

# TRABANT, EL SUPERVIVIENTE DEL ESTE

*Convertido en símbolo de la Alemania comunista, este pequeño utilitario surgió de un gobierno opresivo con el que movilizó y a la vez castigó a una sociedad carente de libertad. Nacido en 1964, sobrevivió casi sin cambios hasta su desaparición en 1991. La Fundación Jorge Jove no se ha olvidado de este pequeño superviviente que en un futuro tendrá su lugar en el Museo de la Automoción.*

Por **Oscar Ayerra**

En 1989, cientos de automóviles Trabant hicieron caravana y también historia en los cruces fronterizos que habían separado a las dos alemanias. Se abría una frontera, con la caída del muro de Berlín, que ya había surgido tras la Segunda Guerra Mundial. Esta simbólica escapada sobre ruedas hacia la libertad de cientos de alemanes orientales en dirección al oeste representaba también la caída de un régimen en el que había mantenido congelados durante más de 40 años. Inmersos en una política de base marxista-leninista surgida en 1945, había sumido a una porción de Alemania en una economía hermética y estanca donde las libertades individuales estaban en un segundo plano. Una vida en blanco y negro que ese año se convertía en color.

La división del territorio alemán había surgido en mayo de 1945 como un método de administración provisional supervisado bajo las cuatro potencias vencedoras. Una partición que enseguida se hizo evidente en una división bidireccional, por un lado la conformada por EE.UU, Inglaterra y Francia y, por otro lado, la parte soviética. A pesar de los diferentes intentos de colaboración entre estas potencias, las grandes diferencias políticas, sociales, económicas y culturales empezaron a generar una mayor tensión entre las dos partes hasta que en 1949 se define la escisión total y la fundación de las dos repúblicas. La

zona oriental (RDA) es tutelada bajo la mano soviética, que decide transferir las responsabilidades administrativas a un nuevo partido de corte comunista, que se mantendría en el poder hasta 1990.

Con una política social y económica de planificación centralizada a todos los niveles, con una industria expropiada y nacionalizada sin ningún tipo de indemnización, se crea en 1948, dentro del apartado automotriz, un organismo oficial encargado de la producción de vehículos denominado IFA. En él quedan anexionados los diversos fabricantes de automóviles como Horch, Audi, BMW o DKW existentes en la zona soviética. Empresas pioneras y surgidas a principios del siglo XX en esta zona centro de Alemania y de marcada tradición automotriz, y que ahora quedaban bajo la dirección del nuevo sistema político, cuyas ventas de vehículos iban a ser reguladas por las directrices del propio partido y no por la demanda.

Con el desmantelamiento total de las fábricas existentes en este bloque oriental tras la guerra, no es hasta 1951 cuando se empieza a divisar una tímida recuperación de esta industria con la construcción de vehículos con diseño DKW prebélico. Las dos antiguas fábricas de Zwickau y Eisenach comienzan a construir vehículos pero siempre bajo las directrices del nuevo organismo IFA. Debido a la escasez de suministros se vieron obligados a la creación de un transporte de movilidad personal, sencillo y barato de construir, un concepto parecido al *escarabajo* de Volkswagen. En 1955 aparece el IFA P70, dos años después nacían sus hermanos pequeños, el P50 y P60, aún más limitados. Es en este momento cuando aparece la denominación Trabant. Vehículos que se convirtieron en los antecedentes de nuestro protagonista nacido en 1964, el Trabant P-601, cuyos números identificaban las cifras de su cilindrada.



## P-601, EL AUTO DE CARTÓN

Considerado como un vehículo identificador de una época, el Trabant P-601 nació en un período en el que las materias primas eran escasas debido principalmente a las restricciones de producción impuestas por los países vencedores tras la guerra. La limitación en acero, entre otras, obligó a buscar alternativas en la construcción de estos vehículos. Así nació una solución tan



ingeniosa como económica, el duroplast. Consistía en una mezcla a base de resina fenólica con una base textil de algodón o lana cuyo resultado se podría modelar con grandes prensas hidráulicas, muy parecidas a las utilizadas con acero. Mediante un aumento térmico en su compresión se conformaban las diferentes partes de las que constaba la carrocería de los Trabant, pero a un coste menor. Un compuesto que poseía un alto índice de resistencia. Este nuevo material solo se utilizaba en los paneles exteriores que recubren la carrocería, dejando el acero para la parte estructural del chasis así como para otras piezas de la mecánica.

Ante cualquier colisión y debido a su naturaleza quebradiza, algunas agencias de seguros, tras la caída del muro de Berlín, y previendo un aumento de clientes con este tipo de vehículos, buscaron un eximente para su protección legal en los test de choque. La sorpresa fue mayúscula cuando este pequeño «coche de cartón» superó una a una todas las pruebas del examen.



**28 AÑOS DE MEDIA.** La dificultad en poder renovar un Trabant dentro de la Alemania oriental obligó a su propietario a un mantenimiento mecánico y un cuidado extremos. La media de antigüedad de estos bicilíndricos llegó hasta casi los 30 años. Hoy, esta media se encuentra en los 9,3 años en Alemania.

## P-601 S

El protagonista de este reportaje fue adquirido por la Fundación Jorge Jove hace ya más de diez años a un empresario checoslovaco, quien a su vez lo había obtenido como parte de un pago en intercambio de madera. Esta unidad, que pasará a formar parte de una sala especial de vehículos con simbología social dentro del Museo de la Automoción de Galicia, nació en 1975 y pertenece a una edición especial S. Se trata de una de las únicas cuatro versiones de acabado que ofreció la marca durante toda su producción, tanto en la variante sedan como la familiar o Kombi. Esta terminación, por encima de la versión básica de entrada al modelo, ofrecía faros antiniebla, luz de marcha atrás, calefacción en el cristal trasero y velocímetro de serie, y significó la variante de mayor éxito. Por encima se encontraban la versión Deluxe y su sustituta, la S Deluxe, con pequeñas mejoras de calidad. Las diferentes opciones podían ser intercambiadas entre todos los Trabant independientemente del año de fabricación. En cuanto al motor, sufrió pequeñas modificaciones a lo largo de las casi tres décadas de existencia en las que fue aumentando de potencia, pero siempre manteniendo la misma base bicilíndrica; solo en 1990, dentro de un acuerdo con Volkswagen, se añadió una versión de cuatro cilindros.



## UN PROPULSOR SIN COMPLICACIONES.

Sin válvulas, sin árbol de levas, sin correa de distribución, sin bombas de agua ni aceite y sin radiador. Este bicilíndrico resultaba suficiente, gracias en parte al bajo peso de conjunto, para mover con soltura el Trabant. Las emisiones eran su talón de Aquiles ya en los años 80.

## UN COCHE ANACRÓNICO

El hecho de que Trabant llegase a ser un símbolo del atraso de la Alemania comunista no se le puede culpar a los fabricantes, sino a una política centralista y restrictiva donde los intereses generales se antepusieron a los privados y por tanto el vehículo representaba un formato individualista de riqueza no acorde con el régimen.

Este hecho hizo que durante 28 años el Trabant no recibiese apenas cambios. En un inicio, el Trabant P-601 representaba un vehículo moderno e innovador. En 1968 los ingenieros ya habían desarrollado un nuevo sustituto, el P-603. Su puesta en producción solo dependía de la decisión del gobierno del Politburó, organismo del partido, que decidió paralizar el proyecto, esgrimiendo motivos como que «el P-601 es suficiente para la población». Hasta el final de su producción, en 1991, se realizaron un total de dieciséis desarrollos distintos. Uno a uno fueron rechazados, a pesar de que el modelo a la venta estaba ya obsoleto a principios de los años 70. Las exportaciones supusieron para el mercado interno un problema añadido puesto que aquellas tenían prioridad. Una política que hizo que la adquisición de un Trabant se dilataste hasta en más de una década. Este hecho obligó a conservar estos vehículos más allá de lo razonable, y un buen mantenimiento era diferencia entre tener o no tener medio de desplazamiento.

Hasta que se cerró la producción en

1991 se construyeron 2,8 millones de este pequeño utilitario, 3,5 millones si contamos a sus antecesores.

## 1989, LA NUEVA ERA

Los pequeños Trabant, completamente obsoletos, comenzaron rápidamente a despreciarse, su valor descendió de tal manera hasta llegar a



**UN PROTOTIPO DE 1982.** Durante toda su producción se realizaron dieciséis desarrollos que iban a sustituir al P-601 nacido en 1964. Todos fueron rechazados por el Gobierno, que decía que no había necesidad de reemplazarlo.

revenderse por poco más de 5 dólares. En muchos casos aparecían abandonados en los arcenes.

Solo el tiempo y su simbología histórica han hecho que más de 20 años después comenzase un lento proceso de revalorización. Desde esculturas a pinturas, hoy incluso existen más de treinta clubes del Trabant. En Berlín, por ejemplo, varias empresas de ocio tienen como actividad estrella el Tour Trabant, un paseo histórico por ciudad a bordo de estos coches iconos del comunismo. Se estima que hoy solo sobrevive un 3 % de la producción total.