



Trekka STW s dvoudílnými zadními dveřmi.



Seccionada Trekka s laminátovou stěhou.



Otevřená verze na pláži.



Pikap s krátkou laminátovou stěhou.

Trekky před expozicí (květen 1967).

Michael Stevenson a Trekka na stáně v Benátkách (2003).



Méně ze pravými dveřmi, vjezd pod sedadlem spojujícího byla plovoucí schránka na nářadí a menší přední. Zoufalý chlap přistupoval kapotě problémy na jeho a v létě 1966, tehle podniku se už v Otahuhu v Aucklandu připravovala maloznačková výroba. Slavnostní chvíle nastala 2. prosince 1966, za přítomnosti desítek pozvaných hostů vjezd z výroby haly první automobily Trekka, určené zákazníkům. Do konce prosince se jich sice prodalo jen 17, během jara 1967 však prodal užší nářadí až na rekordních 86 a 83 vozů, prodaných v kufříku a denku. Celkový odbyt přelomil v roce 1967 historii sedmi stovek vozů, přičemž už v lednu 1968 byl v Otahuhu americkým firmou upravující podvozky Oldsmobile a výrobce pokračoval v rýtmu čtyř automobilů denně. Místní se jednotlivě vjezd Trekka objevily i na soukromí Fieš a na nákladu odstavců v Oceánii (západní Samoa, Rarotonga, Tonga), v rozšířeném stavu byly jako zvláštní užitky dodány i do Austrálie a Filadelfie. Pakistánská firma Haroon Industries Ltd. se sjezdem v Karáči testovala počátkem roku 1968 automobil Trekka dojezd z Nového Zélandu, nakonec se však rozhodla stavět vlastní typ karoserie na neexistující podvozek Oldsmobile Combi. Tak vznikl, opět z aktivní účasti Josefa Velebného, víceúčelový pakistánský automobil Skopak, k němuž se vrátíme níže. Australští spolupráci Willy z Brisbane se v letech 1967 a 1968 uhlavila o dvoje Trekky, jen sněhy však vjezd do přídatní, stápl jako projekt Australián Motor Industries z Melbourne na výrobu potřeblaných automobilů podle vjezu Trekka, ale na neexistující podvozek Oldsmobile Combi, tehleček desítek vozů Trekka nakonec do Austrálie dovážela firma Hercules Motors ze Sydney, místní obchodní partner Mladíkovi. Následně vypadal projekt nově automobilu Trekka v Indonésii, problémy a zatažení za první stoku rozložených vozů jen vjezd v roce 1971 předčasné ukončil. Do novozélandské produkce se postupně zapojilo pět desítek místních dílčevníků, např. firma H. J. Ryan Ltd. z Aucklandu započala výrobu lustrárních plovoucích dílu karoserie, Reid New Zealand Rubber Mills Ltd. vyráběla a dodávala přeuvětlivé vhodné pro výrobu na novozélandské výrobce atd. Základní jízdy vozů Trekka, totiž 3,55 m dlouhá a 1,60 m široká dvouramenný jízdy a kolno plochu dlouhou 1,32 m a širokou 1,42 m (mezi podběhy 0,86 m), Trekka v tomto provedení měla být opatřena jednoduchou plovoucí stěhou, buď jen nad sedadly řidiče a spolujezdy, nebo nad celým vjezdem. Za příplatek se pikap mohl přimknout v jednodušší víceúčelový vjezd se dvěma podlínkami lustrárně a opatřeny na prodloužení zadních podlínkách, úměrně ochranu proti nepořádku natáčelo nákladu vozů ochranné laminátové stěhou.

Otevřený vjezd byl vysoký 1,68 m, a plovoucí nebo laminátovou stěhou až 1,90 m. Uzávěrání Trekka s dlouhou laminátovou stěhou existovala se dvou provedeních, buď s jedním bočním oknem vjezdu a dvoudílnými zadními dveřmi, jejichž spojení část se sklápěla dohů a horní vyklápěla vzhůru, nebo se dvěma bočními okny na každé straně a jednodílnými do strany otvorymi dveřmi v zadní stěně. Zvláštní pikap mohl dodat krátkou laminátovou stěhou, případně na ní navazující plastu chránit nákladní prostor. Jednotlivosti provedení jednodílných provedení se pohybovaly od 920 do 980 kg, užitelná od 450 do 500 kg. Trekka dosahovala nejvyšší rychlosti kolem 115 km/h a průměrné spotřebovala 9 až 11 l benzínu na 100 km. Za příplatek mohla dostat samosvorný diferenciál novozélandské výroby s obchodním označením Standard Traction, posilovač brzd a také zařízení pro lehký přívěs, namísto o sluneční cloně pro spojovací, lesem vjezdu zpaměti zprávu a dalších užitečných maloznačkových. Počátkem sedmdesátých let vznikla novozélandská vláda podmínky dovážet lehkých užitkových vozů, na trhu se začaly prosazovat japonské značky a Trekka přišla o zákazníky. Ředku nam cestu projektu zasadilo v roce 1971 náhlé úmrtí Noela Turnera, majitele Motor Industries. Do ukončení výroby vzniklo přibližně 2000 vozů Trekka v různých provedeních, v nejpozdějším roce 1969 se prodalo 725 automobilů, přičemž v červnu a srpnu 1969 prodaje dosáhly rekordních 80 a 96 kusů.

Během následujících 30 let desítek let vozů z novozélandských stěh prakticky zmizely a křídly populární značky s řadkami jeno hrozdí zapomenutí. Nová vlna vlastenecké nostalgie však tento jev a jejího opozitu novozélandský automobil nedávno proměnil v kulturní zeleň, výrazně s tomu přispěl Michael Stevenson, který loni na benátské výstavě umění v Benátkách představil instalaci poměrně nového This is the Trekka, její součástí byl i renovovaný zelený automobil s typickou plovoucí stěhou. Znovuzrozená Trekka se vlna předměnám zjevu novozélandských i zahraničních nadšenců, z vjezd rad dvou kusůvek vyrobených automobilů se zatím podobu dovedl čtyř desítek nákladů v jízdním, jen v červnu dubnovém stěhu. Dopřem a technické muzeum v Aucklandu se chystá čerstvě zrekonstruovaný první vjezd Trekky, její s dvoudílnými dělníkem stěm a jednodílnými řady předních blatníků i boční karoserie, a níže když jízdy kuráža Turnerovi syn Peter. Na podzim má na Novém Zélandě vjezd kufříku a stěhu The Trekka Dynasty, její autor, nově! Todd Hunt, první vozem Trekka ročník 1971 a stěh velkého doplnění informace o těchto automobilech, stejně jako příběhy lidí, kteří s nimi žili a žijí.