 – RENDEZ-VOUS MENSUELS A « VINCENNES EN ANCIENNES ».....	8
21 – 12 ^{EME} BOURSE D'ECHANGE DE NANTES – 19/20 AVRIL 2008.....	9
22 - 28 ^{EME} TOUR DE BRETAGNE – 9/12 MAI 2008.....	10
23 - 15 ^{EME} TRABI-TREFFEN.....	11

3 – 1957 – 2007 : LA TRABANT A 50 ANS : SON HISTOIRE

4 - DOCUMENTS ANNEXES SUR LA TRABANT

40 - CARACTERISTIQUES GENERALES DES MODELES TRABANT + LA P70.....	22
41 - PRODUCTION DES DIFFERENTS MODELES DE TRABANT + LA P70.....	22

5 – QUELQUES BLAGUES SUR LA TRABANT

6 - LE CLUB VOUS PROPOSE

7 – REVUE DE PRESSE INTERNATIONALE - NOVEMBRE 2007

8 – DEUX QUESTIONS D'INTENDANCE IMPORTANTES

80 – RAPPEL DE LA PROCEDURE DE READHESION AU CLUB EURO TRABI.....	40
81 – LE JOURNAL DU CLUB EN VERSION ELECTRONIQUE.....	40

9 - LA LISTE DES HEUREUX MEMBRES DU CLUB EURO TRABI (NOVEMBRE 2007.....41

L'EDITORIAL DU PRESIDENT

1957 – 2007 : Bon anniversaire ! La Trabant a effectivement 50 ans, elle est toujours présente et dynamique grâce aux clubs européens (environ 150) et américain (Cf. le Journal du Club N°10 de Mars 2007) et bien sûr grâce au CLUB EURO TRABI qui tous font le maximum pour la préserver, en cette fin d'année nous comptons 408 Trabant (tous modèles confondus) dans notre Club, soit bien plus que dans certains « Länder » allemands.

Grâce à votre fidélité, notre Club se porte toujours bien, renforcé par dix sept nouvelles adhésions sur l'année 2007 (il reste encore un mois !)

Année	Nombre d'adhésions	Moyenne mensuelle	Réadhésions	Actifs (=adhésions + réadhésions)
2000	23	1,9	85	108
2001	21	1,7	63	84
2002	26	2,2	77	103
2003	22	1,8	102	124
2004	18	1,5	77	95
2005	20	1,6	75	95
2006	12	1	68	80
2007	17	1,4	??	??

EVOLUTION DU NOMBRE DE MEMBRES DU CLUB EURO TRABI (2000 – 2007)

- Vous trouverez comme d'habitude un bref compte-rendu de nos activités 2007 ainsi que notre calendrier prévisionnel pour 2008, dont un nouveau projet de rencontres mensuelles à Vincennes (94).
- Actualité oblige : Une importante partie de notre journal est consacrée bien sûr aux 50 ans de la Trabant, avec entre autres une histoire complète de cette saga Trabant.
- Des informations suite au scoop de ce début d'automne, avec le projet de « New Trabi » lancé par la société bavaroise HERPA, bien connue des amateurs de miniatures automobiles (et d'avions) à l'échelle 1/87^{ème} (HO)
- Comme d'habitude, une mini-revue de presse vous est également proposée.
- La nouvelle liste des heureux membres du Club classée pour vous faciliter la vie par pays et code postal, ainsi vous n'aurez plus aucune excuse pour ne pas contacter les autres membres de notre Club pour organiser des séances de réparation en commun, des sorties, vous retrouver sur des manifestations de voitures anciennes, des barbecues et même plus si affinités.
- Pour conclure sur une note matérialiste, pour des raisons pratiques, nous allons nous orienter de plus en plus vers des échanges d'informations électroniques (Journal du Club et lettres d'information), enfin je vous invite à renouveler votre adhésion au Club (essentiel pour le sourire de notre Trésorière), et plus que jamais :

**« Propriétaires de véhicules de tous les pays
d'Europe de l'Est, unissez-vous ! »**

Bonne lecture et à très bientôt.

Claude MARTIN / CLUB EURO TRABI

1 – BILAN DE NOS ACTIVITES EN 2007

10 – 11^{ème} BOURSE D'ECHANGE DE MANTES LA JOLIE – 14/15 AVRIL 2007

C'était la première fois que notre Club participait à cette manifestation organisée par « l'Amicale des Vieux Volants d'Ile de France » qui accueille de nombreux clubs ainsi que des marchands de pièces d'occasion dans le cadre verdoyant du Parc des Expositions de Mantes la Jolie. Plusieurs Trabant du Club étaient présentes sur notre stand mis en place par Christian VALLOT et sa famille dès le samedi matin. Dommage qu'aussi peu de membres du Club nous aient rejoint pour profiter de cette ambiance calme et détendue sous un agréable soleil en bordure de Seine et du sympathique déjeuner que nous avons organisé.

Rendez-vous, nombreux, pour l'édition 2008 les 19-20 avril prochain.

11 – 27^{ème} TOUR DE BRETAGNE – 26/28 MAI 2007

Après une participation, qui les a enthousiasmé, en 2006 de Gilles MARTIN et Christian VALLOT, tous deux membres du Club, nous avons décidé de venir « en force » pour l'édition 2007. C'est en effet cinq équipages tous avec une Trabant (Berline, Kombi et Kübel de la NVA) qui ont représenté avec succès notre Club dans cette incroyable manifestation qualifiée de « Tour de la démesure » par Bruno Leroux (rédacteur en chef du journal LVA), ce que nous confirmons volontiers. Jugez-en plutôt en cinq chiffres : **758 véhicules** (du vélo à l'autocar, en passant par des motos, bigoudènes en Solex, autos, camionnettes, gazogène, camions, engins agricoles, voitures publicitaires,...) soit plus de **1.600 participants**, **300.000 spectateurs** tout au long des **450 km** du rallye, le tout encadré avec gentillesse et efficacité par quelques **500 bénévoles**. Ceci dans une ambiance digne du « passage du Tour de France » dans toutes les villes et villages traversés avec en prime de nombreux arrêts dans des villages en fête où nous avons été accueilli pour boire et manger de nombreuses spécialités bretonnes sur des airs de binious et autres bombardes.



TOUR DE BRETAGNE 2007 : Les heureux participants du Club Euro Trabi

Chaque année le circuit proposé change afin de faire découvrir les nombreuses ressources touristiques de la Bretagne, l'édition 2007 nous a fait partir de Châteaubriant pour la première étape qui nous a conduit à Nantes. Le lendemain, départ de Nantes sous la pluie pour rejoindre en fin de journée Vannes en passant par Redon. La dernière étape très ensoleillée pour le lundi de Pentecôte, nous a permis de longer la côte Atlantique entre Vannes et Saint Brévin les Pins, en traversant Guérande et la Baule.

Suite à cette expérience exceptionnelle que nous souhaitons vous faire partager, nous avons inscrit cette manifestation à notre programme de 2008.

12 - 14^{ème} RENCONTRE INTERNATIONALE IFA -TRABANT- 15/17 juin - Zwickau / Saxe

La rencontre internationale des amateurs de Trabant « Trabitreffen », véritable pèlerinage dans la ville natale des Trabant reste toujours le point d'orgue des manifestations de l'année.

Que dire à propos de cette extravagante manifestation qui regroupe de plus en plus d'amateurs de TRABANT (20.000 participants avec environ 5000 TRABANT) ainsi que d'autres marques de l'Est (WARTBURG, FRAMO, SKODA,...) ?

Rien, sinon de faire au moins une fois le voyage pour ceux qui ne l'ont encore jamais fait ; pour les autres, ils connaissent déjà le chemin du « Pèlerinage » et la question ne se pose plus, ils y reviennent toujours avec un grand plaisir. Je vous recommande la bourse d'échange et de vente de pièces de rechange (avec les prix les plus bas du marché), les présentations des véhicules dans des « concours de beauté » de différentes catégories selon l'âge, le type de véhicule, dont la catégorie « Alternative Modèle » (même si vous ne pratiquez pas la langue de Goethe, je pense que vous avez tout compris), il s'agit d'une catégorie où vous pouvez faire tout ce que vous voulez (ou pouvez) à condition que le résultat soit propre et bien réalisé sur le plan technique, carrosserie et décoration, donc pas de bouts de ficelle ou de fil de fer, ici nous sommes en Allemagne, ne l'oubliez pas. Ainsi vous verrez des TRABANT rallongées (13,11 mètres pour la plus longue !), d'autres soudées côte à côte, transformées en bétonneuse avec toupie (qui fonctionne), en débit de bière à la pression, en camping car, en chasseur Spitfire de la RAF, en « truck » américain, en voiture amphibie et même une superbe TRABANT sans moteur mais à 10 pédales pour 10 courageux prêts à pédaler... Mais que les puristes du Club se rassurent, il y a aussi des catégories plus conservatrices où les autos doivent être intégralement d'origine, au boulon et à la jante de roue près. Cette année notre Club avait engagé deux Trabant, une berline P601 en version « export » dans la catégorie « Trabant P601 d'origine » ainsi que la Trabant P601 RS de compétition dans la catégorie « Sport et course », ces deux autos françaises ont été très remarquées. En complément il y a des épreuves « mécanico-sportivo-intellectuelles » du genre démontage / remontage chronométré de moteur, lancé de boîte de vitesse,..., c'est un réel spectacle où vous pouvez, si vous le souhaitez être acteur et défendre ainsi les couleurs de votre Club préféré ! Chaque année, notre présence est très appréciée par les organisateurs et beaucoup de participants, cela nous permet de multiplier les contacts toujours très intéressants. Enfin, que dire de la « Grande Parade » qui voit la ville de Zwickau envahie par des colonnes de centaines de TRABANT multicolores, sous le regard nostalgique des passants qui se massent sur leur passage, souvent des anciens camarades ouvriers et ingénieurs qui travaillaient dans les usines

SACHSENRING de la ville avant 1991, pensez qu'à la grande époque de la production des TRABANT, il y avait plus de 11.000 personnes dans ces unités de fabrication, c'est magique et « ostalgique » ! Installez une Tour Eiffel et un drapeau français sur votre auto pendant la Parade, vous verrez.....le résultat. Je sais qu'il y a parmi nos membres de nombreux amateurs de musique, ceux là peuvent se rendre au N° 5 de la « Hauptmark » pour visiter la maison natale de Robert SCHUMANN. Et pour tous, il est vivement conseillé de finir son séjour par la visite du nouveau Musée Auguste HORCH qui retrace toute la construction automobile de 1904 à 1991 (HORCH, AUTO-UNION, DKW, TRABANT, IFA,...) sur le site de Zwickau, un vrai bonheur, surtout si vous avez la chance d'avoir comme guide un ancien ouvrier de l'usine TRABANT qui vous contera plein d'anecdotes sur la vie d'avant 1989.

Profitez éventuellement de votre séjour en Saxe pour poursuivre par la visite de plusieurs sites dans la région : le Château d'Augustus Burg près de Chemnitz (l'ancienne Karl Marx Stadt) où se trouve un Musée de la Moto et de l'Auto, un détour par le circuit automobile Sachsenring (haut lieu de la compétition en RDA, où beaucoup de TRABANT et de WARTBURG se sont distinguées dans le passé et encore aujourd'hui, notamment celle de notre Club). Dresde (l'autre Venise du Nord à 90 km de Zwickau) n'est pas très loin non plus, poussez donc jusqu'au château de Pillnitz sur les bords de l'Elbe ou à Meissen (située à 15 km au nord-ouest de Dresde) bien connue pour sa porcelaine de Saxe.



14^{ème} « TRABITREFFEN » de Zwickau – après l'orage du samedi !

13 – TOURNAGE POUR LA CHAÎNE DE TELEVISION « MOTOR TV » - 21/10/07 – PARIS.

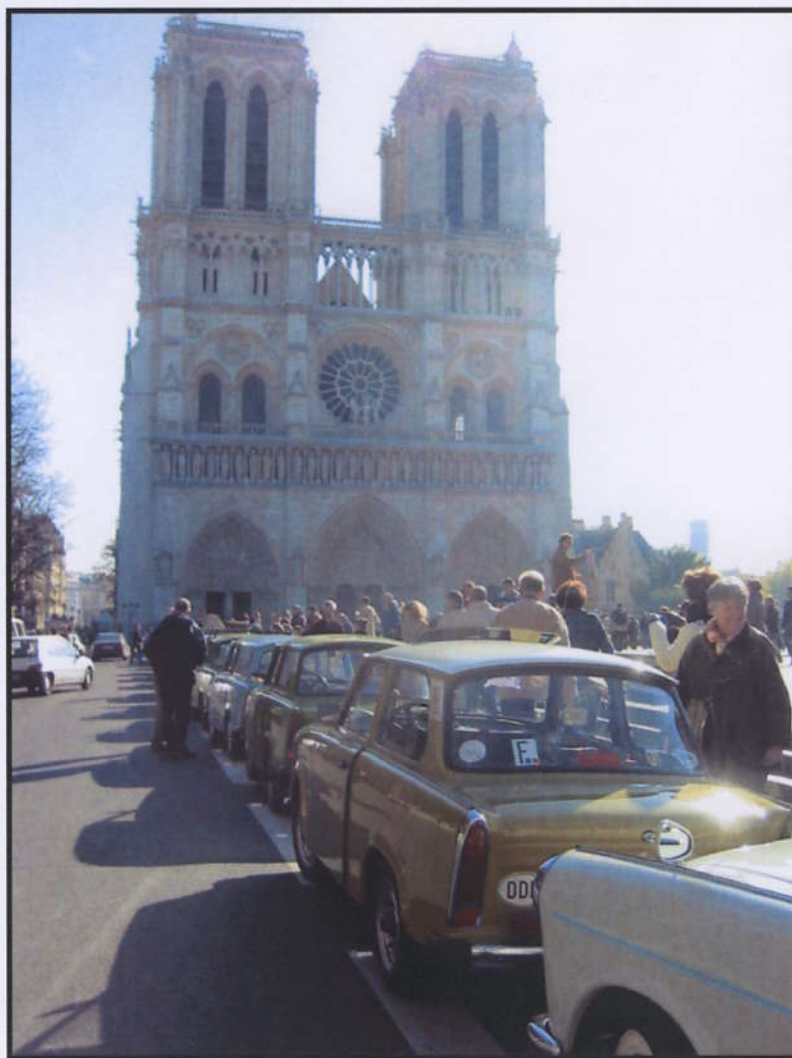
2007, année de la Trabant, c'est dans ce cadre que j'ai été contacté fin septembre par un réalisateur de la chaîne de télévision (câbles et satellites) : MOTOR TV, spécialisée sur les sujets relatifs à l'automobile et à la moto pour participer au tournage d'un documentaire sur la Trabant. Résultats : 15 Trabant du Club se sont retrouvées à 9h00 du matin le dimanche 21 octobre dernier Place de la Concorde pour faire un circuit touristique à travers Paris sous les caméras de MOTOR TV. Trois moments forts : La remontée des Champs Élysées vers l'Arc de Triomphe avec nos Trabant de front, à cette heure matinale il y avait peu de circulation ; un arrêt devant Notre-Dame de Paris ensoleillée devant de nombreux touristes qui ont mitraillé nos autos (et leurs conducteurs) à coups de CANON, OLYMPUS numériques et très peu de PRAKTICA ! Nous avons même surpris de nombreux policiers qui faisaient la même chose avec leur téléphone portable, incroyable ! Enfin, un sympathique déjeuner nous a réuni sur l'Île de la Jatte à Neuilly, où certains de nos convives ont subi l'épreuve redoutable de l'interview devant les caméras de MOTOR TV. Nous attendons le résultat avec impatience et curiosité.

Ce documentaire comportera également de nombreuses séquences d'archive des usines SACHSENRING de Zwickau, des publicités d'époque « réclames » ainsi que les interviews des « Pères fondateurs » de la Trabant réalisées sur place à Zwickau en octobre 2007, nous verrons ainsi M. Winfried Sonntag 83 ans (ancien directeur général de Sachsenring qui a commencé à travailler sur le projet de la P70 en 1956 pour finir sur le projet de la Trabant 1.1 à moteur Polo Volkswagen en 1989 !) ainsi que M. Wolfgang Barthei 86 ans « le monsieur Duroplast » de l'équipe.

La date de diffusion n'est pas encore connue, je vous la communiquerai en temps utile.



TOURNAGE « MOTOR TV » : Les Trabant envahissent la place de la Concorde



TOURNAGE « MOTOR TV » Sur le parvis de Notre-Dame de Paris

2 – CALENDRIER DE NOS MANIFESTATIONS 2008

Je vous invite à consulter régulièrement la page « Dernière minute » sur la fenêtre d'accueil du site Internet du Club : **www.eurotrabi.com** pour connaître les dernières mises à jour des dates de nos manifestations. Si vous souhaitez profiter de cette page pour annoncer des manifestations qui vous intéressent, merci de me contacter.

Pour le moment, nous vous proposons quatre rendez-vous.

20 – RENDEZ-VOUS MENSUELS A « VINCENNES EN ANCIENNES »

C'est à la suite de nombreuses demandes de plusieurs membres du Club qui souhaitaient la mise en place d'une réunion mensuelle que nous vous proposons de

nous retrouver le premier dimanche de chaque mois sur l'esplanade du Château de Vincennes (ou devant la mairie de Nogent sur Marne) entre 9h00 et 13h00. Profitant en cela de l'excellente organisation de l'association « Vincennes en Anciennes » qui furent les premiers historiquement en France à mettre en place ce système de réunions informelles mensuelles, pour permettent aux amateurs de voitures anciennes de se retrouver entre eux.

Consulter le site Internet des organisateurs pour connaître les dates exactes ainsi que le lieu de ce rassemblement qui réunit chaque mois plus de 300 véhicules anciens de toutes marques et pays.

<http://www.vincennesenanciennes.com/>

Pour information, c'est cette même association qui organise chaque premier dimanche de l'année la fameuse « Traversée de Paris » où notre Club était présent en 2006 et 2007.

Cela consiste en une longue parade d'autos anciennes avec un départ vers 8h00 du matin du Château de Vincennes pour arriver vers 11h00 aux Fontaines du Trocadéro face à la Tour Eiffel. C'est une occasion unique de voir de nombreuses voitures anciennes très intéressantes. Vous pouvez choisir de venir directement à l'arrivée, la traversée de Paris présentant en elle même moins d'intérêt que l'arrivée.

Ainsi, pour cause de « Traversée de Paris 2008 » il n'y aura pas de rencontre mensuelle le 6 janvier et **nous vous invitons à nous retrouver à partir du 3 février 2008 sur l'Esplanade du Château de Vincennes.**

Je vous propose, chaque mois de me confirmer votre venue ainsi que votre présence à un déjeuner qui conclura de façon agréable cette rencontre mensuelle, soit par téléphone au : 06 60 61 90 87 ou en m'envoyant un message sur : **trabant9@club-internet.fr**

A vos agendas et rendez-vous nombreux à partir du 3 février 2008 à « Vincennes en Anciennes »

21 – 12^{ème} BOURSE D'ECHANGE DE NANTES – 19/20 AVRIL 2008

Pour la seconde fois, notre Club sera présent en avril 2008 à la « 12^{ème} édition de la Bourse d'Echanges de Mantes la Jolie », qui va réunir à nouveau de nombreux clubs pour exposer leurs autos et motos ainsi que des marchands de pièces détachées, de jouets et de vieux papiers. Les organisateurs mettront à notre disposition un emplacement pour exposer nos voitures ainsi qu'une tente. **Nous comptons vivement sur votre présence soit le samedi ou le dimanche (ou les deux jours)** afin de relancer l'esprit de convivialité et de bonne humeur qui a toujours présidé à toutes nos manifestations. Si vous décidez de nous rejoindre en fin de matinée le samedi ou le dimanche, vous êtes invités à apporter votre pique-nique afin que nous puissions déjeuner ensemble. J'espère que vous viendrez très nombreux sur notre stand pendant tout ce week-end pour renouer avec les bonnes traditions du Grand prix de l'Age d'Or de Linas-Montlhéry.

Informations pratiques :

LIEU : Parc des Expositions de Mantes la Jolie (78)

TARIF : Adulte : 4 euros, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés
1 entrée gratuite si vous venez avec une voiture ancienne

HORAIRES : samedi de 9h00 à 19h00, dimanche de 9h00 à 18h00.

ORGANISATEURS : LMG/Amicales des Vieux Volants d'Ile de FRANCE. Tél : 01 34 79 62 25

22 - 28 ème TOUR DE BRETAGNE – 9/12 MAI 2008

La lecture du compte-rendu de l'édition 2007 ne peut que vous convaincre de participer en 2008 au prochain Tour de Bretagne.

Grâce à Christian VALLLOT, (membre très actif de notre Club) mais aussi membre de l'Association Bretonne des Véhicules Anciens (ABVA). Organisatrice de cette manifestation, nous pouvons vous communiquer ces premières informations pratiques pour l'édition 2008 :

Dates : Du 9 au 12 mai 2008.

Lieux prévisionnels : le Tour de Bretagne se déroulera sur 3 départements (les Côtes d'Armor, l'Ille et Vilaine et le Morbihan). En perspective le centre Bretagne (Pontivy, Ploemeur, Mur de Bretagne) et la côte de granit rose (Perros Guerec, Saint Quay Portrieux, Binic). Les seules choses qui soient sûres aujourd'hui, ce sont les villes de départ et d'arrivée et les dates.

- Départ : Broons (le 9/05/08)

-Arrivée : Languieux (le 12/05/08)

Pour information, les tarifs étaient les suivants pour 2007 :

Tarif environ 150 à 160€ par personne hors hébergement, hors essence.

Les organisateurs proposent trois types d'hébergement :

. Hôtel suivant choix personnel

. Collectif dans des lycées, centres aérés et.....couvents.

. Camping gratuit sans petit déjeuner.

Merci de bien vouloir me tenir informé si vous vous inscrivez à cette manifestation.

Même si vous ne pouvez pas participer à ce rallye, vous êtes bien sûr tous les bienvenus tout au long du parcours pour encourager les participants.

Attention, chaque année le Tour de Bretagne rencontre de plus en plus de succès, il y aura donc un système de quota pour les inscriptions avec la mise en place d'une liste d'attente, pour éviter des mauvaises surprises et si vous êtes intéressés par cette manifestation, je vous invite à aller très rapidement sur le site des organisateurs pour connaître les modalités d'inscription et obtenir toutes les informations pratiques souhaitées

Voir le site Internet : <http://www.abva.net>



TOUR DE
BRETAGNE
Photo de famille
devant le château
de Saffre (44)

23 - 15 ème TRABI-TREFFEN – ZWICKAU (SAXE) – 20/22 juin 2007.

Tout comme pour le Tour de Bretagne, la lecture du compte-rendu de 2007 de cette manifestation internationale ne peut que vous donner envie d'aller en Saxe pour participer à cette grande fête de la Trabant. Rendez-vous les 20/22 juin 2008 pour cette grande fête de la Trabant dans une ambiance typique « Ostalgique » RDA.

Vous pouvez consulter aussi le site des organisateurs : <http://www.supertrabi.de>

3 – 1957 – 2007 : LA TRABANT A 50 ANS : SON HISTOIRE

LA TRABANT A CINQUANTE ANS !

Commençons par une devinette :

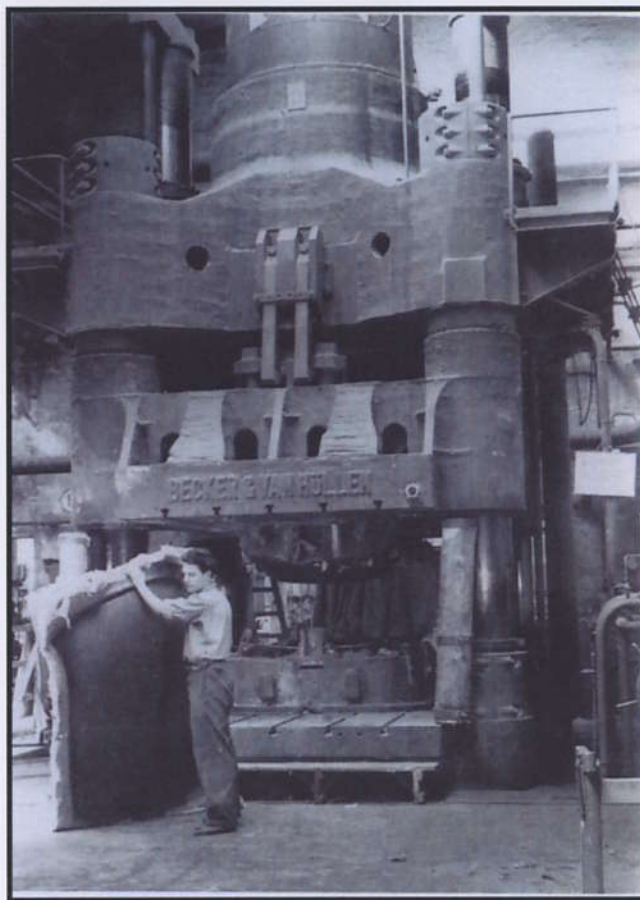
- Je n'ai pas d'arbre à cames.
- Je n'ai pas de soupape.
- Je n'ai pas de distribution.
- Je n'ai pas de pompe à essence
- Je n'ai pas de pompe à eau
- Je n'ai pas de pompe à huile
- Je n'ai pas de radiateur
- Je n'ai pas de ventilateur
- Je n'ai pas de frein à disque !

Je suis néanmoins une automobile composée de 4.000 pièces, qui suis-je ?

Réponse : la Trabant et voilà mon histoire.

C'est en août 1953, dans le cadre du second plan quinquennal de la jeune République Démocratique Allemande (RDA), créée en octobre 1949 que débuta le projet de construction d'une petite automobile particulière amenée à remplacer la F9 (Auto-Union / DKW) créée en 1947. Le cahier des charges défini le 14 janvier 1954 par le « Ministerratsbeschluss – Nr 36/53 » (Décision du Conseil des Ministres – Réf 36/53) était simple, Cette nouvelle auto devait répondre aux critères suivants :

- Une grande résistance à l'usure.
- Un schéma de construction simple et bien pensé qui devait permettre des modifications et des évolutions qui ne remettaient pas en cause les principes initiaux.
- Un entretien minimum et une fiabilité maximum.
- Un espace suffisant pour accueillir quatre adultes.
- Un moteur de 500 cc.
- Un poids maximal de 600 kg.
- Une consommation de 5,5 L/100 km.
- Un prix de vente de 4.000 marks est.
- Utiliser un minimum de composants et de matières premières importés.



ZWICKAU : Presse hydraulique pour fabriquer les éléments de carrosserie en « Duroplast ». La recette : 7 minutes à 180°C

La carrosserie des Trabant est-elle en bois ou en carton ? Ni l'un ni l'autre mais en « Duroplast »

Au début des années 50, la RDA connaissait déjà les premiers effets de la « guerre froide », notamment l'impact de l'embargo des pays occidentaux comme par exemple les importantes restrictions d'importation d'acier. Cela explique les mesures prises par les responsables de l'industrie automobile est-allemande pour trouver des matériaux de remplacement pour les carrosseries, ne pouvant pas faire seuls toutes ces études ni obtenir localement tous les matériaux, IFA le constructeur basé à Zwickau en Saxe dans les usines créées en 1904 par Auguste HORCH, en collaboration avec les industries chimiques est-allemandes dut se rapprocher de sociétés de l'Ouest ce qui ne manqua pas de poser d'autres problèmes. Ce matériau devait pouvoir résister aux intempéries, au vieillissement, aux températures élevées et présenter assez de souplesse pour ne pas se casser facilement et bien sûr se peindre facilement. Les premiers essais avec du PVC comme produit de base mélangé avec de la pulpe de bois ou de la fibre de coton (ces deux composants étant en fait des sous-produits de

récupération) ne donnèrent pas satisfaction notamment en matière de résistance aux chocs. Un tel matériau composite « Durofol » avait déjà été utilisé pour la F9. Une seconde série de tests utilisait un sous-produit de la distillation de la houille : une résine phénolique (déjà utilisée dans la Bakélite) mélangée avec cette fois uniquement de la fibre de coton donna de bons résultats. C'est ainsi que naquit le « Duroplast » beaucoup plus facile à travailler que les produits précédents. La phase de mise en forme des éléments de carrosserie et de durcissement se fait à l'aide de presses hydrauliques chauffantes à 180 °C avec une durée de « cuisson » de 7 minutes suivi d'une phase de refroidissement de 2 minutes. Ce processus de fabrication était bien sûr beaucoup plus long que l'emboutissage direct de pièces de carrosserie métalliques et cela fût la principale explication officielle de la faible productivité des usines automobiles de Zwickau jusqu'en 1991. En fait il y avait aussi beaucoup de problème d'organisation du travail et des interférences avec le pouvoir politique, 8.000 des employés sur un total de 12.000 étaient membres du parti unique S.E.D. « Sozialistische Einheitspartei Deutschland » (Parti Socialiste Unifié Allemand).

Le manuel de bord remis à chaque heureux acheteur d'une Trabant précisait à propos du Duroplast :

- « Faible poids.
- Grand pouvoir d'isolation à la chaleur.
- Bonne résistance aux vibrations et anti-bruit.
- Totalement insensible aux intempéries
- Grande plasticité

Même les longs voyages en Trabant restent plaisants et relaxants.... »

La phase de développement de cette auto, baptisée P50, débuta en novembre 1953. Pendant la période 1950 et 1953, l'industrie automobile est-allemande créa un précurseur à « la petite voiture du peuple » en mettant une nouvelle carrosserie sur un châssis en bois largement inspiré de celui de la IFA F8 construite dès 1949. Tout cela pour donner naissance à la P70 qui fût construite à 36.063 exemplaires entre 1955 et 1959. Cette auto fût toujours considérée comme une solution intérimaire et elle permit de tester en grandeur nature un châssis en bois combiné à une carrosserie en « Duroplast », matériau qui sera repris ensuite pour la Trabant.

A la fin de 1954, cinq prototypes de P50 (le terme « 50 » venant de la cylindrée 500 cc) furent construits, mais c'est en 1953 qu'apparaît le concept d'une nouvelle voiture utilisant un moteur 2 temps, technique en pointe à l'époque en Allemagne, d'une cylindrée de 500 cc (à la place du 700 cc de la P70) développant une puissance 20 à 25 cv. En fait ce moteur n'était pas totalement nouveau car il reprenait un moteur déjà utilisé par Auto-Union dans les années 30, puis monté sur les F9, auto qui devait rivaliser avec la production Volkswagen de l'époque. Ce fût ce moteur qui servit de base pour la future Trabant.

Les cinq prototypes P50 parcoururent, pendant la période d'essai, entre 60.000 et 75.000 kilomètres sur les routes est-allemandes, pendant ce temps les travaux avançaient pour installer les nouveaux sites de production à Zwickau. C'est en juin 1956 que le Hall 178 fût terminé à l'usine « Automobilwerke Zwickau » (A.W.Z.) sur une surface 10.000 mètres carré. Ce même hall deviendra plus tard le berceau de la Trabant, sachant que les châssis ainsi que les trains avant seront fabriqués par Sachsenring à Zwickau (dans les anciennes usines Horch) et le reste par A.W.Z (dans les anciennes usines Audi). Les moteurs seront produits à Karl Marx Stadt dans les anciens locaux d'Auto-Union.



ZWICKAU : Chaîne de montage des P600, assemblage des carrosseries & moteurs

C'est en octobre 1956 que fût présentée au public est-allemand la P50 d'abord dans les pages de la revue « Kraftfahrzeugtechnik » (Automobile Technique) et au cours d'une manifestation officielle organisée dans les murs du Conseil du S.E.D. à Karl Marx Stadt. Ces modèles P50 firent sensation avec leur châssis métallique et leurs éléments de carrosserie en « Duroplast ».

Pourquoi le nom « Trabant » et pourquoi son lancement en novembre 1957 ? Un double symbole.

7 Novembre 1957, c'est bien sûr le 40^{ème} anniversaire de la Grande Révolution d'Octobre (cette différence de date étant dû à l'écart entre le calendrier Julien et le Grégorien actuel), mais aussi la date officielle choisie par le S.E.D. pour la naissance de la Trabant. C'est également le jour où une pré production de 50 modèles de la P50 quitta l'usine de Zwickau pour une série de tests en clientèle.

Le 2 décembre 1957, le magazine est-allemand « Illustrierter Motorsport » présenta sur cinq pages un rapport extrêmement détaillé sur la P50 avec pour la première fois l'utilisation du nom de TRABANT.

A l'automne 1956, le personnel des usines de Zwickau fut invité à trouver un nom pour cette nouvelle auto la P50. Ce concours fut organisé dans les pages du journal de l'entreprise A.W.Z « Organ der Betriebsparteiorganisation der SED » « Die Zündkerze » (La Bougie). C'est l'édition datée du 25 novembre 1957 qui annonça le résultat en gros titres en première page : « TRABANT IST UNSERE ZUKUNFT » (La Trabant est notre avenir), ce nom fût trouvé par Herbert Mothes, graphiste au service

publicité du journal. N'oublions pas que le 4 octobre 1957, l'Union Soviétique lança le premier satellite au monde dans le ciel, le « Spoutnik » qui se traduit par satellite ou compagnon soit Trabant en allemand, dans le sens de compagnon de la terre. Ce n'est pas un hasard si ce nom fût retenu dans le cadre de ce concours, la direction de A.W.Z. lança alors le slogan : »Le nom de Trabant va devenir le symbole d'un fidèle compagnon sur lequel tous les utilisateurs vont pouvoir compter ». Bel exemple de marketing avant la lettre !

La production en série de la P50 commença le 1 août 1958, avec seulement deux mois de retard par rapport au plan initial. Cet événement coïncida avec la fusion des deux usines de Zwickau sous la nouvelle dénomination de « V.E.B. Sachsenring Automobilwerke Zwickau » (V.E.B. = Volks Einige Betrieb, soit entreprise propriété du peuple).

La P50 était une petite voiture qui répondait bien aux besoins du moment, le moteur de 500 cc développait 18 cv ce qui permettait d'atteindre la vitesse de 90 km/h. L'utilisation d'un moteur deux temps était déjà assez répandue à l'époque, ainsi le retrouvait-on chez DKW, Saab, Zündapp et Glas. Ainsi équipée la P50 tenait largement la concurrence face à ses rivales de l'époque notamment en innovant dans de nombreux domaines techniques. En effet c'était la première fois qu'un constructeur décidait sur une auto à traction avant de mettre le moteur en position transversale sur le train avant avec la boîte de vitesse dans le prolongement du moteur, de même ce train avant fût doté de suspension avec des triangles inférieurs. Solutions techniques d'avant-garde en 1957, malheureusement par la suite presque toutes les nouvelles innovations furent refusées par le pouvoir politique.

Un nouveau Plan de sept ans débuta en 1959 en RDA, les intentions étaient clairement indiquées : Le développement de

La « voiture du peuple » devenait une priorité alors qu'auparavant la voiture était réservée aux apparatchiks et autres ouvriers méritants et à l'exportation vers les « pays frères », le XXème Congrès de l'U.R.S.S. de 1956 n'était peut être pas étranger à ce changement d'attitude. La fabrication du modèle Sachsenring P240 (un modèle haut de gamme avec 6 cylindres en ligne de 2407 cc de 80 cv) était terminée permettant ainsi le regroupement de tous les moyens de production sur le site de Zwickau dans l'unique but d'atteindre ce nouvel objectif. Ainsi le temps de construction d'une Trabant passa de 400 heures en 1958 à 270 heures en 1960 et les effectifs passèrent de 7.750 à 10.000 sur la même période. C'est en 1960 que la version « Kombi » (break) de la Trabant P50 vit le jour, ce modèle pesait 40 kilos de plus que la berline de base ce qui nécessita une augmentation de la puissance du moteur avec l'apparition d'un nouveau moteur de 594,5 cc ce qui donna lieu à un nouveau type de Trabant : P60.

Il faudra attendre 1964 pour voir la carrosserie de la Trabant changer de forme, il est à noter que ce fût la première et la dernière modification de cette auto jusqu'en 1991.

Le constructeur fût souvent sollicité pour faire évoluer la Trabant aussi bien sous l'angle mécanique que pour la carrosserie mais le pouvoir politique a toujours refusé, prétextant que de telles évolutions entraîneraient de nouveaux coûts de recherche et de développement suivi du remplacement des chaînes de production incompatible avec les restrictions financières imposées.

En juin 1964 : production d'un nouveau modèle : P601, dans ce contexte de restriction cela va apparaître comme le triomphe des « designers ». Ainsi bien que les ailes avant et les optiques restent ceux de la P50, le nouveau capot et la nouvelle calandre

rendent l'auto plus large, le nouveau toit plus plat et la nouvelle custode arrière rendent l'auto plus longue. En fait il s'agira uniquement de modifications « cosmétiques » car en final la P601 a les mêmes dimensions que la P50.

D'un côté un immobilisme certain avec les Trabant et en parallèle une longue liste de projets (tous avortés !)

Il ne faudrait pas accuser le constructeur Sachsenring d'immobilisme en matière d'évolution voire même d'innovation. Plusieurs prototypes qui ont vu le jour à Zwickau auraient très bien tenu leur place face à la concurrence de l'Ouest

La liste des projets est longue :

- P504 en 1959/60, avec un moteur 4 temps essence, il y aura deux prototypes en bois !
- P100 en 1961, avec un moteur 3 cylindres 2 temps de 995 cc et 47 cv. Il y aura 2 prototypes.
- P602 en 1962/66, avec un moteur 2 cylindres, 2 temps de 30 cv, il aura 6 prototypes.
- P603 en 1966/68, avec différentes motorisations : 6 prototypes avec un moteur 4 temps essence de Skoda MB1000, 2 prototypes avec un moteur rotatif Wankel et un prototype avec un moteur de Wartburg 3 cylindres, 2 temps.
- P760 en 1970/73 avec un moteur Skoda S100 et une boîte de vitesse de Wartburg.
- P610 en 1973/79, avec à nouveau un moteur Skoda 4 temps essence de 1100 cc et 45 cv.
- P601Z et P601 WEII en 1981/82 avec des moteurs de P601
- Type 3VD, en 1984 avec un moteur Diesel, 3 cylindres de 1103 cc et 34 cv. Il y a eu 3 prototypes.



Prototypes TRABANT : P760 et P603

En fait les moyens financiers n'étaient pas suffisants pour investir d'où le choix politique de ne pas donner suite à ces projets au grand regret des ingénieurs de chez Sachsenring. C'est ainsi que, fait unique dans l'histoire automobile mondiale, la Trabant sera produite pendant 27 ans avec seulement deux modèles de carrosserie (P50 et P601) et c'est pour la même raison que pendant les années 1964 / 1990, seules des modifications mineures seront apportées sur la Trabant P601 :

- Septembre 1967 : Double circuit de freinage.
- Décembre 1968 : La puissance du moteur passe de 23 à 26 cv.
- Avril 1973 : la contenance du réservoir d'essence passe de 23 à 26 litres.
- Avril 1974 : Pistons avec roulements à aiguilles au niveau des pieds de bielle avec comme conséquence le passage d'un mélange de 3 % à 2% d'huile dans l'essence, n'oublions pas qu'il s'agit d'un moteur 2 temps.
- Octobre 1983 : Passage du 6 au 12 volts.
- Avril 1984 : Remplacement des transmissions bipodes par des tripodes (fabriquées à Zwickau sous licence Citroën)
- Septembre 1985 : Allumage électronique en option.

Evolution de la production des différents modèles Trabant

- Décembre 1960 : 35.000 exemplaires (une P50/1)
- 29 janvier 1962 : 100.000 ex. (une P50/2)
- 21 avril 1968 : 500.000 ex. (une P601)
- 22 novembre 1973 : 1.000.000 ex. (une P601)
- 1 août 1978 : 1.500.000 ex. (une P601K)
- 1 octobre 1982 : 2.000.000 ex. (une P601)
- 15 août 1986 : 2.500.000 ex. (une P601)
- 21 mai 1990 : 3.000.000 ex. (une Trabant VW Polo 1.1)

Les événements de novembre 1989 (La chute du Mur de Berlin) combinés au fait que la Trabant était vraiment obsolète face à la concurrence feront que la dernière Trabant à moteur 2 temps P601, une berline, sera produite le 29 juin 1990. Evènement amusant au début de 1990, on pouvait acheter une Trabant directement dans l'usine de Zwickau pour la somme de 14.000 francs sans aucun délai !

Une dernière tentative de relance de la Trabant avec l'aide de Volkswagen

C'est en juin 1983 que débutèrent les contacts entre les responsables industriels de RDA et Volkswagen pour étudier l'acquisition d'une licence pour construire des trains avant complets de VW Polo et pour doter ainsi la Trabant d'un moteur essence 4 temps. Il faudra attendre le 31 août 1988 pour voir la première Trabant P 1.1 sortir des chaînes de Karl Marx Stadt. Ce nouveau modèle sera qualifié par les Allemands de : « Grand-mère au cœur transplanté ».

le 30 avril 1991 à 14h00 le 3.098.943 ème exemplaire Trabant est sorti de l'usine Sachsenring de Zwickau. Ce sera la dernière construite, c'était une P 1.1 Kombi de couleur rose ! Les Trabant auront été construites pendant 33 ans.

Le phénomène Trabant depuis 1990, d'un symbole à l'autre !

Après avoir connu un mouvement de rejet de la part des allemands de l'Est dans les années qui ont juste suivi la Chute du mur, en tant que symbole de tout ce qu'ils

avaient vécu et supporté pendant 40 ans dans les domaines économique, politique et absence de liberté individuelle. Au début des années 90, il n'était pas rare de voir sur les parkings ou dans des endroits un peu à l'écart des amoncellements de Trabant abandonnées plus ou moins détruites, d'ailleurs entre 1993 et 2003, le nombre de Trabant en circulation en Allemagne passa de 920.162 à.....96.586 véhicules, soit une division par 10 en 10 ans ! Il faut dire que l'administration allemande a largement favorisé ce mouvement en augmentant les taxes sur les autos de petites cylindrées d'une part et en renforçant les contraintes anti-pollutions d'autre part, le résultat est que l'on croise aujourd'hui de moins en moins de Trabant en Allemagne même dans leur Land d'origine, la Saxe.

Depuis la fin des années 90, la Trabant connaît un regain d'intérêt surtout parmi les jeunes dans le cadre d'un vaste mouvement « d'ostalgie ». La « Trabi » comme l'appellent affectueusement leurs propriétaires est devenue le nouveau symbole de cette nostalgie de l'Est, c'est en Trabant que les « Ossies » (surnom des allemands de l'Est) ont quitté leur pays après la chute du Mur pour retrouver la liberté à l'ouest. Il suffit de voir également le succès rencontré par les réunions de fans de Trabant « Trabitreffen » comme la grande manifestation annuelle qui se tient traditionnellement à la mi-juin à Zwickau qui regroupe chaque année plus de 5.000 Trabant et 25.000 spectateurs. Le nombre de musées « ostalgiques DDR » qui se créent depuis quelques années en ex-Allemagne de l'Est est aussi une preuve de cette tendance, enfin le fait qu'il existe actuellement plus de 150 clubs Trabant en Europe dont 130 en Allemagne n'est pas neutre non plus. Des agences de voyages allemandes, polonaises et tchèques proposent maintenant dans les grandes villes (Berlin, Dresde, Leipzig, Prague,...) aux touristes la possibilité de louer une Trabant pour faire des visites à la carte.

La Trabant est maintenant le symbole de ce mouvement entretenu par les allemands de l'Est qui ne veulent surtout pas oublier les bons côtés de leur patrimoine.

Les Trabant et la compétition automobile

Le constructeur de la Trabant, comme tous les autres constructeurs automobile de l'Est et de l'Ouest, fait la promotion de cette auto en l'engageant dès 1957 dans des compétitions automobiles. La première apparition d'une Trabant P 50 en course remonte au 10 mai 1951 au 1^{er} Rallye Acht-Berge avec un départ et une arrivée à Zwickau. Il faudra attendre 1959, pour voir trois Trabant du Service Compétition de Zwickau participer pour la 1^{ère} fois à un rallye à l'Ouest : le « Semperit-Rallye en Autriche, elles finiront 2^{ème} et 3^{ème} dans leur classe de cylindrée (moins de 1150 cc). En 1960, première participation à une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes : le Rallye des Mille Lacs en Finlande, classés 2^{ème} et 3^{ème} dans leur classe de cylindrée. Puis ce sera le rallye des Tulipes en 1965. En 1968, deux Trabant pilotées par les équipages : Asmus / Piehler et Ullmann / Lange termineront le fameux Rallye de Monte Carlo à la 2^{ème} et 3^{ème} place dans leur classe de cylindrée. Les mêmes équipages participeront à nouveau au « Monte Carlo » 1970 avec le même succès. Nous reverrons des Trabant à cette même épreuve en 1973, 1992 (préparée par le Club Euro Trabi) et 1995.

En 1986, le Service Compétition Sachsenring a mis au point trois Trabant spécialement étudiées pour les rallyes, ce fût le modèle P 800 RS (RS pour Rennsport, soit compétition), ces autos étaient dotées d'un moteur 2 temps de 771 cc qui développait 60 cv à 6000 trs/m pour une vitesse maximum de 150 km/h

En parallèle aux rallyes, dès 1957 les Trabant ont toujours participé à des compétitions en circuit en RDA, n'oublions pas que cette auto représentait environ 60 % du parc

automobile Est-allemand jusqu'en 1990, il est donc logique de les retrouver en compétition.



RALLYE DE MONTE CARLO 1973 : Trabant du Service Course de Sachsenring

En 1993 a été créé à l'initiative d'Helmut Aßmann (ingénieur et pilote réputé à l'époque de la RDA, comparable au « Sorcier » Amédée Gordini en France), le Trophée « Trabant Lada Racing Cup » (TLRC) qui permet chaque année (ce Trophée existe toujours) à une vingtaine de Trabant de course de se rencontrer sur les principaux circuits automobiles allemands et tchèques. A noter, depuis 2003, la participation d'une Trabant française celle du Club Euro Trabi.

Les ingénieurs et autres préparateurs ex-est allemands continuent toujours à améliorer les performances des Trabant de course, ainsi arrive-t-on aujourd'hui à des moteurs qui développent 90 à 100 cv qui permettent des vitesses de 200km/h ! Nous sommes bien loin des 26 cv d'origine pour une vitesse de 100 km/h.

Les renaissances de la Trabant

Historiquement la dernière Trabant a été fabriquée le 30 avril 1991, mais depuis cette date plusieurs projets de « renaissance » ont été élaborés :

- Août 1997 : Un projet de consortium entre une société d'Ouzbekistan et un groupe américain prévoit de racheter une partie des machines de Zwickau pour relancer la fabrication de la Trabant.
- Février 1998 : La « Sachsenring Automobiltechnik AG » dirigée par les frères Rittinghaus qui fabrique des équipements automobile pour les grands constructeurs allemands, lancent un projet de voiture hybride « l'Aurore » avec un moteur Diesel / électrique.
- Mai 2003 : Le Projet « AfriCar » voulait ,en reprenant la technologie « low tech » de la Trabant, faire un véhicule utilitaire à mi-chemin entre le petit camion et le tracteur avec une vitesse de 100 km/h pour un prix d'environ 3000 euros. Cette bête de somme mécanique devait pouvoir circuler sur les pistes défoncées du continent africain. L'université de Dessau (ex-RDA) devait travailler sur ce projet notamment pour diminuer les pollutions liées au moteur 2 temps voir le remplacer par un moteur essence sans plomb. La construction sera lancée d'abord en Afrique du Sud. Une étude de faisabilité sera même faite au début 2004, le coût estimé pour la construction de l'usine : 80 millions d'euros.

Aucun de ces projets ne verra le jour.

- Septembre 2007, profitant du dernier Salon de l'Automobile de Francfort (IAA), la société bavaroise HERPA, bien connue des amateurs de modèles réduits d'avions et d'autos lance le projet de construction d'une « New Trabi » dans l'esprit de la « New Beetles », de la « New Mini » et plus récemment de la « New Fiat 500 ». Une maquette au 1/10 était exposée permettant ainsi aux visiteurs de se faire une opinion et de donner leur avis, 12.000 personnes ont participé à un référendum, le résultat a montré que 93 % des votes ont été en faveur de ce projet.

HERPA a racheté le copyright "TRABANT" à l'organisme « Trabant-Register e.V. » dépositaire du logo depuis la fermeture des usines Sachsenring. Son prix de vente sera compris entre 12.000 et 50.000 euros, selon les options, le moteur 2 temps sera remplacé par un moteur essence plus moderne qui devrait être mis au point en collaboration avec SKODA ou DACIA. Constructeurs automobiles et financiers sont les bienvenus, à suivre.

Vous pouvez consulter le site suivant pour en savoir plus et voir la « newtrabi » sous tous les angles:

<http://www.newtrabi.com>

COPIE DE LA DEPECHE « A.F.P. » QUI A ANNONCE CE SCOOP »

« Une société bavaroise veut relancer la mythique Trabant sur les routes »

12 sept. 07

FRANCFORT (AFP) — Un fabricant allemand de modèles réduits veut offrir une seconde vie à la mythique petite voiture d'Allemagne de l'Est, la Trabant, qui 50 ans après sa création, a pratiquement disparu de la circulation. La "new Trabi" devrait garder les formes carrées de sa grande soeur, mais disposer de tous les équipements modernes, selon le projet

de la société bavaroise HERPA exposé au salon automobile de Francfort, l'IAA. Seule différence de taille: elle devrait être beaucoup plus courte à l'arrière.

L'idée est venue à HERPA de relancer l'auto symbolique de l'ex-RDA, au vu du succès rencontré par son modèle réduit. "Nous en vendons 100.000 chaque année dans toute l'Allemagne, l'attachement émotionnel reste très fort", a expliqué mercredi une porte-parole.

La Trabant, développée après la séparation de l'Allemagne en deux, était la seule voiture que pouvaient espérer s'offrir la grande majorité des Allemands de l'Est, et encore, au prix d'années de patience. En tout, seuls 3 millions d'exemplaires ont été produits.

Pendant tout le salon de Francfort, les visiteurs vont pouvoir donner leur avis sur sa nouvelle version. Si leur verdict est positif, la petite voiture, surnommée affectueusement "carton" par ses utilisateurs en référence à la souplesse de sa carrosserie, pourrait retrouver la route.

Encore faut-il trouver un constructeur pour la produire grandeur nature. HERPA est actuellement en discussion avec plusieurs d'entre eux, mais leur identité reste pour le moment secrète. "Nous aimerions qu'elle soit fabriquée en Saxe (Est)", où était installé l'ancien fabricant de la Trabant, aujourd'hui disparu. Le dernier véhicule était sorti des lignes de montage de VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau en 1991. »



MAQUETTE DE LA « NEW TRABI » D'HERPA

4 - DOCUMENTS ANNEXES SUR LA TRABANT

40 - CARACTERISTIQUES GENERALES DES MODELES TRABANT + LA P70

	P 70	P 50	P50/2	P60	P 601	P 1.1
Période de construction	1955 – 1959	1957 – 1962	1962	1962 – 1966	1963 – 1990	1988 - 1991
Moteur	2 temps	2 temps	2 temps	2 temps	2 temps	4 temps
Cylindrée	690	500	500	600	600	1043
Puissance cv	21	18	20	23	23/26	40
Taux compression	1 :6,8	1 :6,7	1 :7,6	1 :7,6	1 :7,8	1 :9,5
Poids	800 kg	620 kg	620 kg	620 kg	615 kg	700 kg
Vitesse	90 km/h	90 km/h	95 km/h	100 km/h	110 km/h	125 km/h
Consommation	7,4 l	8 l	8 l	8,5 l	8,5 l	7,9 l
Dimensions (LxlxH) en cm	374x150x143	336x150x146	336x150x146	336x150x146	360x151x147	355x150x143
Prix moyen de la Berline / Kombi en Mark-Est	9.250 / 9.900	7.450 / 9.300	7.850 / 9.700	7.850 / 9.700	8.000 / 10.000	19.865 / 21.000

41 - PRODUCTION DES DIFFERENTS MODELES DE TRABANT + LA P70

Modèles / Type	Années production	Quantités par type	Quantités totales par modèle
P 70	1955 – 1959	36.151	La P70 ne fait pas parti des « Trabant »
P 50 Berline	1957 – 1962	97.991	
P 50 Kombi	1958 - 1962	8.459	
P 50 (Total)	1957 – 1962		106.450
P 50/2 Berline	1962	21.816	
P 50/2 Kombi	1962	3.184	
P 50/2 (total)	1962		25.000
P 60 Berline	1962 – 1964	69.899	
P 60 Kombi	1962 - 1965	39.573	
P 60 (Total)	1962 – 1965		109.472
P 601 Berline	1963 – 1990	2.242.013	
P 601 Kombi	1965 - 1990	563.985	
P 601 Kübel	1966 - 1990	10.972	
P601 (total)	1963 - 1990		2.818.547
P 1.1 Berline	1988 – 1991	17.301	
P 1.1 Kombi	1989 – 1991	21.677	
P1.1 Tramp	1990- 1991	496	
P 1.1 (Total)	1988 - 1991		39.474
Total Trabant			3.098.943

Source : « 50 Jahre Trabant » - Andrea Verlag (2007)

5 – QUELQUES BLAGUES SUR LA TRABANT

- Le feu passe au vert, la Trabant ne démarre pas. Pourquoi ? parce qu'un chewing-gum est resté collé sous un pneu.
- Comment multiplier par deux la valeur d'une Trabant ? En faisant le plein.
- Pourquoi les Trabant modèle « luxe » ont la vitre arrière chauffante ? Pour avoir les mains au chaud quand on la pousse.
- Une Trabant et un zèbre se rencontrent dans le désert. « Qui es-tu ? Demande la Trabant, « Je suis un cheval » répond le zèbre, « et toi qui es-tu » ? « Je suis une voiture » Les deux partent dans un immense éclat de rire.
- Un américain a commandé une Trabant en RDA sur un catalogue, quelques semaines plus tard la Trabant arrive dans le port de New York, elle est débarquée sur le quai, l'acheteur la regarde et s'exclame : « Ils sont drôles ces allemands de l'Est, pourquoi m'ont-ils envoyé un échantillon ! ».

Si vous en connaissez d'autres, n'hésitez surtout pas à me les envoyer !



Berlin 1990 – Jerusalem Straße, voilà une bonne blague !

6 - LE CLUB VOUS PROPOSE

A – Un CD-ROM TRABANT qui contient toutes les nomenclatures des pièces de rechange Trabant P601 avec de nombreux schémas détaillés et toutes les références et désignations, très utile pour entretenir et réparer son auto et aussi pour commander des pièces. Ce DVD contient aussi tous les manuels de réparation (style Revue Technique Automobile, bien connue en France) de tous les modèles Trabant (P50, P600, P601, 1.1, Kübel) et pour finir un film très kitch en couleur et sonore de 22 minutes dans lequel un gentil mécanicien est-allemand vous explique tout sur l'entretien de votre auto favorite (allumage, frein, carburation, vidange – graissage,...). Prix de vente franco de port : 40 euros, à commander auprès du Club. Ce DVD remplace, entre autres, toute la documentation papier (réparations, réglages,...).

B – Une TRABANT jouet en plastique (très solide) pour enfant de 18 mois à 3 ans, style voiture à pédales mais sans pédale ! Mais avec volant directionnel. L'enfant s'assoit dessus et avance avec ses pieds (idéal pour fortifier les jambes et apprendre à marcher).

Dimensions : hauteur = 30 cm au niveau du siège et 45 cm au niveau du volant, longueur = 70 cm et 30 cm de large. Existe en deux versions : Pompier (rouge, bien sûr), Taxi (jaune, comme à NYC ou Mexico) .

Photo visible sur le site Internet du Club (www.eurotrabi.com) à la rubrique « Petites Annonces/Offres Diverses ». Prix : 45 euros + port, à commander auprès du Club.

C – Un nouveau stock de pièces de rechange complet pour TRABANT P601. Le Club a fait récemment l'acquisition d'un important stock de pièces qui permet maintenant de vous assurer la fourniture complète de toutes les pièces pour votre Trabant P601 : freins, embrayage, équipements électriques, éléments de carrosserie, pare-brise et toutes les vitres et enfin moteurs et boîtes de vitesse (tous modèles) d'occasion en bon état de marche. Contacter le Club pour plus de détails.

7 – REVUE DE PRESSE INTERNATIONALE - NOVEMBRE 2007

En complément à notre traditionnelle revue de presse « papier », vous trouverez ci-dessous quelques adresses de sites Internet (communiquées par des membres internautes du Club que je remercie vivement) intéressantes :

<http://www.amusoire.net/?2007/09/18/369-la-trabi-nostalgie>

THE STANDARD HONG KONG :

http://www.thestandard.com.hk/news_detail.asp?we_cat=9&art_id=56613&sid=16203037&con_type=1&d_str=20071110&fc=10

L'EXPRESS :

<http://www.lexpress.fr/info/quotidien/reportage-photo/default.asp?id=461294>

L'INTERNAUTE AUTOMOBILE :

<http://www.linternaute.com/auto/la-trabant-fete-ses-cinquante-ans/la-trabant-fete-ses-cinquante-ans.shtml>

INTERNATIONAL SPY MUSEUM :

http://www.spymuseum.org/programs/calendar_pages/2007_11_09_prog.php

LE MONDE :

<http://www.lemonde.fr/web/article/0,1-0@2-3238,36-974693@51-967184,0.html>

L'USINE NOUVELLE :

<http://www.usinenouvelle.com/article/la-trabant-symbole-de-l-ex-rda-fete-ses-50-ans.121635>

AFP:

http://afp.google.com/article/ALeqM5jV5DRiU_DnhCG-HChNOew6n4s99A

<http://vgrison.canalblog.com/>

Et de loin le meilleur pour la fin, j'ai beaucoup ri ! Vous aussi (un grand merci à Gérard Raynaud, membre du Club à Rouen) . Maintenant je comprends pourquoi sur le drapeau de la RDA on trouve un compas et un marteau ! 4 minutes 16 secondes de pur bonheur ! A visionner en boucle.

http://www.livevideo.com/media/playvideo_fs.aspx?fs=1&cid=F4B5854611D141AFA19359F36DCDC74F

En complément, vous trouverez les articles suivants :

- VSD du 15-21 août 2007 : « COMMUNIST PARK ».
- LVA N° 1263 du 29/03/07 : « La Trabant est la meilleure voiture du monde (à répéter 100 fois).
- LVA N° 1266 du 19/04/07 : « Soutien au club Trabant ».
- LE MONDE du 25/05/07 : « La Trabant au musée »
- GAZOLINE N° 138 d'octobre 2007 : « A l'ombre de la Trabant ».
- L'EXPANSION N° 724 de novembre 2007
- LE MONDE du 6/ 11/07: « La Trabant, voiture symbole de la RDA, a 50 ans »
- METRO / Belgique du 5/11/07
- LA TRIBUNE / LE PROGRES du 24/05/07 : « La passion des voitures rétro »
- LA GAZETTE DE LA LOIRE du 18/05/07 : « Une superbe Trabant »
- LA DERNIERE HEURE / Belgique du 5/11/07

- LVA N°1273 du 7/06/07 : « 27^{ème} Tour de Bretagne ».

Si au cours de vos lectures, vous trouvez des articles de presse et des sites Internet sur les autos des pays d'Europe de l'Est, merci de me les communiquer pour notre prochaine « REVUE DE PRESSE ».

Je vous souhaite une bonne lecture..... et à nouveau bon anniversaire !

Claude MARTIN, le 19/11/07



L'été dans VSD

Jusqu'à la fin août, VSD suit le combat des ouvrières de L'USINE ECCE MENACÉE DE FERMETURE

7/ COMMUNIST PARK

Suite du voyage en Pologne : Marie-Hélène, la communiste, découvre Nowa Huta, l'idéale cité socialiste des ouvriers.

REPORTAGE : ANTOINE DREYFUS ET OLIVIER TOUON POUR VSD (PHOTOS)

Je vous assure que madame est membre du parti communiste français !

— Non, vraiment ? Ça existe encore ?

Jacob roule de grands yeux et lâche, goguenard : « Il faudrait peut-être dire à cette dame que nous nous sommes débarrassés du communisme, en Pologne. » Jacob, le Polonais, n'en revient pas. Il a en face de lui une authentique communiste française, alors que son pays essaie de digérer son passé rouge. Marie-Hélène Bourlard, elle, est adhérente du parti communiste français (PCF) depuis trente ans. Elle a pris sa carte au parti un an après son adhésion à la CGT. Et malgré les déconvenues de Marie-George Buffet à la dernière élection présidentielle (2% des votes exprimés), elle croit encore à la lutte des classes.

Jacob, c'est tout l'inverse. Âgé de 24 ans, il avait 6 ans lorsque le mur de Berlin est tombé. En tant que guide, il gagne sa vie en accompagnant des touristes occidentaux dans le parc d'attractions du communisme : Nowa Huta, la cité idéale du réalisme socialiste, à 10 kilomètres de Cracovie.

Le PC a structuré la vie de Marie-Hélène. « Tous les ans, nous emmenions nos enfants voir le défilé du 1^{er} Mai, raconte-t-elle. Et puis j'ai envoyé mon fils aîné, qui a aujourd'hui 30 ans, en colonie de vacances avec le parti. Il est allé en Pologne et dans l'ancienne Allemagne de l'Est. Je crois qu'il a bien aimé. Mais c'était une autre époque. Le PCF ne pèse plus grand-chose. Mais j'y crois toujours. » Marie-George Buffet fut la seule candidate à la présidentielle à avoir fait le déplacement à

Poix-du-Nord pour soutenir les ouvrières. Celles-ci ont voté massivement pour la candidate communiste, mais cela n'a pas réussi à la sauver de la déconfiture électorale*.

Rendez-vous à l'une des portes de la vieille ville : Jacob fait monter Marie-Hélène et Annie dans sa Trabant noire, la célèbre voiture est-allemande au moteur deux-temps. Dix kilomètres plus loin, adossé à son auto, Jacob explique Nowa Huta : « Cracovie représentait la ville bourgeoise et conservatrice. Lorsque les communistes ont pris le pouvoir en Pologne, ils ont décidé de construire l'anti-Cracovie, son opposé. » Bâtie à

l'emplacement du village de Mogila, Nowa Huta (littéralement : Acierie nouvelle) a été créée dans les années cinquante comme une cité d'habitations ouvrières idéale, dans le pur style du réalisme socialiste. Une « muselière destinée à faire taire la Cracovie des intellectuels », comme l'a écrit un sociologue. Unique en son genre, Nowa Huta a été édifiée en dix ans, de 1949 à 1959. Elle offre un étonnant mélange de styles néo-Renaissance et classique. Jacob poursuit : « Le centre de Nowa Huta a été conçu selon un plan en étoile, imitant celui de la Rome baroque. Et de nombreuses façades de bâtiments ont une orne-

« À 10 ans, mon fils aîné est parti en Pologne et en ex-Allemagne de l'Est en colonie de vacances avec le PC »



DÉCEPTION. Sous le regard de Lénine, Marie-Hélène Bourlard visite l'appartement type familial de Nowa Huta. La cégétiste trouve le logement un peu étroit.

mentation copiée sur des monuments célèbres. »

Parallèlement, le pouvoir communiste bâtissait le combinat industriel : des aciéries concentrées dans un rectangle de 10 kilomètres de long sur 3 de large. À partir de l'entrée de ce combinat, désormais propriété de l'aciériste Mittal Steel Company, des ouvriers pouvaient mettre qu'une minute pour rejoindre leurs ateliers. L'entrée du combinat se pare de deux bâtiments copies de palais vénitiens, avec des escaliers en marbre. Nowa Huta rythmait aussi la vie sociale de ses 100 000 habitants : théâtre, sports, fêtes, remises de diplômes...

Le lendemain, Marie-Hélène et Annie ont pu visiter un appartement type. Il appartenait à une vieille dame qui avait gardé la décoration d'origine. Le logement type, de 40 mètres carrés, comprend deux pièces principales, une salle de bains, une cuisine et des toilettes. Les parents dormaient



VOYAGE EN "OSTALGIE"

Jacob, un Polonais, travaille pour l'agence Crazy Guides. Il fait visiter en Trabant la cité de Nowa Huta, bâtie dans les années cinquante pour accueillir les travailleurs. Aujourd'hui, elle devient à la mode chez les jeunes et les artistes.

dans le salon équipé d'un canapé-lit. Souvent, les couples avaient un ou deux enfants qui couchaient dans la chambre attenante. « Il faut comprendre que dans les années cinquante, explique le guide, les ouvriers qui habitaient ici ont découvert la modernité – l'électricité, l'eau courante, les toilettes. Et tout se trouvait à proximité : l'école, les commerces et l'église. Des fenêtres, on pouvait surveiller ses enfants. » La face cachée de Nowa Huta, c'est la pollution. La cité radieuse communiste a été encrassée par des milliers de tonnes de poussières qui tapissaient les façades comme les poumons. Malgré les arbres et les parcs, Nowa Huta fut l'une des villes les plus polluées au monde.

Après ces visites, Marie-Hélène a un sentiment mitigé. Communiste convaincue, elle n'a pourtant pas connu ce mode de vie collectif ni vécu les affres du communisme. « C'est pas mal, mais ils pourraient nettoyer les façades. C'est quand même très crasseux ! »

"Le centre de Nowa Huta a été conçu selon un plan en étoile imitant celui de la Rome baroque" *Jacob, guide*



CONGLOMÉRAT. Marie-Hélène devant le complexe industriel de Nowa Huta, aujourd'hui propriété de l'Indien L. Mittal : les aciéries s'étendent sur 10 kilomètres.

Dans l'appartement typé l'agence Crazy Guides, installée dans la chambre des enfants, vend des tee-shirts qui arborent tous le portrait de Lénine. Sur un dessin, il figure au centre d'un cible. « Shoot da fucker » (« Tue cet enfoiré ») est-il écrit. Nous traduisons pour Marie-Hélène : « Oh ben non, quand même. Faut respecter Lénine », lâche-t-elle. Les enfants du communisme n'ont pas les mêmes pudeurs : « C'est notre tee-shirt vedette, précisent-ils, celui que nous vendons le plus. » **A.** (*) À Poix-du-Nord, au premier tour de présidentielle, Ségolène Royal a obtenu 29,12% des voix, Nicolas Sarkozy 25,4%, François Bayrou 13,21% et Marie-Georgette Buffet 4,03%.

La semaine prochaine : La reconversion.

Chaque jour retrouvez le blog du "conflit" sur www.vsd.fr

LVA N° 1263 du 29/03/07 : « La Trabant est la meilleure voiture du monde (à répéter 100 fois).

La Trabant est la meilleure voiture du monde (à répéter 100 fois)



Berlin-Est,
place de l'Opéra
en 1972 :
les Trabant sont
nombreuses...

Il est navrant que LVA se fasse à nouveau l'écho, sans réagir cette fois, de propos négatifs à l'égard de la Trabant. Déjà le 09/12/04, Fenouil dans ses "Décalages horaires" parlait ainsi de la Trabant : «Triste deux-temps taillé dans du carton, lent, polluant et dangereux...». Suite à ma réaction, en tant que Président du Club euro trabi qui regroupe plus de 300 heureux propriétaires de Trabant en France, l'ami Fenouil avait fait paraître un rectificatif. Mais cette fois, M. Michel Dardenne dans LVA N°1259 du 01/03/07, rubrique "courrier", regrette à propos du musée Schlumpf : «Domage que le nouveau musée Auto n'ait pas récupéré cette collection modeste (en fait des véhicules de pompiers) mais néanmoins digne d'intérêt par rapport aux Trabant et autres

Renault 16 exposées...». Et la réponse de LVA ne fait aucune remarque quant aux propos pour le moins désobligeants de ce monsieur vis-à-vis des Trabant et Renault 16. Pourtant, connaissez-vous beaucoup d'autos à traction avant qui en 1957 (année de fabrication des premières Trabant), étaient dotées d'une architecture moteur/boîte transversale en porte-à-faux sur le train avant, ce dernier équipé de triangles, de quatre roues indépendantes et d'une carrosserie non pas en carton, mais composite à base de coton et de résine phénolique qui présente l'avantage de ne pas rouiller, d'être légère et très facile à réparer ? Compte tenu de la situation, que je qualifierais de grave, j'invite ces deux éminents collaborateurs du groupe LVA à une séance de rééducation.

Je leur laisse le choix : soit faire 100 fois le tour de la place du Colonel Fabien à Paris dans ma Trabant présidentielle, ou seulement 5 tours (cela devrait être suffisant) sur le circuit de leur choix, dans ma Trabant de compétition ! J'ajoute que dans la mesure où la Trabant est une vraie 4 places M. Michel Dardenne est également invité.

Claude MARTIN, CLUB EURO TRABI

Ouf, j'ai cru un moment que le lecteur par qui tous les maux s'abattent sur nos têtes allait échapper à la sanction. En guise de premier exercice de rééducation, Claude Martin nous inflige la vision cauchemardesque de la place de l'Opéra de Berlin-Est, datée de 1972 et encombrée d'au moins quatre Trabant ! Vous ne trouvez pas que ça sent la résine phénolique ?

Soutien au club Trabant

Je dis bravo à Claude Martin pour ses remarques au sujet des Trabant (LVA du 29 mars). Aucun modèle produit par un "pays de l'Est" ou communiste quel qu'il soit ne trouve grâce aux yeux de la presse automobile en général. Hélas, LVA n'y échappe pas : Trabant, Wartburg, Barkas, Skoda, Moskvitch, etc. sont systématiquement dénigrés et ridiculisés. Même la "cauchemardesque" place de l'Opéra de Berlin-Est vous est "infilgée" ! Je possède de nombreux modèles

de ces "pays de l'Est" et j'en suis très satisfait et heureux de rouler avec. Je possède aussi une Reliant Rialto, une horreur en plastique à trois roues, un tricycle ! Mais elle est anglaise. La trouverez-vous elle aussi ridicule ?

Patrice BEKUS, 50 Hudimesnil

Mais bien sûr, au moins autant que notre 2 CV nationale, ses baroques cousines Dyane et Ami 6, le Biscuter Voisin, les Daimler dorées de Gulbenkian, un Continental kit sur une Cadillac

full size, les stretch-limousines blanches à faux compas ou un coupé-chauffeur Rosengart 5 CV. Heureusement, qu'ils aient œuvré sous un régime libéral ou collectiviste, les constructeurs auto nous ont donné une foule d'autos ridicules à collectionner. "Ridicule : qui excite le rire", selon le petit Larousse. Ne nous prenons pas au sérieux, sachons rire de nos voitures préférées. Et sur ce point, rassurez-vous, Claude Martin n'est pas le dernier...

Merci à Patrice Bekus !

LE MONDE du 25 mai 2007 : « La Trabant au musée »

ici&ailleurs

La Trabant au musée

Berlin
Correspondance

Ce ne sont que de modestes objets : paire de chaussures, blouse de travail, boîte de lessive. Les musées allemands les exposent pourtant sous vitrines. Car ces témoignages de la vie quotidienne en ex-RDA sont désormais reconnus comme partie intégrante du patrimoine national. L'inauguration récente, à Berlin, du DDR Museum, un musée privé qui leur est consacré, ou encore l'exposition « Dictature et quotidien en RDA », qui, sur deux étages, vient d'ouvrir ses portes au Deutsches Historisches Museum, en sont l'illustration.

« La RDA n'est pas qu'une histoire politique, mais aussi une histoire de vie de tous les jours, explique l'une des deux commissaires de l'exposition, Regine Falkenberg. Comment les citoyens de ce pays parvenaient-ils à surmonter leur quotidien ? Comment assumaient-ils les exigences de la dictature ? » Qu'elle évoque les loisirs, l'urbanisme ou les femmes au travail, l'exposition du Deutsches Historisches Museum met le thème en relation avec le discours de propagande.

Affiches, slogans, photos, blagues et paroles populaires offrent une approche critique d'un ensemble qui, sinon, ressemblerait à un cabinet de curiosités au design daté. Les commissaires de l'exposition ont voulu éviter l'écueil « touristique » qu'elles dénoncent dans la conception du DDR Museum. Certes, on retrouve en partie dans l'une comme dans l'autre collection les mêmes objets : une Trabant, une cuisine aménagée, un poste de télévision diffusant en boucle le « Tagesschau », le journal du soir. Mais là où le Deutsches Historisches Museum présente, documents à l'appui, une Trabant-Jeep qui servait à patrouiller le long du Mur, le DDR Museum propose au visiteur d'éprouver « la sensation » d'être au volant de ce véhicule, symbole de l'ex-RDA, en montant dedans. Reste que ces objets muséifiés entrent donc dans l'Histoire. Toujours plus nombreux : « Face aux destructions de bâtiments de cette époque, les gens éprouvent le besoin de donner aux musées ce qui leur a appartenu, pour que cela, au moins, reste », poursuit Regine Falkenberg. ■

LORRAINE ROSSIGNOL

ACTUALITÉS

DANS LE MONDE

August Horch Museum Zwickau (Allemagne)

A L'OMBRE DE LA TRABANT

Zwickau, c'est la ville où Trabi est née, où elle a grandi, où elle a été fabriquée, rue Crimmitschauer : c'est aussi la ville de naissance d'un certain Horch, August Horch (1868-1951), un grand monsieur de l'automobile allemande, à l'origine, entre autres, de l'épopée d'Audi. Horch est, en effet, l'une des quatre marques qui, avec Audi, D.K.W. et Wanderer, constituera le groupe Auto Union AG, né en 1932 et symbolisé par les quatre anneaux entrelacés, un par partenaire. La ville de Zwickau consacre un musée à cet August, planté dans le jardin de ce qui fut sa maison. Vous ne pouvez pas vous y tromper. La rue porte le nom latin de Horch,



A Zwickau, l'ancienne usine Sachsenring où l'on produisait les Trabant existe toujours. On y assemble aujourd'hui des équipements pour l'industrie automobile allemande.



Au mur, de grandes fresques reprennent les publicités d'époque. Rouler en Trabant, ça pouvait être fun ?

Audistraße. Le bâtiment est tout neuf, il a été inauguré le 10 septembre 2004. Il dévoile, au premier étage, la vie et l'œuvre du fondateur, reconstituant même son bureau, simple, dépouillé, pragmatique à défaut d'être chaleureux. Il voisine avec des documents historiques, des moteurs, le bon vieux deux cylindres deux-temps de la Trabant, bien sûr, mais aussi un rotatif, un moteur Diesel et tout le train AV de la dernière 1.1, celle qui a été produite de 1989 à 1991, après la chute du Mur de Berlin.

Plus de 3 millions

Au rez-de-chaussée, cohabitent 70 véhicules et presque autant d'éléments didactiques pour suivre l'histoire de ce mythe. Les pubs affichent sans faux semblant le côté propagande d'une communication qui n'avait pas besoin de faire de la réclame : la Trabant était la seule voiture disponible pour le peuple de la République démocratique allemande (l'*Intelligentia* avait, elle, droit à la Wartburg). La seule, l'unique. On s'endettaient une vie entière pour l'acquiescer. On devait montrer patte blanche, plaire au commissaire politique, bien faire son travail, penser, respirer et vivre communiste

pour avoir le droit d'en commander une. On payait alors son écot, régulièrement, et 15 ou 20 ans plus tard, on vous organisait une fête pour prendre possession de votre Trabi. Vous vous endimanchiez jusqu'au bout des ongles, vous faisiez des

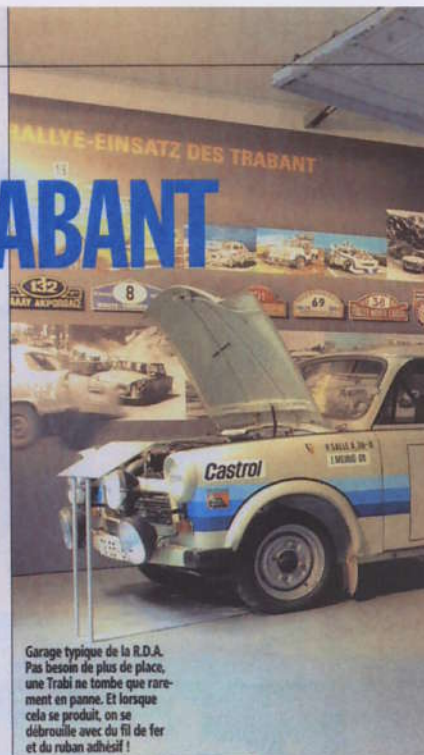
courbettes devant les officiels, toute votre famille, tous vos amis avaient la larme à l'œil. Vous étiez fiers comme Staline devant un défilé sur la place Rouge et plus personne ne vous regardait comme avant. Vous étiez un élu, l'un des 3.051.485 heureux propriétaires d'une Trabi. Vous aviez entre les mains une voiture incroyable, immortelle, construite sur les ruines d'une Allemagne coupée en deux par la Seconde Guerre mondiale. Avec une usine qui avait perdu l'essentiel de son savoir-faire, les meilleurs ingénieurs ayant été réquisitionnés par le grand frère soviétique ou ayant réussi à s'échapper vers l'ouest. Auto Union n'existe plus. Sachsenring prend sa place. A Eisenach, BMW connaît le même sort, devenant Wartburg. La R.D.A. a besoin de voitures solides à défaut d'être révolutionnaires. On ne veut pas de la gabegie des impérialistes occidentaux. La Trabant souhaitée par les autorités politiques devra durer le temps d'une vie bien rem-



Du coton dans une vitrine ? Et oui, c'est la matière première servant à fabriquer le plastique des carrosseries !



Comment se fabriquait une Trabant ? Toutes les explications et les phases grandeur nature, ou presque.



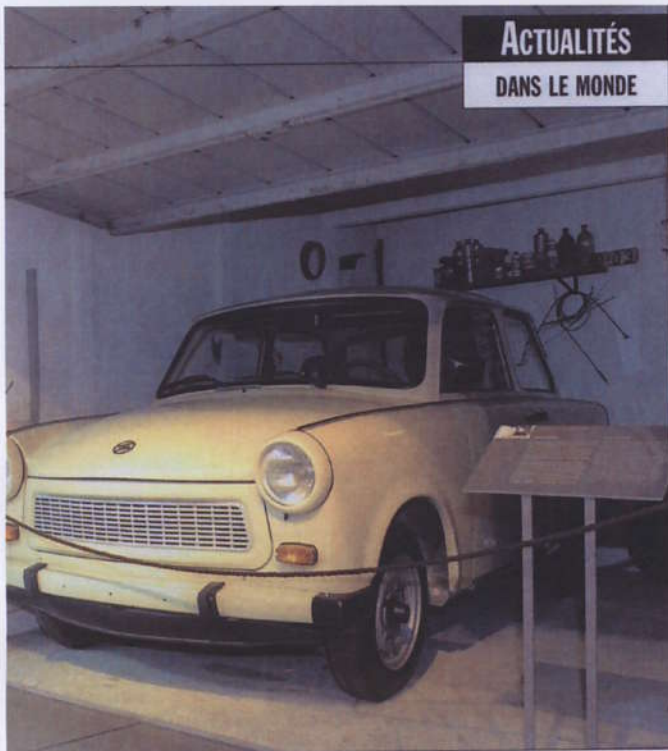
Garage typique de la R.D.A. Pas besoin de plus de place, une Trabi ne tombe que rarement en panne. Et lorsque cela se produit, on se débrouille avec du fil de fer et du ruban adhésif !

plie. C'est ce qui explique sans doute le choix d'une carrosserie en Duroplast dont on se demande bien aujourd'hui comment on va parvenir à la recycler, tellement elle se refuse à mourir. La matière ressemble à du plastique (en fait, c'est du coton aggloméré par du phénol, un produit dérivé de la distillation du charbon) ou plus exactement à un compromis entre le formica et la bakélite. Elle se travaille comme la résine et l'Industrieverband Fahrzeugbau (I.F.A.), le conglomérat qui regroupe toute l'industrie automobile est-allemande, l'a testée avec succès sur ses I.F.A. F8 et F9, dérivées des D.K.W. d'avant-guerre et produites à Zwickau.

400 heures par Trabi

Dès les premiers pas au rez-de-chaussée, on vous explique les 1 cédés utilisés pour construire Trabant. C'est étonnant, d'autant vous voyez tout à la fois réelle, commence d'abord par la struct de la voiture : aussi dépouillée qu'un cadre de vélo. On poursuit par l'ave des pièces de carrosserie moulées et pressées, collées double-face (!) avant d'être vissées. Cette méthode fait bricoler et comprend mieux pourquoi il faut 400 heures de travail pour en assembler une ! A titre de comparaison, il faudra 31 heures, à la fin des années 70, pour monter une Renault 4. Procédé est d'autant plus surprenant

ACTUALITÉS DANS LE MONDE



Informations pratiques

> August Horch Museum Zwickau, 7, Audistraße, 0049.375.271.73.80, www.horch-museum.de (5 euros, ouvert tous les jours sauf le lundi de 9h30 à 17h, nocturne jusqu'à 21h le premier jeudi de chaque mois).
> Office tourisme de Zwickau, 6, Hauptstraße, 0049.375.271.32.40, www.zwickautourist.de



La P50 est la première à recevoir le nom de Trabant.



Un coupé P70. On ne parlait pas encore de Trabant, mais d'L.A. ou d'A.W.Z.

qu'une pub vous annonce fièrement, photo à l'appui, qu'on peut monter dans et sur une Trabant à... 18 ! Pas moins. Costaud la Trabi.
La première de la famille est née en octobre 1954, au sein de l'Automobile Werke Zwickau. Elle ne s'appelle pas encore Trabant mais A.W.Z. P70. Elle a déjà la mécanique deux cylindres deux-temps, héritage du groupe Audi, qui présente l'avantage d'être simple à fabriquer (beaucoup moins de pièces en mouvement), moins cher à produire et remarquablement endurant. Et elle préfigure ce que sera la voiture du peuple allemand... La vraie, l'unique puisque l'Ouest décadent ne fait que des automobiles bourgeoises, la Coccinelle ne méritait pas, aux yeux des dirigeants communistes, le vocable de *Volks Wagen* (voiture du peuple). Il en sera produit 36.786 exemplaires dont un petit millier de coupés, arborant déjà le célèbre "S" de Sachsenring. Le nom de Trabant n'apparaît qu'à la fin de 1957, pour saluer l'exploit du grand frère soviétique qui a lancé, le 4 octobre, le premier satellite au monde, Spoutnik (qu'on peut traduire par *trabant* en allemand). Il s'accompagne, le 7 novembre, de l'arrivée de la P50, copie presque conforme de sa devancière, mais qui utilise cette fois un refroidissement liquide en lieu et place de l'air. Plus petite, pas très puissante (18 ch), elle se vend dans ses différentes versions (notamment P500 et P501) à 134.435 exemplaires jusqu'en août 1962. Lui succède alors une P60 (moteur 600 cm³) jusqu'en juin 1964 (106.007 exemplaires), puis la plus connue d'entre toutes les Trabi, la P601 qui perdurera jusqu'à la chute du Mur, en 1989. Ne s'offrant le 12 V qu'en 1983 et une puissance portée à 26 ch depuis 1968. La légende s'achève en jus de boudin avec la réunification de l'Allemagne. Volkswagen fournit alors un moteur et le train AV de la Polo pour la production d'une version sacrément modernisée, le Type 1.1. Aussi excitant qu'une orie dans un champ de pavot comme en témoignent ses 38.994 exemplaires. La dernière Trabant quitte la chaîne le 24 avril 1991 pour toujours. C'est la fin d'un symbole et le début d'une seconde carrière pour celle qui est devenue un objet de culte décalé et réussit l'exploit, chaque année, de réunir des passionnés venus de toute l'Europe à la grand-messe de juin,

tant pas, aux yeux des dirigeants communistes, le vocable de *Volks Wagen* (voiture du peuple). Il en sera produit 36.786 exemplaires dont un petit millier de coupés, arborant déjà le célèbre "S" de Sachsenring. Le nom de Trabant n'apparaît qu'à la fin de 1957, pour saluer l'exploit du grand frère soviétique qui a lancé, le 4 octobre, le premier satellite au monde, Spoutnik (qu'on peut traduire par *trabant* en allemand). Il s'accompagne, le 7 novembre, de l'arrivée de la P50, copie presque conforme de sa devancière, mais qui utilise cette fois un refroidissement liquide en lieu et place de l'air. Plus petite, pas très puissante (18 ch), elle se vend dans ses différentes versions (notamment P500 et P501) à 134.435 exemplaires jusqu'en août 1962. Lui succède alors une P60 (moteur 600 cm³) jusqu'en juin 1964 (106.007 exemplaires), puis la plus connue d'entre toutes les Trabi, la P601 qui perdurera jusqu'à la chute du Mur, en 1989. Ne s'offrant le 12 V qu'en 1983 et une puissance portée à 26 ch depuis 1968. La légende s'achève en jus de boudin avec la réunification de l'Allemagne. Volkswagen fournit alors un moteur et le train AV de la Polo pour la production d'une version sacrément modernisée, le Type 1.1. Aussi excitant qu'une orie dans un champ de pavot comme en témoignent ses 38.994 exemplaires. La dernière Trabant quitte la chaîne le 24 avril 1991 pour toujours. C'est la fin d'un symbole et le début d'une seconde carrière pour celle qui est devenue un objet de culte décalé et réussit l'exploit, chaque année, de réunir des passionnés venus de toute l'Europe à la grand-messe de juin,



La millionième Trabant a été conservée par le Musée. Elle est sortie en 1973 et c'était une P601.



Quelques Trabant auxquelles vous avez échappé, à l'image de la WE II.



Le moteur à piston rotatif a failli remplacer le deux-temps ! C'était dans les années 1963-1965, bien avant la M35 ou la Birotor ! Figurez-vous qu'on y a même étudié un... trirotor !

à Zwickau. Ils sont généralement plus de 6.000 à se vautrer dans le berceau de la Trabant.

Auto incroyable

Au fil des mises en scène, on découvre que la Trabant a failli être équipée d'un moteur diesel trois cylindres de 1.1 l, d'une injection électronique ou, nettement plus novateur, d'un moteur à piston rotatif de type Wankel développé dans les usines ZEK Karl-Marx-Stadt puis VEB-Sachsenring de Zwickau. Nous étions alors dans les années 1963-1965 et si le projet a été très avancé (on peut en voir un exemplaire avec bloc en aluminium et allumage par deux bougies), il n'a pas abouti faute de crédits. On y découvre aussi un prototype à propulsion... électrique et la fameuse P610 qui a été étudiée, de 1973 à 1979, en collaboration avec Wartburg et Skoda. Vingt-et-un exemplaires seront assemblés avec un moteur de 1.100 cm³.

Au hasard du cheminement, le guide vous explique (en allemand) que la petite Trabi, surnommée "le carton de course" ou le "bombardier en plastique" en référence au matériau utilisé pour sa construction, était si solide et si ingénieuse qu'on pouvait la réparer avec un rouleau de ruban adhésif, du fil de fer et des élastiques ! Une Trabi est garée dans la reconstitution d'un garage typique de la R.D.A. A ses côtés, des déclinaisons parfois fantaisistes, comme la Trabi camping-car ou Trabi Dachzelt : une tente se déploie sur le toit, sous laquelle deux personnes sont censées pouvoir dormir ! Une autre tracte une remorque, qui est une demi-Trabi. L'armée de la R.D.A., la N.V.A., roule en Trabi P601-A Kübelwagen 4x4 (octobre 1966) : elle en possède 8.022, tandis que l'administration des eaux et forêts en acquiert 2.024. Dès 1960, la Trabi participe à des rallyes, sur-

tout à l'Est, mais on la verra aussi au Monte-Carlo 1969, au Tour de Belgique et au Tulp des Pays-Bas (1966). Entre 1986 et 1988, trois unités du modèle Rallye Car sont fabriquées, dont une est exposée au musée. Elle est finalement partout la Trabant. Il suffit de parcourir les allées, de revisiter son histoire, chez elle, dans le lieu historique où elle est née, pour s'en convaincre. Ce n'est pas une voiture, c'est un art de vivre. Il s'est inventé dans une économie qui manquait de matières premières (d'où cet incroyable plastique qui en fait la voiture "synthétique" la plus produite au monde) mais pas d'imagination (elle fut la première à monter un moteur en position transversale AV, bien avant la Mini). Elle est loin de la ringardise et des moqueries de nos certitudes empestées d'Occidentaux... Vive la Trabi !

PIERRE-BRICE LEBRIN
PHOTOS ALAIN MÉAULLE

L'usine Trabant

Il y a cinquante ans naissait la voiture symbole de l'Allemagne de l'Est. Si la production n'a guère perduré au-delà de la chute du mur, la « Trabi » est devenue un objet de collection... à l'Ouest.

Les nostalgiques seront déçus. Hormis quelques bâtiments administratifs sans grand intérêt, il ne reste rien des trois usines qui ont produit pendant plus de trente ans la Trabant, à Zwickau, dans l'ex-République démocratique allemande (RDA). Cette ville de 100 000 habitants située près de la frontière avec la République tchèque, dont la tradition de construction automobile (Horch et Audi) remonte au début du XX^e siècle, est le berceau de cette drôle de petite voiture.

Avec son moteur à deux temps nourri d'un mélange d'huile et d'essence et pétaradant comme celui d'une Mobyette, on la reconnaît à son bruit, avant même d'avoir vu la fumée de son pot d'échappement. Cet engin, créé par les ingénieurs est-allemands dans les années 50, est d'une extrême simplicité. D'abord par design. Son cahier des charges est proche de celui de la 2 CV : quatre places, économique à l'achat et à l'entretien, et fiable. Mais aussi par nécessité. Pour la conception de la Trabant, qui démarre au début des années 50, il a en effet fallu s'adapter à la pénurie d'acier dans cette période d'après-guerre. Pour remplacer la tôle qui fait défaut, les techniciens inventent le Duroplast, ancêtre des matériaux composites. Une trame de coton prise en sandwich entre des couches de résine et pressée à chaud sert à fabriquer la carrosserie. Ce qui vaut à cet avatar de la technologie automobile le sobriquet de « bombardier de plastique ». Pas très solide, ce matériau a toutefois l'avantage de ne pas rouiller.

C'est sous cette forme que le 7 novembre 1957, jour anniversaire de la révolution bolchevique, sort le premier exemplaire de la P50. Ce modèle hérite quelques semaines plus tard du nom de Trabant, qui signifie « compagnon » en allemand, mais aussi « satellite ». Un hommage au Spoutnik mis en orbite par l'Union soviétique un mois plus tôt.

A l'époque, cette voiture frise l'exploit technique. « Elle est très innovante, plaide Claude Martin, président du club Euro Trabi, association loi 1901 qui regroupe en France près de 400 collectionneurs. Vous connaissez une voiture qui n'a pas de soupapes, pas



Environ 3 millions de Trabant sont sorties des usines entre 1957 et 1991.



A Zwickau, on continue à célébrer le culte de la petite allemande.

d'arbre à cames, ni pompe à huile, ni pompe à eau, ni pompe à essence ? » Le carburant descend dans le carburateur par simple gravité, le réservoir étant situé à l'aplomb du moteur. Deux ou trois boutons seulement apparaissent sur un tableau de bord minimaliste, le lave-glace et les essuie-glaces à quatre vitesses sont de série. Les modèles d'exportation des années 70 possèdent même un toit ouvrant, des pare-chocs chromés et des phares antibrouillard. Presque le luxe capitaliste !

La P50 sera fabriquée à plus de 130 000 exemplaires, puis cédera la place à la célèbre Trabant P601, dont la production atteindra plus de 2,8 millions d'unités. Quasi seule sur le marché, elle s'octroiera 70 % du parc automobile de la RDA. Les Allemands de l'Est pouvaient l'acheter en version

berline ou break, le cabriolet, inspiré du modèle Jeep des militaires (la Kübelwagen), étant réservé à l'export. Il existait même une P601 équipée d'une tente déployable sur le toit. Considérée comme la voiture la moins chère du bloc communiste, elle coûtait tout de même, dans sa version standard, environ 9 000 marks de l'Est, soit l'équivalent d'un an et demi du salaire moyen d'un ouvrier. Surtout, il fallait patienter douze ans pour être livré après avoir passé commande !

La Trabant devait être à la RDA ce que la Volkswagen était à la République fédérale d'Allemagne (RFA). Au fil du temps, largement dépassée, elle est devenue le symbole de sa faillite économique. Entre 1964 et 1989, année où le constructeur Sachsenring a commencé à produire quelques moteurs à quatre temps, elle n'a pas évolué d'un iota. De nombreuses tentatives de modernisation, avec un design inspiré des standards de l'Ouest, ont donné lieu à plusieurs prototypes, dont un pick-up et un modèle avec une motorisation Diesel. Toujours sans suite. Pour Claude Martin, heureux propriétaire d'une Jeep militaire qui a



CHRONOLOGIE

Octobre 1954

Les ingénieurs de Zwickau inventent un matériau pour la carrosserie, le Duroplast, un coton plastifié.

7 novembre 1957

Le premier exemplaire de la P50 sort des chaînes de montage de l'usine de Zwickau.



A la chute du mur de Berlin, les Allemands de l'Est sautent dans leur Trabant pour passer à l'Ouest sous les vivats.

patrouillé le long du mur de Berlin, jusqu'à sa chute, le 9 novembre 1989, la raison de cette inertie est à chercher du côté du pouvoir : « C'était le seul espace de liberté qui restait aux Allemands de l'Est, le seul endroit où ils n'étaient pas espionnés par la police politique. La priorité n'était donc pas donnée aux voitures particulières. » Ainsi, le choix des couleurs, loin d'être dicté par une étude sur les tendances, relevait du stock de peinture disponible. « Cela nous permet de dater les voitures. Le bleu ciel correspond par exemple à la période 1988-1989 », certifie Claude Martin.

A l'annonce de l'ouverture de la frontière entre l'Est et l'Ouest, plusieurs dizaines de milliers d'Ossis, surnom donné aux Allemands de l'Est, se ruent de l'autre côté, à pied, à vélo et en Trabant. Sur les écrans de télévision, le monde « libre » découvre alors celle que l'on surnomme aussi le « carton de course ». La gloire est de courte durée. Les Trabant, emblème du

régime honni, sont abandonnées sur les parkings ou sur les trottoirs. Forts d'un taux de change très généreux (1 mark de l'Est vaut 1 mark de l'Ouest) et disposant d'une épargne forcée, faute de biens de consommation à acheter, les citoyens est-allemands jettent leur dévolu sur les voitures occidentales. En 1991, quelques mois après le 3 octobre 1990, jour de la réunification des deux Allemagnes, la production est définitivement stoppée. Aujourd'hui, il reste moins de 90 000 Trabant en circulation.

Le plus sûr moyen d'en voir est de se rendre à la grand-messe des « trabistes » qui se tient chaque année à Zwickau. Ils étaient 60 000 adeptes venant de tous les pays lors des quatorzièmes rencontres internationales de conducteurs de Trabant, en juin dernier, autour de 6 000 véhicules, pour fêter le cinquantième anniversaire de cette voiture qui goûte maintenant au culte de la personnalité ! **Benjamin Neumann**

25 novembre 1957

Après consultation interne, la voiture est baptisée Trabant, ce qui signifie « compagnon » et « satellite ».

22 novembre 1973

La millionième Trabant sort d'usine.

31 août 1988

Le dernier modèle de la Trabant, la 1,1 litre, est équipée d'un moteur quatre cylindres.

30 avril 1991

A 14 heures précises, la production s'arrête définitivement. Le dernier modèle est un break de couleur rose.

15 au 17 juin 2007

A Zwickau, 60 000 fans se retrouvent lors des rencontres internationales des conducteurs de Trabant.

La Trabant, voiture symbole de la RDA, a 50 ans

Malgré la fin de la production, en 1991, l'engouement reste fort chez les amateurs et les collectionneurs

Il y a tout juste un demi-siècle, l'URSS annonçait triomphalement la mise sur orbite du Spoutnik, lancé le 4 octobre 1957. La République démocratique allemande (RDA), quant à elle, présentait, le 7 novembre de la même année, une autre réalisation du « socialisme réel » : la Trabant. Certes moins marquante, cette petite voiture est elle aussi passée à la postérité.

Dans les prochaines semaines, cet anniversaire va mobiliser les quelque 150 clubs de collectionneurs – dont 120 pour la seule Allemagne – qui, à travers l'Europe, bichonnent les survivantes des trois millions de modèles fabriqués jusqu'en 1991.

Reflet de l'« ostalgie », cette forme de nostalgie pour le patri-

moine est-allemand, la Trabant connaît depuis la chute du mur de Berlin un statut d'icône qui n'est sans doute pas celui qu'espéraient ses créateurs. À Berlin ou à Dresde, des agences touristiques organisent des séjours dans des hôtels où la RDA est reconstituée, incluant une ballade en Trabant à travers la ville.

En septembre, lors du Salon automobile de Francfort, une société bavaroise a même présenté un prototype de « New Trabi », version modernisée de la Trabant à l'instar de la « New Beetle » de Volkswagen.

En France, le club Euro Trabi, qui compte 400 adhérents possédant 430 voitures issues des ex-démocraties populaires, dont 390 Trabant, satisfait la curiosité

des amateurs en participant aux prochains rassemblements de voitures anciennes. Ceux-ci sont organisés chaque premier dimanche du mois sur l'esplanade du château de Vincennes, près de Paris.

Cette voiture – dont le nom signifie « satellite », clin d'œil à l'actualité de l'époque – fut conçue dans le cadre du deuxième plan quinquennal de la RDA. L'acier étant une denrée rare, la carrosserie était en Duroplast, une sorte de sandwich de résine phénolique (utilisée pour fabriquer de la bakélite), pas vraiment biodégradable, et de fibre de coton.

Après 1989, il a fallu que l'industrie chimique mette au point

une « bactérie mangeuse de Trabant » pour assurer le recyclage des nombreuses épaves abandonnées. Le moteur deux-temps (d'où la fumée bleue qui s'en échappait) de 500 cc développe 18 ch et permet d'atteindre 90 km/h. Première et dernière

Le moteur deux-temps permet d'atteindre 90 km/h

innovation introduite sur la Trabant : le moteur, installé à l'avant, est placé en position transversale. Pour le reste, la « voiture du peuple » est allemande se passe d'arbre à cames, de soupapes, de pompe à essence, de radiateur et de ventilateur. Les contraintes d'entretien sont minimales (mais à cause des vibrations, le carnet de bord recommande toutefois de s'assu-

rer au moins une fois par an que vis et boulons sont bien serrés...) et la consommation limitée à 5,5 litres aux 100 kilomètres.

Pour les Allemands de l'Est, cette petite bagnole représentait pourtant un rêve. En moyenne, il fallait attendre douze ans avant de pouvoir s'asseoir à son volant et déboursait un prix représentant en moyenne deux années de salaire d'un ouvrier.

En dépit d'une tentative de sauvetage organisée avec l'aide de Volkswagen, qui installa le moteur de sa Polo sous le capot de la Trabant, l'ultime exemplaire a quitté l'usine Sachsenring de Zwickau, en Saxe, le 30 avril 1991. Une version break, couleur rose bonbon. ■

J.-M. N.

LE MONDE - 6 NOV. 2007

REVUE DE PRESSE

METRO / Belgique : du 5/11/07

La Trabant a 50 ans

BERLIN Elle a fait la une du 'New York Times', arpenté les routes estivales du Bloc de l'est et passé fièrement la Porte de Brandebourg pour gagner «le monde libre» lors de la chute du Mur de Berlin: la Trabant, voiture-symbole de la RDA, fête ses 50 ans. Sortie pour la première fois d'usine le 7 novembre 1957, la «Trabi», comme la surnomment les Allemands, avec son moteur à deux temps et sa carrosserie en matière synthétique, a de quoi se faire remarquer, à côté des grosses berlines ouest-allemandes que sont les BMW, Mercedes et autres Porsche. Aujourd'hui, la «Coccinelle de l'Est» fait «safari» dans les rues de la capitale allemande retrouvée. La société Trabisafari propose en effet de louer quelques heures durant un des modèles de cette voiture culte et de partir «à la découverte des «reliques du marxisme-léninisme à Berlin.» ■



LA TRIBUNE/LE PROGRES
24/05/07
SURY-LE-COMTAL H2450

La passion des voitures rétro

Patrick et Marinette Evin, membres de la Pouët-Pouët, possèdent une sacrée collection.

PATRICK ET MARINETTE EVIN sont adhérents de la Pouët-Pouët suryquoise chère au président Daniel Mazet, depuis 2003. Amoureux de la voiture ancienne, ils ont trouvé au sein de la société de quoi satisfaire leur passion et ont rapidement intégré l'équipe dirigeante en prenant en charge le secrétariat.

Patrick possède une Peugeot 203 de 1955 et une Porsche 912 coupé modèle California 1966, sans oublier un Scooter Acma (Vespa) de 1956 que l'on peut rencontrer dans les expositions rétro, car M. et Mme Evin « aiment cette ambiance ».

Sa dernière acquisition de novembre 2005 est une Trabant, un modèle fabriqué en ex-Allemagne de l'Est par la société Sachsenring de 1962.

Patrick a révisé et rénové toute la partie mécanique (un gros travail) confiant à un ami professionnel, la partie carrosserie. Avec deux cylindres verticaux, refroidissements par air, le Trabant a un moteur deux temps 600 cm3.

Elle était exposée récemment à Saint-Marcellin.

Inutile de dire qu'elle est particulièrement chouchoutée par Patrick et Marinette.

Patrick Evin présente sa Trabant.



Patrick EVIN, membre du Club à Lézineux (42) à l'honneur avec sa Trabant P50/2 de 1962

Une superbe Trabant



Il faut être né avant 1989 pour bien savoir ce qu'était une Trabant. Voiture de petit gabarit, avec de petits sièges, un petit coffre et des petites roues : c'était la reine dans les pays de l'Est et plus particulièrement dans l'Allemagne de l'Est, sa patrie.

Avec la réunification allemande, elle parut saugrenue comparée aux Mercedes et autre BMW. Pourtant, elle eut ses jours de gloire et elle illustre une époque avec sa jeunesse et ses loisirs. Pour en rencontrer, il faut s'engager dans un périple à travers les Carpates ou les Balkans. Elle continue de roder en Slovaquie, en Hongrie, en Bulgarie.... Dans l'Est, en Allemagne, elle est devenue objet de collection.

A la Pouët-Pouët suryquoise, on adore justement ce qui est automobile de collection. Patrick Evin, son secrétaire, a fait l'acquisition d'une Trabant l'an dernier. Pendant une année, il n'a pas compté ses heures pour la remettre en parfait état et lui donner cette coloration jaune bouton-d'or qui permettra de vite la repérer. Aujourd'hui, notre petite Trabant peut s'engager sur les routes nationales. Même si elle est plus modeste qu'une Ferrari, elle attirera autant de curieux, on peut en être certain.

LA GAZETTE DE LA LOIRE 18/05/07

La Trabant a 50 ans

■ **3,05 millions d'exemplaires de cette voiture est-allemande ont été produits de 54 à 91**

BERLIN ▽ Elle a fait la une du *New York Times*, arpenté les routes estivales du loc de l'Est et passé fièrement la porte de Brandebourg pour gagner le monde libre lors de la chute du mur de Berlin: la pétaradante Trabant, voiture-symbole de la RDA, fête ses 50 ans. Sortie pour la première fois d'usine le 7 novembre 1957, la *Trabi*, comme la surnomment les Allemands, connut sa plus grande heure de gloire au soir du 9 novembre 1989. La frontière inter-allemande s'ouvre, des milliers d'habitants de Berlin-Est se précipitent à l'Ouest au volant de leur petite voiture. L'euphorie est à son comble.

Les images font le tour du monde, de New York à Djakarta. Il faut dire qu'avec son moteur à deux temps et sa carrosserie en matière synthétique, la Trabant a de quoi se faire remarquer, à côté des grosses berlines ouest-allemandes que sont les BMW, Mercedes et autres Porsche.

Dix-huit ans plus tard, la *Coccinelle de l'Est* fait safaris dans les rues de la capitale allemande retrouvée. La société Trabisafari propose en effet de louer quelques heures durant un des modèles de cette voiture culte et de partir à la découverte des dernières reliques du marxisme-léninisme à Berlin...

À Cologne, on peut également convoler en justes noces non pas en Rolls Royce ou en décapotable, mais en *Trabi* pour 165 euros avec chauffeur. L'histoire de l'unique voiture *made in RDA* fut pourtant des plus sérieuses à ses débuts. En 1954, le présidium du Conseil des ministres est-allemand décide de faire fabriquer une petite automobile économique. Trois ans plus tard, sort le premier modèle des chaînes du VEB

Sachsenring Automobilwerke de Zwickau, en Saxe.

Pour les spécialistes, la Trabant est considérée comme un modèle du genre avec son architecture d'une logique difficilement surpassable et un esprit de simplification admirablement abouti. La *Porsche de la Saxe*, déclinée en trois couleurs

(crème, bleu ciel ou vert pastel), n'a jamais changé de style. Elle ne dépasse pas les 100 km/h et sa carrosserie contient des fibres de coton, pénurie d'acier oblige. Mais il fallait attendre 10 à 15 ans pour se voir livrer un exemplaire. Elle était donc plus chère d'occasion que neuve. ▴



Le 30 avril 1991, la dernière des 3,05 millions de Trabant a été produite. (REUTERS)

Quelle bonne nouvelle !

Ah ! les vaches !



BRUXELLES ▽ L'organisation One Laptop Per Child, l'OLPC, va permettre à Mumbai, alias Bombay, de recharger ses ordinateurs à l'aide de l'énergie produite par un troupeau de vaches. Le projet OLPC a depuis le début été confronté au problème majeur de l'énergie électrique. L'ordinateur dit PC à 100 dollars, destiné en premier lieu aux pays en voie de développement, doit pouvoir fonctionner partout, indépendamment des infrastructures électriques. À Mumbai, pour des raisons techniques et de coût trop élevé, il était exclu d'utiliser les énergies solaire ou hydro-électrique. Un des membres de l'OLPC a mis au point un système D : il prévoit en effet d'utiliser une dynamo prise sur une vieille Fiat. Grâce à un système de courroies et de poulies, il suffira de faire tourner les bovins autour d'un axe pour produire l'électricité nécessaire. Trois heures devraient suffire pour obtenir un cycle de recharge complet. Si tout va bien, le superchargeur devrait être disponible dès l'année prochaine, et permettre de recharger jusqu'à 15 ordinateurs en même temps. Bonne nouvelle, non ?

M. Be

■ 27° TOUR DE BRETAGNE

Ils sont fous, ces Gaulois !



758 véhicules anciens sur la route, on ne s'imaginerait pas ce que cela représente tant qu'on ne l'a pas vu. Du 26 au 28 mai, les milliers de spectateurs ont pu rester des heures à regarder passer l'interminable cortège.

Rouler au gazogène nécessite un peu de préparation : Raynald est au charbon sur sa C4 ! Ci-dessus, les forçats du Tour, J.-P. Tournereau et Nicolas Politevin, en vélos de 1910.



Par Bruno LEROUX

Le Tour de Bretagne, on m'en avait tellement parlé que je rêvais d'y participer depuis des années. Mais la Pentecôte est généralement chargée en obligations, tant familiales que professionnelles... Cette fois, le créneau se dégage, hop, je m'inscris avec l'Alfa ! « Tu verras, c'est vraiment la folie, tu roules entre deux haies de spectateurs, comme au Tour de France cycliste. Et puis ils

t'accueillent pour prendre un verre ou une tranche de pâté avec eux. Jusqu'à la dernière minute, tu découvres des autos que tu n'avais encore pas remarquées. Et les soirées, je ne te dis pas l'ambiance... ». Eh bien, tout cela est vrai !

Réveil samedi à 5 h, l'Alfa est déjà sanglée sur le plateau, on attelle direction Nantes où un "point de chute LVA" accepte de garder remorque et voiture moderne en sécurité chez lui. Sympa ! Un parking et des navettes en car sont organisés par l'ABVA, l'Association bretonne de véhicules anciens, mais il aurait fallu se lever bien plus tôt. Encore 70 km au pas de course pour arriver avant 13 h à Châteaubriant, point de départ du Tour 2007. En chemin, on raccroche les participants du prologue, une boucle supplémentaire pour ceux qui en veulent plus !

TR3, 404, B14... Tout ce joli monde serpente à 80 km/h, comme ce sera le cas durant trois jours. L'orage gronde ? Non, ce

sont deux entretubes Velocette et AJS qui remontent la file, chevauchées de moustachus en cuir copieusement huilé.

A Châteaubriant, je prends enfin la mesure du rallye : des champs entiers couverts de voitures de tous âges, tous les camions publicitaires de la caravane du Tour, les tonneaux Byrrh, bi-bouteille Butagaz, château fort

jeuner intime, entre amis, juste 1400 couverts ! ». Il a son franc-parler, René. Dans son costume d'éternel cyclocariste, chemise et écharpe flottantes, pantalon à lacets et chapeau en cuir, moustache et tignasse en bataille, il donne le ton : « Je veux voir tout le monde se garer en marche avant. Si un abruti fait une marche arrière, ça prend une minute. Si 758

« Tu roules entre deux haies de spectateurs, comme au Tour de France cycliste. Et puis ils t'accueillent pour prendre un verre... »

Castelvin, 17 podium des Marchés de France... Ils appartiennent tous à la famille Blanleil, de Rennes, qui se mobilise tous les ans. Prise des documents et des bracelets-pass, queue au restau, tout se passe en un temps record. Pourtant, René Alba m'avait prévenu : « Tu verras, ce sera un dé-

abrutis font pareil, faites le calcul... Plus de 12 heures ! ». Chapeaux melon, en feutre ou à aigrette sont monnaie courante. A coups de sifflet nerveux, au pas de gymnastique, entrent les 118 et 218 de la pub, plus vrais que nature. Les déguisements sont aussi un attrait du Tour. Il faut voir les

bonnes sœurs en 2 CV, les Vamps en Solex, tablier en nylon, lunettes Sécu et coiffe bigoudène par dessus le casque ! Le visage noirci, chechia sur la tête, Jean Papin passe au volant de sa Juva-quatre aux couleurs Banania. « Y'a bon Banania ! », crie la foule. « Y'a bon muscadet ! », répond Jean.

Il faudra une bonne heure pour sortir de Châteaubriant. On dirait que toute la Bretagne est venue saluer le départ du Tour. Quelle ferveur ! Une telle ambiance est-elle reproductible ailleurs ? Un Breton m'explique que la région a été très mal desservie par le chemin de fer. Alors l'arrivée de l'automobile a été ressentie comme une vraie libération.

Pas de road book à suivre, il suffit de suivre les flèches, les moutards de la sécurité omniprésents et surtout, les spectateurs. Venus en famille, avec les pliants ou carrément le camping-car, et leur enthousiasme. J'en attrape mal aux bras à force de saluer. On double les plus lents, avant-guerre ou cyclos... que l'on retrouve à l'arrêt-pot suivant. Véritable institution, ces pauses sont l'occasion de faire refroidir les embrayages et de prendre une bolée de cidre avec une galette-saucisse. Dame, on est en pays brezhoneg* !

Ma nuit chez les Ursulines

Plus rarement, on a droit à un petit cadeau de la municipalité, qui déjà se met en quatre pour faucher des prairies, empierrer les endroits trop meubles, monter des stands... Devant moi, Hervé Picart se tortille, debout sur son triporteur Vespa. « Mal au dos ? — Non, je penche le réservoir, je n'ai plus d'essence. Avec la liste de dépanneurs et de plateaux d'assistance fournie au départ, il n'y a pas de souci à se faire : tout le monde sera à Nantes ce soir.

L'hébergement est aussi un des folklores du Tour : on peut choisir entre l'hôtel, le camping ou le collectif, c'est-à-dire les internats des lycées, centres aérés ou couvents, désertés le week-end. Ils gardent paraît-il le souvenir de mémorables batailles de polochon. Pour ma part, je n'ai rien entendu. Entre l'arrivée en car à 1h du mat et le départ à 8, les nuits sont courtes au Tour !



Eric Godefroy, en Traction 7C 1937, dit la messe en musique.



Gérard Bouvy en grande tenue d'officier tchèque. Sa Tatra 603 date de 1960.



« Tu prends à gauche et tu te gares » (autocar Citroën 46 UA).



Le big boss du Tour, c'est lui, René Alba, comme écrit sur le radiateur !

En état d'origine et munie de sa remorque, la Renault Monaquatre 1931 de Loïc Seugnet.



Il ne subsiste qu'une quinzaine d'exemplaires du magnifique torpédo Ford V8-40 de 1933-34. Celui-ci vient de l'est parisien.



La caravane du Tour de France cycliste prend du repos au bord de la Vilaine.

Dimanche, c'est le désastre, il pleut des halberdes. Entre le pare-brise et la capote, l'eau me ruisselle sur les cuisses. Mais que dire des motards ? Et ceux qui animent la caravane de leurs sketches : les gendarmes de Saint-Tropez en Estafette, qui diffuse l'énervante musique du film, les faux employés de la DDE et leur HY orange, montant et démontant leurs panneaux de signalisation ? Et le public ? Toujours présent, transis sous les parapluies ou dans les voitures garées tout du long. Ouest-France a distribué l'itinéraire et la liste des participants. A Guéméné-Penfao, nous sommes reçus par des jeunes filles en costumes folkloriques. « C'est ici que vous faites l'andouille alors ? », demande mon confrère Fabien Sabatès, qui s'est fait pousser la moustache et fait faire une copie du costume d'André Citroën en 1935. — Ah non, vous confondez avec Guéméné-sur-Scorff, dans le Morbihan ». Eric Godefroy, alias Père Hoquet, bénit les pêcheurs et tourne la manivelle de son gramophone, sur le capot de sa Tracton. Jean-Yves Rochon a les mains plongées sous le capot de son Opel Kapitän couverte de tulle. Le voyage de noces commence bien !

Après une journée entière de rallye, je découvre toujours des véhicules étonnants : un torpédo Donnet-Zedel de 1920, la Roland-Pilain 2 litres d'André Camus, exposée à Rétromobile, un break 203 aux couleurs des sardines Pompon rouge... Et la traversée des villes médiévales de Rochefort-en-Terre et de Vannes restera un grand souvenir. Le soir, dans l'immense salle du parc des expositions de Vannes, deux mille bras m'entraînent dans une farandole endiablée, au son des binious et des bombardes. Une histoire de renard et de belette...

Aujourd'hui, on sable gratis

Lundi, on va enfin voir la mer, à La Baule, une des plus belles baies de France, et l'une des plus bétonnées ! Le vent souffle à décorner les vaches. Le sable vole sur les carrosseries. Tant est si bien qu'on se demande si l'on va pouvoir emprunter le pont de Saint-Nazaire sur l'embouchure de la Loire. Hier, il était fermé. Le préfet a même interdit de déjeuner sous le chapiteau monté au bord de l'océan, à Saint-Brévin. En quelques heures, la municipalité, le traiteur et le club ont retrouvé une salle, changé le menu. Cela

s'appelle la réactivité ! Et toujours de nouvelles rencontres : j'avais aperçu un magnifique coupé Rosengart Supertraction noir, en voici un vert. Et une Amilcar C4 habillée en coupé par Duval avec une minuscule bulle. En 450 km, il y a finalement eu peu de casse, même parmi les plus anciennes. Dominique Bleunven n'a pas eu cette chance : « Il me restait 30 km à faire quand l'huile s'est mise à jaillir de partout, de la magnéto, des soupapes, du vilebrequin. J'ai préféré arrêter. C'est la première grande sortie de ce plateau De Dion de 1928 ». « De mes trois participations, ça a été la plus éprouvante, à cause de la météo », avoue en descendant de sa B2 Bernard Lesseur, barbe à la Toulouse-Lautrec, qui n'a pas quitté sa redingote, son col en rhodoid, son chapeau clac et sa trousse en cuir. Cela ne fait rien, on me reverra au Tour de Bretagne : « Kenavo ar c'hentan ! »

* breton

** Au revoir, à la prochaine !

ASSOCIATION BRETONNE DE VÉHICULES ANCIENS, 8, rue du Moulin à papier, 22000 Saint-Brieuc, tél. 02 96 33 27 18, www.abva.net



BON A SAVOIR

Le Tour de Bretagne, c'est avant tout un spectacle itinérant offert au public, dont vous êtes acteurs. En retour, vous recevez son enthousiasme et profitez d'un immense rassemblement varié, chamarré et joyeux. Mais ce n'est pas un rallye touristique dans le sens où l'on ne visite rien. Ce n'est pas non plus un rallye gastronomique. Le nombre de

participants ne le permet pas. En revanche, l'organisation est sans faille et ne laisse personne en panne. Plus de 500 bénévoles sont mobilisés. Quant à l'engagement, il est tout à fait raisonnable. Pour un non adhérent à l'ABVA, comptez 350 € plus l'hébergement (15 € par nuit et par personne en collectif). Et ne tardez pas, les inscriptions sont closes début avril !

Durant trois jours, Bernard Lesseur n'a pas quitté son col dur et ses bécsicles de l'époque de sa Citroën B2.



Incorruptible, Hervé Corvec en cabriolet Packard 115 de 1937.



Claude Martin défend les couleurs de Trabant, en P601 Kubel.



A St-Molff, une jeune fille offre du sel de Guérande (Mini Cooper).

8 – DEUX QUESTIONS D'INTENDANCE IMPORTANTES

80 – RAPPEL DE LA PROCEDURE DE READHESION AU CLUB EURO TRABI

Par manque de temps, je n'ai pas pu comme les années précédentes, vous envoyer en milieu d'année 2007 les bulletins de réadhésions pour le second semestre 2007, ainsi :

Aujourd'hui qui est concerné par les réadhésions ? D'une part les quelques retardataires qui n'ont toujours pas réglé leur cotisation pour le 1^{er} semestre 2007, ceux qui auraient dû la recevoir en milieu d'année et d'autre part les membres du Club dont la date anniversaire de l'adhésion initiale arrive à échéance sur le 1^{ème} semestre 2008. **Les personnes concernées trouveront ci-joint un bulletin de réadhésion à me retourner rapidement accompagné d'un chèque de 35 euros établi à l'ordre du CLUB EURO TRABI.** Merci encore pour votre fidélité à notre Club et plus que jamais : « Propriétaires de véhicules de tous les pays d'Europe de l'Est, unissez-vous ! ».

Je vous rappelle que nous profiterons de ces réadhésions pour mettre à jour notre fichier des adhérents actifs et ne conserver que les membres actifs. **Je rappelle à ce propos que c'est la date anniversaire de l'adhésion initiale au Club (qui figure sur votre carte) qui sert de base à la relance semestrielle et non pas la date du dernier paiement de la cotisation.**

Que ceux qui n'ont pas encore reçu l'adhésif rouge du Club à mettre en bas de la custode arrière, me le précisent, je me ferai un plaisir de leur faire parvenir.

REMARQUE :

- La carte de membre du Club que vous avez reçue en retour de votre adhésion initiale reste valable en permanence, vous ne recevrez pas de nouvelle carte chaque année.

81 – LE JOURNAL DU CLUB EN VERSION ELECTRONIQUE

- **POINT IMPORTANT** : Sur le nouveau bulletin de réadhésion figure une nouvelle ligne sur laquelle vous êtes invités à nous dire si vous acceptez dorénavant de recevoir le Journal du Club ainsi que les lettres d'informations intermédiaires à votre adresse de messagerie électronique email
- **Je vous encourage, bien sûr dans la mesure du possible, si vous avez un accès à Internet, à accepter cette nouvelle formule dans la mesure où jusqu'à maintenant et ceci depuis le numéro 1 du Journal du Club (paru en 1994) un membre de notre Club se chargeait gratuitement et bénévolement de faire les photocopies de tous nos journaux ceci jusqu'au numéro actuel, cela nous a permis de réaliser des économies importantes au niveau de nos frais généraux. Sachant que chaque édition de notre Journal représente depuis plusieurs années en moyenne 50 pages à tirer en 200 exemplaires !**
- **A partir de 2008, nous ne pourrons plus bénéficier de cet avantage, d'où mon souhait de favoriser l'envoi du Journal du Club par email, une version sur CD-**

ROM est aussi à l'étude pour ceux qui n'ont pas de connexion Internet mais qui possède un lecteur DVD, nous vous tiendrons informé de cette nouvelle possibilité. Pour ne pas priver ceux qui n'ont aucune de ces « facilités électroniques », une version papier sera toujours proposée, sachant que dorénavant nous devons payer ces photocopies, donc je souhaite limiter cette formule sans bien sur la supprimer. Pour faire face à ces nouveaux frais, les montants des réadhésions et adhésions annuelles sont majorés de 5 euros, ces montants n'avaient pas variés depuis 10 ans.

Prenez bien soin de préciser ce point sur le bulletin de réadhésion pour ceux qui le recevront, merci aux autres membres de me faire part de leur choix par courrier ou message email à l'adresse email du Club : trabant9@club-internet.fr

Merci à vous de bien prendre en compte ces points importants.



8h50 du matin, le 22 novembre 1973 la 1.000.000 ème Trabant arrive !

9 - LA LISTE DES HEUREUX MEMBRES DU CLUB EURO TRAB! (NOVEMBRE 2007)

Afin de faciliter les contacts et les rencontres entre les membres du Club, vous trouverez ci-dessous la liste, à jour au 15/11/07, des bienheureux qui ont décidé de nous rejoindre. Cela peut vous permettre de vous regrouper pour participer à des manifestations régionales d'automobiles anciennes (expositions, rallyes, bourse d'échange,...) ou de prendre l'apéritif ensemble avant d'unir vos forces pour réparer votre belle auto, ou bien encore plus si affinités.

RAPPEL DU BON USAGE DE CETTE LISTE.

Ces informations ont un caractère confidentiel et ne doivent être utilisées qu'à des fins strictement privées.