

## Team Choudey Compétition : Communiqué Internet

Le 21 mai 2010

**Rebekka, Jens et Max**

Rebekka et Jens, jeunes allemands et grands passionnés de sport automobile viennent plusieurs fois par an en France, souvent accompagnés de leur ami Max, voir les rallyes des Championnats de France asphalte et terre (Terre de l'Auxerrois 2009, Alsace Vosges 2009, Terre de Langres 2009, Lyon Charbo 2010 et Terre de l'Auxerrois 2010). Nous nous sommes rencontrés pour la première fois au rallye Alsace Vosges en 2009.

Max, jeune photographe de talent est également le webmaster de son propre site de photos de sport automobile <http://www.maxrallye.com/>. Un site à visiter absolument !!!

Jens roule aussi en Allemagne avec une Trabant, voiture mythique née à Zwickau (ex-Allemagne de l'Est), à quelques kilomètres de leur domicile.

Bravo à Rebekka qui vient de participer à sa première course au volant de la Clio en République Tchèque et qui a remporté sa catégorie.

Quant à Jens, il participait à la même épreuve mais a un peu "fripé" la Trabant.



**Max sur le toit de la Trabant, Jens et Rebekka**

## Tout sur la Trabant (EXTRAIT de WIKIPEDIA)

La **Trabant** est un ancien modèle d'automobile fabriqué en Allemagne de l'Est par le constructeur VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau. Le nom Trabant signifie "satellite" en allemand.

Dès 1948, l'usine de Zwickau lança la construction d'une voiture conçue par la société avant la seconde guerre mondiale, sous le nom de modèle *F8*. Elle constitua la base de la première Trabant 601 en 1957.

La Trabant, qui fut initialement une petite automobile économique et robuste devint, par suite du manque d'innovations qui en fit un modèle irrémédiablement dépassé, le symbole de la faillite économique de la RDA. Cette absence de renouvellement ne doit cependant pas dissimuler le remarquable talent d'ingénieur qui a présidé à la conception de la voiture: son architecture est d'une logique difficilement surpassable, l'esprit de simplification est admirablement abouti, chaque solution de détail représente un compromis réussi entre un prix de revient industriel minimal et une réponse aussi appropriée que possible au cahier des charges. Le moteur, installé à l'avant, est placé en position transversale, ce qui est à l'époque une innovation.

La Trabant satisfait clairement au précepte stoïcien «rien de trop», ce qui est une manière de se rapprocher de la perfection (d'où son statut de voiture culte). Quelques exemples: ni pompe à eau, ni pompe à huile ni de circuit de lubrification, pas même de pompe à essence puisque la gravité assure l'alimentation du carburateur. La suspension à lames transversales, certes un peu sommaire, s'accommode assez bien des modestes performances du véhicule. Le freinage est d'une efficacité surprenante malgré quatre tambours, car conçu en tenant compte de l'absence totale de frein moteur, du fait de la présence d'une roue libre destinée à éviter les serrages de pistons sur ce moteur fonctionnant au mélange. À cause des vibrations, le carnet de bord recommande de s'assurer au moins une fois par an que vis et boulons sont bien serrés.

Mais la voiture pouvait s'entretenir et se réparer «à la maison» avec un outillage manuel simple. Le cycle deux-temps retenu pour le moteur en raison de la simplicité et de l'économie de fabrication était condamné d'avance à disparaître du paysage automobile. Sa consommation était forte, compte tenu des performances délivrées. Quant à sa pollution, mieux vaut ne pas en parler... En dépit de ces aspects frustrants, la Trabant est une merveille d'intelligence technique et un véhicule plus agréable à conduire qu'on ne pourrait l'imaginer.

Entre 1957 et 1991, il en fut fabriqué 3 051 385 exemplaires, la dernière étant un exemplaire rose bonbon. En 2007, il en restait environ 52 400 exemplaires en circulation en Allemagne. Au cours de sa période de production, elle fut la seule voiture au monde à valoir plus cher d'occasion que neuve en raison de délais d'attente compris en moyenne entre dix et quinze ans.

## Team Choudey Compétition : Communiqué Internet

Le 21 mai 2010

*Rebekka, Jens et Max*

Pourtant, des prototypes de nouveaux modèles ont été conçus:

- la Trabant 610 à moteur 4 cylindres de 1 100 et 1 300 cm<sup>3</sup>, développée de 1973 à 1979,
- un prototype unique à moteur diesel de 1 100 cm<sup>3</sup> et 34 ch DIN, en 1984. Ce prototype fut détruit, mais une reconstitution faite à partir de pièces détachées figure au musée Horch de Zwickau;
- un système d'injection électronique pour le moteur deux-temps, qui permettait une économie de carburant de 18 %. En l'absence de fabrication en RDA de composants électroniques nécessaires, la production en série ne vit pas le jour ;
- un moteur Wankel à piston rotatif de 544 cm<sup>3</sup> et 63 ch fut même développé en 1965 mais resta malheureusement à l'état de prototype ;
- divers prototypes à moteur à refroidissement à eau, ou à moteur électrique ;
- divers projets de nouvelles carrosseries ;
- la Trabant P100 à nouvelle carrosserie 4 portes et moteur de 995 cm<sup>3</sup> et 47ch.



La dernière évolution de la Trabant fut la 1,1 l, équipée d'un moteur et d'un train avant dérivés de ceux de la Volkswagen Polo.

Avant la chute du Mur de Berlin, posséder une Trabant était le signe d'une certaine réussite. Elle disparut cependant très vite des rues après 1990. Elle retrouve aujourd'hui un certain succès en Allemagne auprès d'amateurs passionnés, tout comme d'autres voitures «culte»: Volkswagen Coccinelle, Citroën 2CV...

Ses principales spécificités sont:

- un moteur à deux temps en ligne remplacé dans les dernières années de production par un moteur 4 temps.
- une carrosserie composite à base de Duroplast, matériau thermodurcissable combinant phénol et fibres de coton car il n'y avait pas assez d'acier. Le Duroplast est un matériau très résistant, mais fabriquer la carrosserie de la Trabant ainsi coûtait au départ plus cher qu'une carrosserie traditionnelle en acier. A la fin de la guerre froide, on injecta une bactérie pour désintégrer les carcasses de «Trabi» qui encombraient les casses automobiles.



Un prototype électrique de Trabant a été présenté au Salon de Francfort en septembre 2009. La Trabant nT ou "new Trabi" pourrait être commercialisée en 2012, au prix de 20.000€ selon le Süddeutsche Zeitung.