ZPRAVODAJ

Trabant klub BRNO

Číslo 1/2022 *Vyšlo v červnu 2022*

Info z našeho klubu čtěte na straně 3

Výlet do Bystřice n. P. report o klubovém výletu – na stranách 4-6

Zaklikovaná 2022 čili start sezóny s VVCC – str. 7-8

Ceny benzínu... série příspěvků pojednávající o současných cenách pohonných hmot - na stranách 9-12

Tři závody a pět umístění... další úspěchy při závodění s Trabantem – str. 13-15

Sraz v Blansku 2022 o tradičním jednodenním srazu, který bývá „za rohem“ si přečtěte na stranách 16-18

Co se děje? kam se nyní vydat na srazy apod. – str. 19

Psalo se v roce... máme pro Vás opět nějaký ten historický materiál ze světa nejenom Trabantů - na str. 20-21

V Blansku na Písečné během každoročního srazu Trabantů (foto Fráňa, 2022)

Slovo redakce

Vážení členové Autoklubu Trabant Brno, kamarádi a milí příznivci,

pravděpodobně jste si všimli, že v tomto roce se hlásíme se zpravodajem později, než tomu bylo v letech předchozích. Nebudu Vám nic nalhávat, je to jednoduše nedostatkem kapacit na straně redakce. A pod pojmem kapacita si můžete představit nápady na články, schopnost je dobře zpracovat, ale také ochotné přispěvatele článků a v neposlední řadě můj čas a taky motivaci jej investovat právě do přípravy zpravodaje. Vlivem mixu těchto a dalších faktorů padlo rozhodnutí, které bylo také diskutováno na poslední besedě, tedy v květnu 2022 a tím je snížit počet čísel zpravodaje ze tří na dvě během kalendářního roku. Od tohoto kroku si nejenom já, ale i další členové klubu slibujeme udržení aspoň současné kvality zpravodaje ve smyslu rozsahu i zaměření článků. Sám pak snad ne příliš naivně budu věřit, že se nebudu až tak moc opakovat co se týká obsahu.

Ale vlastně tentokrát se ani moc nemusím opakovat, tentokrát konečně po dvou letech nebudu více zmiňovat pandemii, tedy aspoň doufám, že toto bude jediný výskyt tohoto slova minimálně v mých příspěvcích ☺ Někteří tak možná čekáte, že se pustím do dramaticky se měnících událostí posledního půlroku zahrnující také silně medializovanou situaci na nedaleké Ukrajině, která ovšem neméně ovlivňuje téměř celý svět. Tady Vás ale budu muset zklamat už jenom proto, že o tom, co se tam děje a dělo i třeba v posledních několika letech nemám žádné zaručeně pravdivé informace bez známek propagandy z libovolné strany a navíc získané z věrohodných zdrojů. A docela bych pochyboval, že řada „profesionálních“ médií je na tom výrazně lépe, ale zato se nebojí vesele publikovat kdeco. Co Vám ale mohu nabídnout já, jsou události z klubu a případně i z lokální trabanťácké komunity, přičemž věrohodnost je zaručena…

Takže se můžete těšit na články nejenom o klubovém výletu, ale také o Zaklikované nebo třeba o dalších závodních úspěších našeho člena Lukáše. Do série předletních článků jistě přijde vhod i report ze srazu z Blanska, ale už teď Vám mohu sdělit, že nebude tak rozsáhlý a ukecaný jako ten loňský.

Ale abych se přece jenom nějakým tématem přiblížil k běžnému zpravodajství současných dní, zařadil jsem do tohoto čísla sérii tří článků na téma aktuálního růstu cen a aby to bylo aspoň trochu spojeno s auto-moto tématikou, počtete si, jak jinak, než o vysokých cenách benzínu v článku vlastním, od přispěvatele z klubu i převzatém z konvenčního periodika. A abych také udržel podobnou strukturu zpravodaje, přidávám jako vždy nějaké ty pozvánky na blížící se srazy a také mi zbyl v zásobě nějaký ten historický článek.

Na tomto místě bych rád poděkoval všem přispěvatelům obsahu zpravodaje za jejich příspěvky. Bez nich by tento, ale i předchozí zpravodaje byly o mnoho chudší. A věřím, že i v budoucnu se najdou i další než jenom ti pravidelní kolegové ochotní něco napsat a pomoci tak s přípravou méně jednotvárného obsahu.

V závěru slova redakce mi zbývá popřát Vám pěkné prožití léta, abyste si našli co nejvíce okamžiků bez stresu z nepříjemného nárůstu cen čehokoliv, včetně benzínu. A třeba budete mít možnost pár litrů propálit za účelem účasti na nějakém srazu, kde třeba posedíte s kamarády nad předraženým pivem… a tak i kdyby toho benzínu i piv mělo být míň, aspoň ti kamarádi by Vám měli zůstat… to Vám přeju ze všeho nejvíc.

Za redakci zpravodaje Fráňa

Zpravodaje najdete také na webových stránkách klubu:

trabantbrno.net/zpravodaj.php

Aktuální informace ke klubové činnosti

Vážení kluboví kolegové, jako obvykle Vám na třetí straně zpravodaje přinášíme základní informace o tom, co se v klubu stalo a také brzo stane. Čtěte tedy dál, ať jste v obraze.

Proběhlé akce

V roce 2022 se uskutečnila první beseda až v březnu, přesněji 22. 3. 2022. Dřívější termín z více důvodů nebyl zvládnutelný. Tato beseda byla také spojena s Členskou schůzí, která schválila hospodaření za rok 2021 a také proběhlo hlasování o výši příspěvků na rok 2022, o nichž se více dozvíte o pár řádků níže v sekci Členské příspěvky.

Stihli jsme v tomto roce uspořádat také druhou, květnovou, besedu. Uskutečnila se v úterý 10. 5. 2022 od 18:00 a mezi její charakteristické vlastnosti patřil nízký počet účastníků – mimo vedení klubu přišli tři.

Zatím poslední letošní akcí byl klubový výlet do Bystřice nad Pernštejnem uskutečněný v sobotu 14. 5. 2022. Cílem bylo především Muzeum Veterán Tatra klubu, které navíc zahrnuje i expozici původního muzea malých motocyklů. Mimo to v Bystřici byly také další akce a zajímavosti k vidění – např. centrum Eden nebo Park miniatur. Více o výletu se dočtete v příspěvku od Jitky.

Členové klubu se samozřejmě účastní a někdy také podílí na dalších událostech spojených s tématikou. Např. jde o proběhlé akce jako Zaklikovaná nebo sraz v Blansku. O těchto akcích se také dočtete v příspěvcích v tomto zpravodaji. Naši členové jsou samozřejmě mnohem aktivnější a účastní se řady dalších setkání, výletů a jízd, pouze z nich nemáme příspěvky.

Budoucí akce

Samozřejmě plánujeme do konce roku ještě dvě besedy jako obvykle v září a také v listopadu. Termíny jsou známy, jsou uvedeny na stránkách klubu a také na poslední straně zpravodaje. Stejně jako v předchozích měsících jsou vždy **v úterý od 18:00**, přesně jsou to **13. 9. 2022** a **8. 11. 2022**. Jako posledních několik let budou i tyto besedy ve Společenském centru na Lesné. Případné změny budeme dávat na vědomost na stránkách klubu a také e-mailem. Těšíme se na Vaši účast a věříme, že bude vyšší než v květnu.

Mimo dvou besed je do konce roku v plánu také podzimní výlet. Jeho termín a další bližší informace poskytneme co nejdříve obvyklými cestami.

Členské příspěvky

Členská schůze, která proběhla na první letošní besedě dne 22. 3. 2022, odhlasovala pro tento rok výši členských příspěvků 200 Kč pro důchodce a studenty a 300 Kč pro pracující členy. Vracíme se tak po ročním období se sníženými příspěvky na původní hodnoty odhlasované před několika lety. Čestní členové jsou jako vždy od příspěvku osvobozeni. Zaplatit příspěvek je možno ideálně osobně na besedě, ale po předchozí dohodě (to abych měl s sebou pro Vás potvrzení) i jinde, např. na nějakém srazu či při jiné příležitosti.

Dojde-li k nějakým změnám, budou informace zveřejněny na klubových stránkách trabantbrno.net
a také Vám informace pošleme mailem.

Věříme, že dále zachováte přízeň svému Autoklubu Trabant Brno a v co největším počtu se zúčastníte budoucích akcí. Těšíme se na setkání s Vámi.

Za vedení klubu Fráňa

Výlet do Bystřice nad Pernštejnem

Cílem letošního jarního výletu byla Bystřice nad Pernštejnem, konkrétně Depozit – Muzeum veterán Tatra klub Bystřice n. P. Sraz jsme měli netradičně na parkovišti u Globusu. Vyráželi jsme se zpožděním, protože se odstraňovala technická závada na trabantu Filipa Javůrka. Trasa do Bystřice vedla přes Kuřim, Tišnov, Předklášteří směr Nedvědice malebnou přírodou Hornosvratecké vrchoviny a jejich přírodních parků, kolem hradu Pernštejn až do Bystřice n. P. Po cestě se přidali ještě dva trabanti (Honza Komenda a Mira Kejík) a v muzeu už čekali další trabanťáci z Dolní Rožínky. Muzeum se nachází v areálu bývalého lihovaru a vytvořil ho nadšenec a obdivovatel značky TATRA František Prosecký a jeho manželka nám byla velmi milou průvodkyní. Kromě starých vozů, z nichž se mnohé stále aktivně účastní různých historických jízd a výstav, je zde plno starých hraček, autíček a dobových předmětů, takže je na co se dívat a co obdivovat.

Měli jste taky jako malí plastovou Tatru 148 nebo dokonce 815? Tady jich mají desítky všemožných barevných kombinací a mimo nejčastější „sklápěčky“ tu najdete i vzácnější varianty (Foto Fráňa 2022)

Po prohlídce muzea se nás většina přesunula do Centra Eden. Dřív zde stával školní statek. Dnes se snaží zábavnou a interaktivní formou vtáhnout malé i velké do života našich předků, do ekologie a šetrného přístupu k životnímu prostředí. Mohli jsme si vyzkoušet různá řemesla, prohlédnout si, jak se kdysi bydlelo na panském dvoře a model horácké vesnice i s živými domácími zvířaty. Zajímavou expozicí je ekopavilon s ukázkami různých technologií a postupů na úsporu energie. Kromě toho tady mají svůj vlastní pivovar, jízdárnu a koně, obchůdek s bio výrobky a restauraci.

Účastníci výletu postupně během dne odjížděli domů po vlastní ose. Nejvytrvalejší z nás (Karbon a Habr) se ještě šli podívat na pohádkovou alej Lužánky, která leží hned vedle centra Eden. Podél silničky pro pěší a cyklisty jsou usazené v trávě vyřezávané sochy pohádkových postav. Na začátku cesty je velká socha zubra, zvířete ve znaku Pernštejnů i samotné Bystřice n. P.

V centru Eden najdete třeba i ukázku vybavení kovárny, ale i jiných řemeslných dílen (foto Fráňa 2022)

Zajímavý byl i sousedící park miniatur. Ten je ještě ve výstavbě, ale už zde stojí pár kopií hradů a klášterů z údolí Svratky z dob jejich rozkvětu a je volně přístupný.

Počasí na výlet bylo velmi vydařené, tak věříme, že i přes některé nedostatky, jako chybějící sociální zařízení

Model hradu Pernštejn v bystřickém parku miniatur (foto Fráňa 2022)

v muzeu či docela vysoké vstupné v Edenu, že se vám všem letošní jarní výlet líbil a už teď se těšíme na podzimní výlet a uvítáme vaše tipy, kam bychom mohli jet a co navštívit a děkujeme všem, kteří se zúčastnili.

pro zpravodaj napsala Jitka Karbašová.

↑ *V muzeu najdete nejenom Tatry, ale také jiné značky včetně Škodovky nebo IFA*

↓ *Do muzea bylo v minulosti přestěhováno také „Malé muzeum malých motocyklů“ (foto 2x Fráňa, 2022)*

Zaklikovaná 2022

Jaro je tu a s ním naše tradiční Zaklikovaná, jarní otevírání motoristické sezóny v Moravském krasu. Spolu s podzimními srazy “ Doklikovaná” je to již pátý sraz naší organizace Vrak veteran car club.

V Adamově na Náměstí práce... (2x foto Mikeš, 2022)

Na letošní sraz se sjelo zhruba 30 historických i mladších vozidel – Trabanty, Wartburgy, Škodovky, Žigulíky, jeden Maluch a dokonce i vozy Amerických značek.

Jako pořadatel jsem moc na místě nebyl, musel jsem celou záštitu na place přenechat kolegům (kterým bych touto cestou rád poděkoval). Těsně před odjezdem na "plac" jsem musel na výjezd k nepojízdnému Trabantu, který byl na cestě na náš sraz a zůstal stát v Bílovicích na Svitavou, zhruba deset kilometrů od Adamova - místa konání naší akce.

Za pomoci Richarda Holešinského a Honzy Šustáčka nejmladšího jsme Trabanta, u kterého jsme diagnostikovali smrt motoru, odtáhli k nám do dílny na pozdější opravu. Motor Trabanta zaklepal na klice, nechal párkrát přes válce přesýpat kuličky z ložisek, díky tomu nebyla oprava na místě proveditelná. Týden po akci už můžeme říct, že Trabant opět žije a vrací se ke svému majiteli.

Neodmyslitelnou součástí našeho srazu je spanilá jízda Moravským krasem. Přesně podle časového harmonogramu jsme vyrazili jízdou v koloně z Adamova na Jedovnice, Kojál, Ostrov u Macochy a odtud zpět do Adamova. Během spanilé jízdy jsme tak trochu neplánovaně demonstrovali čtyři roční období v krasu – podzim - déšť a vítr, Jaro – slunce, léto - bezvětří, zima - hustá chumelenice nad Kojálem.

V Adamově na Náměstí práce... (Foto Mikeš, 2022)

Na konci spanilé jízdy jsme se rozloučili se zbývajícími účastníky a tím sraz ukončili. Děkujeme všem za přízeň a účast, budeme se na Vás opět těšit na podzim!

Do té doby hodně spokojených kilometrů a minimum závad!

Za kolektiv VVCC Michal "Mikeš" Doležal

Ceny pohonných hmot – aktuální téma

Zde Vám přinášíme soubor tří příspěvků týkajících se cen pohonných hmot, které v posledních měsících rapidně vzrostly. Neděláme si ambice na detailní analýzy ani netvrdíme, že všechny tyto informace a příspěvky jsou jediným správným názorem. Spíše předkládáme několik pohledů na věc, aby se čtenář zamyslel a utvořil si názor svůj.

První příspěvek je pouhým shrnutím cen pohonných hmot za delší období, přičemž je zřejmé, že ceny vždy kolísaly nahoru či dolů v reakci na události na trhu i v politice. Zajímavým pak může být porovnání ceny paliv s výší mezd. Všechny grafy, případně další data pochází ze stránek www.kurzy.cz a jde spíše o přibližné – orientační propočty pro získání představy o vývoji cen a teoretické kupní síly.

Další příspěvek je na doporučení kompletně převzat z Žurnálu Krásné články známého také jako Patriot (dle stránek www.krasneclanky.cz publikováno 24. 5. 2022) a obsahuje pohled provozovatelky čerpací stanice Karolíny Kubiskové na problematiku resp. skladbu cen paliv a pohled vlády na věc. K porozumění z čeho je cena paliva složena a jaká část ceny je spotřební daň a také DPH (tedy to, co z ceny paliva dostane státní pokladna) Vám může celkem dobře pomoci tato kalkulačka: https://www.kurzy.cz/kalkulacka/spotrebni-dan-benzin-nafta-6-9-2022/. V této kalkulačce již je zahrnuto nedávné snížení spotřební daně o 1,50 Kč na současných 11,34 Kč u benzínu a 8,45 Kč u nafty. Toto snížení platí od začátku června do konce září 2022 a pravdou je, že už teď koncem června se často prodává benzín za ceny vyšší než před zavedením slevy na spotřební dani. K další úvaze zkuste mrknout na článek: https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/cena-benzinu-je-na-rekordu-snizeni-spotrebni-dane-zabralo-je/r~6409c182ebba11ec8d680cc47ab5f122/.

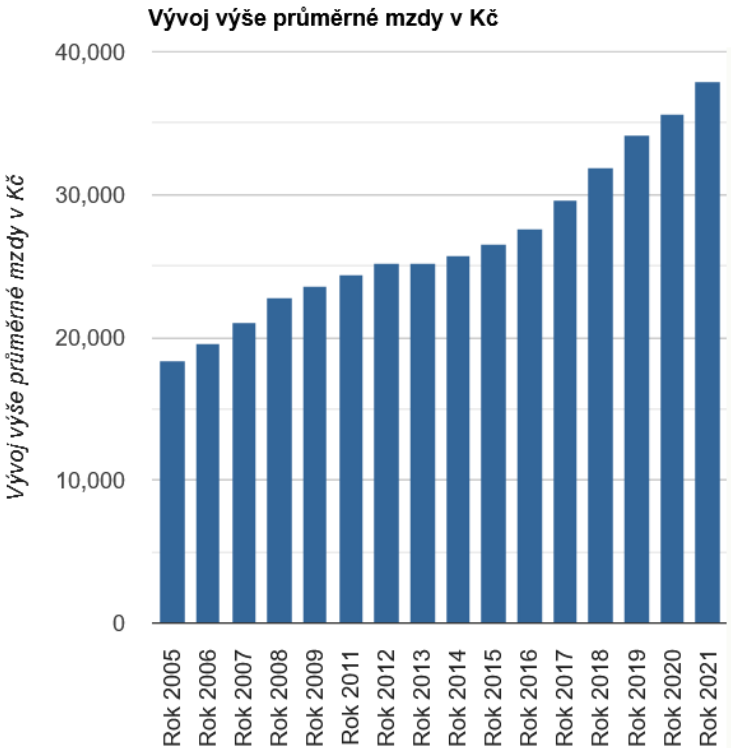
Na závěr je přiložen článek od našeho bývalého předsedy Michaela Hanuse, který se v návaznosti na příspěvek předchozí zamýšlí nad cenou pohonných hmot z pohledu státních příjmů z jejich prodeje, přičemž nechybí nějaký ten výpočet.

Statistika cen benzínu a nafty

Graf vývoje ceny benzínu (převzato z www.kurzy.cz, 2022)

Graf vývoje ceny nafty (převzato z www.kurzy.cz, 2022)

Pro zajímavost přikládáme vývoj výše průměrné mzdy od roku 2005. Je jasné, že průměrná mzda je ukazatel mnohdy zavádějící v omyl (např. kvůli zkreslení extrémními hodnotami, je to podobné jako s průměrným stářím vozidel v českém registru ☺) a více vypovídající by byla např. hodnota mediánu, ale pro letmé porovnání postačí. Pozor, navíc pro jednoduchost počítáme s hrubou mzdou, takže po zdanění a dalších odvodech je kupní síla menší než v našem výpočtu! Dodejme, že za Q1 roku 2022 je uváděna průměrná mzda 38 000 Kč.



Graf vývoje průměrné mzdy (převzato z www.kurzy.cz, 2022)

Takže například, uvažme přibližné údaje pro průměrnou cenu benzínu z let 2010, 2012, 2016, 2021 a 2022 a shrňme v tabulce včetně jednoduchého výpočtu, kolik přibližně litrů by bylo možné za průměrnou (hrubou) mzdu v tom roce koupit.

Při pohledu na grafy vývoje cen je zřejmé, že zvolené roky s výjimkou 2012 patří k těm spíše příznivým z pohledu ceny benzínu, která se pohybovala kolem celkem podobných průměrných (počítáno za rok) zatímco průměrná mzda skoro trvale narůstala. Kolem roku 2012 až 2014 byly ceny paliv výše než v předchozích, ale i následujících obdobích, proto pochopitelně bylo množství koupitelné za průměrnou mzdu nižší než dříve i později, což ještě prohlubuje fakt, že i nárůst průměrné mzdy v těchto letech byl pomalejší. Nicméně během posledních cca 6-7 let platilo, že se dá za průměrnou mzdu koupit vždy o něco více benzínu než v předešlém roce. Na závěr je nutno okomentovat poslední sloupec tabulky, tedy rok 2022. Zde je

nutno říct, že hodnota průměrné ceny benzínu je přibližný průměr za celý první kvartál, přičemž teď už je skoro konec druhého a okamžité ceny cca od února prakticky neustále rostou. Proto i toto číslo by při zohlednění nárůstu ceny probíhajícího po skončení Q1 prakticky každý den o něco vyrostlo a pomalu se přibližovalo aktuální hodnotě ležící kolem 48 Kč. Takže i objem zakoupitelný za průměrnou mzdu bude neustále klesat a hodnoty na konci roku budou určitě jiné, než v tabulce.

Rok	2010	2012	2016	2021	2022
Přibližná průměrná cena benzínu [Kč/l]	31	36	28	32	41
Průměrná mzda [Kč]	23 932	25 109	27 589	37 839	38 000
Kolik cca šlo koupit [l]	772	697	985	1182	927

Tabulka přibližných průměrných cen benzínu (počítáno vždy za celý rok), průměrné mzdy a množství za tuto mzdu zakoupitelného v daném roce – pozor, pro jednoduchost počítáme s hrubou mzdou!

Na závěr ještě jednou připomenu, že tento příspěvek si nedělá ambice být přesnou a detailní analýzou trhu s pohonnými hmotami a všech pochodů na něm, ale je spíše pro zamyšlení jak byl kdy benzín dostupný. Omluvte proto, prosím, případné malé nepřesnosti v číslech a velmi přibližnou metodiku.

Pro zpravodaj sepsal Fráňa

Názor provozovatelky čerpací stanice (převzato z Žurnál Krásné články):

Čerpadlářka: Vláda lže! Vysoké ceny pohonných hmot jí vyhovují

Vláda ohledně cen benzínu lže a já vám řeknu proč. Jsem spolumajitelkou malé čerpací stanice v Kamenici nad Lipou a naše rodina se v tomto oboru pohybuje řadu let. Proto mi také není lhostejné, jak se vláda chová a jak zodpovědnost za vysoké ceny pohonných hmot svaluje i na mě a na naše rodinné podnikání.

Coby vlastníci čerpací stanice máme víc jak deset let povinnost měsíčně zasílat na finanční úřad pravidelné přehledy o prodejích a nákupech pohonných hmot. Z těchto informací má finanční úřad, respektive stát, jasný dlouhodobý přehled o výši naší marže. Najde tam údaje o prodejních cenách, o nákupních cenách i o tom, kolik jsme čeho prodali. Stát je díky tomu schopen sledovat výši marže každé čerpací stanice. To na ministerstvu financí, tedy ve vládě, pochopitelně dobře vědí. Pomocí těchto přehledů umí zjistit, jak na trhu funguje konkurence a jestli si někdo marži uměle nenavyšuje.

S neúměrným nárůstem cen pohonných hmot se vláda rozhodla veřejně prezentovat, že bude marže čerpacích stanic nově kontrolovat. To, že tak činí již dlouho, lidem zamlčela. Jakým způsobem se vláda rozhodla marže kontrolovat? Myslíte si, že použila tabulku, z níž lze reálnou marži čerpací stanice zjistit a kterou doteď používala, pouze s větší frekvencí prezentace? NE!

Vláda vytvořila nesmyslný systém, v rámci něhož se čerpacích stanic ptá pouze na prodejní cenu. Nákupní ceny ji vůbec nezajímají a reálné marže čerpací stanice tím pádem zjistit nemůže. Prodejní ceny nově porovnává s cenami na komoditní burze v Rotterdamu. Jenže na této burze čerpací stanice pohonné hmoty nenakupují! K marži čerpací stanice je tak uměle připočtena i marže velkoobchodníka, distributora. Vláda navíc u prodejních cen nezohledňuje poskytované slevy smluvním zákazníkům. To ji také nezajímá. Vláda ve svých kalkulacích marže čerpacích stanic záměrně uměle navýšila. Rozhodla se pro nesmyslný výpočet, jehož výsledkem jsou lživé informace, a to i přesto, že reálné údaje o maržích čerpacích stanic má dlouhodobě k dispozici.

Karolína Kubisková

Jak tedy celá „kontrola“ dopadla? Přesně tak, jak jsem čekala. Zjistilo se, že na čerpacích stanicích k žádnému navyšovaní marží nedošlo. Na druhé straně, marže distributorů a rafinérií zůstaly neřešeny. Co nám zůstalo, je pachuť z osočování. Proč vláda nepřijde se smysluplným řešením? Protože jí vysoké ceny nafty a benzínu vyhovují. Díky nim totiž přitéká více peněz do státní kasy z výběru DPH. Aby vládní politici odklonili pozornost od své neschopnosti lidem pomoct, ukázali prstem na čerpadláře. Přitom kolem 50 % z ceny benzínu tvoří daně, jež stát regulovat může. **- Karolína Kubisková -**

Čerpací stanice v Kamenici nad Lipou

Úvaha k zamyšlení:

Máte rádi kolony? Asi většina ne, ale co když je to i jinak …….

Je mi jasné, že stavby a opravy se bez kolon neobejdou, kolony byly, jsou a asi navždy budou.

Před asi dvěma roky, když se etapově opravovala D1 a byly tam obrovské kolony popojíždějících osobáků, nákladních aut a autobusů a já jsem kolem toho dost brblal, tak mi známý ekonom vysvětlil, že to tak být musí, že to erár potřebuje.

Běžně se Brno – Praha jede cca 2 hod, s kolonami 3 hod. To znamená, že hodinu se prostojí s běžícím motorem v kolonách. A nyní trochu matematiky. Osobák měří cca 5 metrů, kamion s návěsem cca 22 metrů, tedy s malou mezerou mezi vozidly může být průměr 15 metrů na vozidlo, ve 100 metrech je to cca 7 průměrových vozidel, na 1km už to bude cca 70 vozidel a při koloně 10 km což bývalo časté, už to máme 700 vozidel v jednom pruhu, ale pruhy jsou dva, takže celkem jeden takový dopravní špunt může mít střídmým odhadem okolo 1400 vozidel s motorem běžícím na volnoběh a s neustálým popojížděním. Pokračujme ale dále. Osobák spálí 5 litrů a kamion 25 litrů, to je průměr 15 litrů na vozidlo, ale třeba někdo vypíná motor, netopí nebo neklimatizuje, extrémně šetří, tak uvažujme jen 10 litrů v průměru na hodinu prodloužené cesty na trase v jedné koloně, ovšem po vynásobení počtem stojících vozidel 1400 se spálí o 14 000 litrů paliva víc, než kdyby kolony nebyly a jelo se souvisle. Cena benzínu a nafty je téměř shodná a v té době to bylo okolo 28 Kč / litr odhadem. Jestliže spotřební daň + DPH činí celkem 50 % jak mi řekl ekonom a potvrzuje to paní Kubisková v článku, tak z každého zbytečně spáleného litru tato daň činí 14 korun z litru.

A počítání poslední: 14000 litrů paliva x průměrná cena 28 Kč za litr je celkem 392 000 Kč, ze kterých je odvod na daních do státní kasy 196 000 Kč za každou hodinu průměrného provozu v koloně. Chápu, že v noci to bude méně, ale v provozní špičce bývaly obvykle tyto opravy D1 a s tím spojené kolony až tři na Trase Praha – Brno. Podle ekonoma mohl stát na kolonách při opravě D denně bezpracně vydělat až několik milionů denně po dobu cca 4 let.

I kdyby tento odhad byl jen z poloviny reálný, tak nejsou kolony jen na D1, jsou i ve městech a jiných úsecích, třeba na Svitavy, Vyškov a jiné. Možná to je důvod, proč se opravy vlečou, nestaví se odpoledne a o víkendech. V Německu se zavře polovina dálnice, nasadí technika a lidé a pracuje se i v noci, v neděli a mnohdy podle významu vozovky i ve svátek a obvykle po týdnu je úsek opravený a uvedený do provozu.

Otázka na závěr – co by na takovou ekologii řekla „zelená Greta“?!

M. Hanus / Habr

Tři závody a pět umístění…

Letošní rok jsem chtěl pojmout více organizovaně v účasti na závodech a nejlépe jet celý ročník něčeho. Zbývalo už jen vybrat podnik, který by mi vyhovoval, a kterému by Modrej technicky vyhovoval. Padla volba na Maverick Slalom Trophy (dále jen MST) a po dohodě s pořadatelem na skupinu HA1 Veterán bez rozdílu objemu. A to by benzín nemohl být za padesát, abych nevymyslel zase nějakou novinku pro letošní sezónu. A tou novinkou jsou hliníkové disky. Nechtělo se mi objednávat vícedílné a drahé disky z Německa, a tak se mi podařilo najít originální disky pro Fiat, vymyslet jak budou pasovat na Trabanta a vše ostatní už vzal na svá bedra Jarda Pacner a ten se s tím nemazal. Za dva týdny byla první zkouška a za další dva týdny hotovo. Nakoupil jsem semi slicky Yokohama Advan, nazul, vyzkoušel v Retro muzeu na oválu a hurá na start.

První dvojzávod MST se jel na Polygonu Brno v termínu 16.-17. dubna. Při dovozu auta v pátek byl krásný teplý večer s lehkým větříkem. V sobotu si rosnička šlehla nějakou dobrotu ze zkumavky, protože počasí odpovídalo lednové větrné smršti na hoře Špičák. Tréningy jsem absolvoval na plecháčích se silničními pneu pro rozhýbání techniky po zimě a zjištění, jestli auto opravdu jede jen na dva válce. Podařilo se! Po první jízdě jsem zjistil rozpad brzdového obložení na přední nápravě. Byl jsem připraven a v nervech z neustále odletujících pružinek brzdových paken vlivem fujavice obecné jsem namontoval nové nařezané pakny. Při další jízdě bylo docela fajn, že auto brzdilo, protože se mi přetrhla pružinka plynu na karburátoru a motor jel pořád plnej. Takový prkotiny naštěstí mají automaticky místo ve vercajku na závodech, takže žádný problém. Teda až na ztrátu čepu, který jsem si musel vyrobit ze šroubu M5. Teď už jsem se mohl konečně soustředit na nová kola a zajíždění nějakého času. Udělal jsem jedny hodiny při zkoušce hrany pneumatik a jinak jsem byl velmi spokojený. Kola fungují dokonale. Neděle probíhala idylicky, nic se nepokazilo. Dokonce se vítr uklidnil, vykouklo pár paprsků a přijela delegace podporovatelů, a to Habr, Ivet, Všet a Žanek se ženou. To vše mělo za následek dvakrát první místo ve skupině, ale hlavně přesvědčení, že Trabant se velmi líbí a ostatní účastníci jej rádi budou vídat i na dalších závodech.

Druhý dvojzávod MST byl 24. Slovácký kopec Násedlovice 14. května. Vzhledem k menšímu počtu přihlášených účastníků se podařilo nacpat dvojzávod do jednoho dne. Oproti polygonu se jednalo o regulerní závod do vrchu se sedmi retardéry. A světe div se! Modrej se docela dobře aklimatizoval a i přes dlouhou převodovku si s kopcem velice dobře poradil. Velkou roli hrály pneumatiky a brždění do retardéru až po kávě. V těchto momentech šlo opravdu o vteřiny a dařilo se časově dýchat na záda i modernějším šestnáctistovkám ve vyšší třídě. Za celý den neproběhla z mé strany ani jedna krizovka a podařilo se opět ve skupině umístit na bedně nejvyšší, a to dvakrát.

Třetím závodem tohoto článku je Historic Racing Picnic Vysoké Mýto 28. května pořádaný Auto Classic Clubem Brno. Zde jsem startoval ve třídě do 1300ccm. V tomto závodě jsem chtěl vyzkoušet další horkou novinku na autě, a to bylo laminátové jednolisté pero na zadní nápravě. Progresivita pružení stejná, ale úspora hmotnosti oproti originálu je enormní, zhruba jedenáct kilogramů. Po menších přípravách a revizích se mohlo vyrazit na závody. Na okruhu panovala klubová kamarádská nálada a počasí se tvářilo vesele. Po pár slovech na uvítanou se šlo na testovací jízdy. Hned první jízda ukázala závadu na svíčce v podobě slepených elektrod. Proběhla výměna a palba zpátky na dráhu. Pak už to bylo horší. Motor se ve vysokých otáčkách přehřál a hvízdnul se druhý válec. Dotlačil jsem auto zpět do depa a začínal s rozborkou. Motor nešel ani protočit rukou bez svíček. Po sundání hlavy na dvojce byl viděn v pístu píchnutý kus pístního kroužku. Sebral jsem pilník, vysochal nové dno pístu od úlomků, nasypal vše zpět, jako prádlo do pračky, a chtěl znát výsledek. Motor nastartoval, ale jen na jeden válec. Po nějaké chvilce i druhý naskočil, ale stopkytrhající výsledky to určitě nenasvědčovalo. Po konzultaci a odborné radě s osobně přítomným Habrem bylo naznáno, že jediný dvoutakt ve startovním poli přece nemůže skončit ještě před závodem. A tak, k radosti všech účastníků, Trabant opět vyrazil trénovat na ostré časy. Na pekelné sedlo vedle mě usedla Terka a po několika kolech v tempu bylo jasné, že Trabant snad vydrží a nějaký čas zajede, třeba i tlačením. Ke konci trénigových jízd začalo hustě pršet, já už se vozil sám a zkoušel maximální přilnavost silničních pneumatik tak důsledně, že jsem v nejrychlejší pravé kose vystartoval skokem přes obrubník s doskokem do trávy ke krtkům a můj krásný přední nárazník z Německa vzal za své. To byl konec tréningů.

Na start měřené jízdy jsem se dobelhal s oškubaným autem jdoucím na jeden válec za studena. Během měřené jízdy jsem opět navštívil můj oblíbený trávník, ale jinak jsem nedaroval času žádnou skulinu. Během jízdy opět probíhaly lety po dvou kolech a i vytrénovaná novinka v podobě podřazování bez spojky. Žádné vzdávání boje a psychická podpora z tribuny od Terky, Habra a dokonce i ostatních rivalů měla za následek třetí místo ve třídě a pro mě nejlepší čas ze všech tří ročníků, kterých jsem se účastnil.

Tak to by bylo zatím v kostce všechno. Tohle všechno by se nestalo bez neutuchající podpory velké hromady lidí kolem, kteří dokážou něco vyrobit, upravit, poradit, pomoct, nebo jenom dát palec nahoru.

Zase příště ;-)

Lukáš Hudeček - Bastr.

Fotky ze závodů i zázemí a text poskytl do zpravodaje Lukáš Hudeček

Trabantsraz Blansko 2022 – tentokrát letem-světem...

Tentokrát Vás budu šetřit a jak jsem již v úvodu slíbil, nebudu Vás zasypávat více či méně nudnými doprovodnými zážitky před a po tomto obvyklém srazu. O tradici tohoto srazu už také bylo napsáno v dřívějších reportech, uvedu tedy pouze fakt, že já sám se této akce pravidelně účastním od roku 2011. Takže, pokud správně počítám, v tomto roce jsem na sraze v „bráně Moravského krasu“ byl již po dvanácté. Za ty roky se samozřejmě mnohé změnilo, nejvýznamnější změna byla, když před pár lety bylo tehdy celkem krátké odpolední setkání na náměstí spojené s prohlídkou vozů následované projížďkou po městě završenou společnou fotkou rozšířen o dopolední část, kterou lze charakterizovat slovy „soutěže“ a „buřty“.

Na parkovišti na Vodní ulici lidé obhlíželi auta účastníků (foto Fráňa, 2022)

Tento rok byla opět akce plánována na dopoledne i odpoledne, nicméně já jsem tentokrát měl jiné povinnosti a tak jsem krátce po třinácté hodině sedl do auta a vystřelil k Blansku. Na parkovišti na Vodní ulici jsem byl těsně před čtrnáctou a to už tu byla většina účastníků, především těch, co se účastnili již zmíněné dopolední části. Ne že bych tedy přijel poslední, nějaké to vozidlo z NDR se ještě občas přiřítilo. Na parkovišti se nedělo nic neobvyklého. Nechybělo nějaké to prohlídnutí aut často spojené s nahlédnutím pod kapotu, ale na rozdíl od prvních blanenských srazů už to není takové to společné procházení od auta k autu. Je fakt, že účastníci i auta jsou z velké části každý rok stejní. Při prohlídce samozřejmě nejvíc lákaly z davu vyčnívající vozy, takže mnohdy po povedených renovacích nebo unikátní kousky, ale tak tomu bylo vždy. Tento rok mezi ty „magnety“ se zaslouženým označením unikát patřil čtyřtaktní Trabant Caro Tramp v červené barvě (v minulosti jsme o něm ve zpravodaji psali), ale také čtyřkolový Velorex. A z pěkně a originálně (nikoliv do originálního stavu!) renovovaných aut oči přitahoval např. Honzův fialový čtyřtakt. Na rozdíl od řady jiných pěkných renovací měl výhodu premiéry na tomto srazu a tak pro řadu lidí byl neokoukaný. Ale nemyslete si, že ostatní auta unikla pozornosti. Kdepak. I můj kombík s lehce otlučeným lakem (ale jo, má trochu vzácnější barvu…), ale i další vozy bez velkých renovací byly obklopeny hlavně návštěvníky z řad veřejnosti. A aby toho nebylo málo, tito návštěvníci nepatřící do trabanťácké komunity se ptali, zda se třeba můžou svézt během jízdy městem. Je pravda, že iniciátory tohoto požadavku nejčastěji byli malí kluci, které naše voňavá autíčka omámila i bez nastartování natolik, že to svezení prostě chtěli zažít… Nejinak to bylo v případě paní se synem, která oslovila mne s tím, že syn si ze všech aut vybral právě to moje. Že by ta barva? Nu, domluvili jsme se. A nešlo o jediného zájemce o jízdu trábem. Ale naštěstí se našli i další ochotní kolegové, kteří svezli další zájemce.

K vidění byla i v Blansku poměrně neokoukaná auta – fialový čtyřtakt se spoustou detailů, pověstné a velmi vzácné Caro Tramp a taky pěkné Cabrio (foto Fráňa, 2022)

Společná fotka, tentokrát na Písečné (foto Fráňa, 2022)

Před projížďkou na parkovišti ještě proběhlo předání cen vítězům dopoledních soutěží, případně dárků oslavencům a poděkování pomocníkům při pořádání srazu. Pak už se ale blížil odjezd, takže jsem do auta nafasoval dětskou sedačku, do ní mladého mitfáru a na zadní sedadlo jeho maminku. A za chvíli se s rachotem a dýmem vyrazilo do ulic. Bylo to v pohodě, posádka neměla strach a paní byla příjemně ukecaná, takže jízda ubíhala ještě rychleji. Asi v polovině projížďky byla plánována zastávka na louce u školy na sídlišti Písečná. A samozřejmě mimo jiné za účelem pořízení nějakých těch fotek včetně společné fotky účastníků. A díky tomu, že Honza Šustáček bydlí v přilehlém domě, bylo možno cvaknout pár snímků i z výšky. Po vyfocení snad ze všech stran se posádky opět nahrnuly do vozů a mohlo pokračovat oblažení obyvatel několika dalších blanenských ulic všemi efekty, které naše vozy poskytují. Druhá část jízdy končila opět na původním parkovišti před úřadem.

V tu chvíli již program akce byl zcela vyčerpán a i ti, kteří příliš nespěchali, se pomalu začali loučit s kamarády a rozjíždět do všech směrů. I mně tedy nezbývalo moc jiných možností, než opět sednout do trába, tentokrát bez dalších členů posádky a frčet k Brnu.

↑ *Takhle to vypadalo z okna přilehlého domu* ↓ *Na louce na Písečné (2x foto Fráňa, 2022)*

Další ročník oblíbeného lokálního srazu v Blansku je za námi, tento byl již čtrnáctý. Nezbývá než poděkovat organizátorům za přípravu a realizaci a doufat, že se zase za rok uskuteční již patnáctý, takže takový „kulatý“ ročník a pořadatelé tak budou mít šanci nás něčím překvapit.

Fráňa

Co se děje?

Jako ve většině zpravodajů Vám předkládáme několik pozvánek na akce související s Trabanty nebo auto-moto tématikou.

- Trabant sraz Morava 2022 – 1. 7. až 3. 7. 2022 – již 18. ročník, jako vždy v plumlovském Žraloku
- Setkání na statku – 20. 8. 2022 – tradiční letní setkání na statku v Dolních Heršpicích, více na www.retromuzeumnastatku.cz/
- Vrbno 2022 – 26. 8. až 28. 8. 2022 – již 26. ročník mezinárodního srazu
- Lipno 2022 – 7. 10. až 9. 10. 2022 – tentokrát trochu jiný termín, u kormidla opět Jirka Fajfka
- Doklikovaná 2022 – bude někdy na podzim, sledujte VVCC na Facebooku
- Výlet Autoklubu Trabant Brno – náš podzimní výlet – brzy budou další informace, sledujte stránky klubu

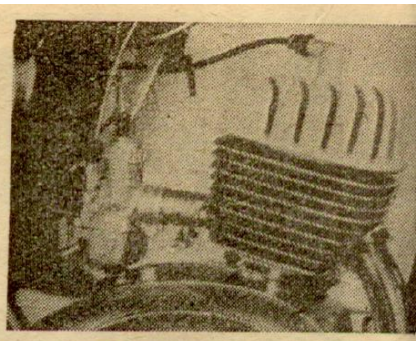
Zátiší s vojenskou technikou převážně značky Tatra najdete v muzeu Veterán Tatra klubu v Bystřici nad Pernštejnem (foto Fráňa, 2022)

Psalo se v roce...

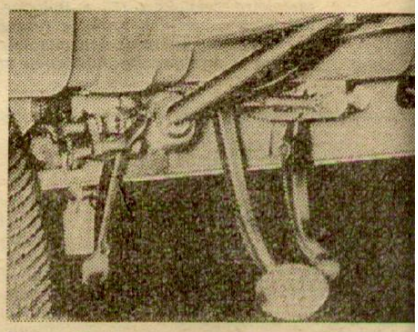
Novinky v Lipsku, avšak tentokrát z roku 1965. Takový je dnešní historický výstřižek z časopisu svět motorů z 27. 3. 1965. Na veletrhu před 57 lety byl představen např. Trabant s automatickou spojkou známý jako Hycomat nebo třeba Škoda 1000 MB, která ale tou dobou již byla v prodeji. Ale i další auto-moto novinky – přesvědčte se sami na následující dvoustránce…

Pro Svět motorů píše
Günter Kämpfe

NOVINKY V LIPSKU



Motor letošního modelu motocyklu MZ ES 125/150 s karburátorem s centrálním plovákem a sytičem, ovládaným lanovodem



U vozu Trabant s automatickou spojkou Hycomat odpadá spojkový pedál, jehož úlohu převzalo hydraulické zařízení. Vlevo je malá páka uzávěru hydraulického ústrojí, které lze nouzově použít i jako pedálu spojky

Univerzální montážní stožár VEB Spezialfahrzeugwerk Berlin s hydraulickým ovládáním, montovaný na 4tunovém podvozku. Má největší pracovní výšku plošiny nad zemí 14 m a vyložení 10 m

Lipský veletrh není autosalón. Motocykly, skútry, osobní automobily a užitková motorová vozidla jsou v pravém slova smyslu rozmístěny po celém velkém prostoru strojírenské výstavy. Jelikož pak je rozloha strojírenské výstavy velmi rozvětvená, dá hodně práce získat přehled o všech vystavovaných motorových vozidlech.

Letošní jubilejní lipský veletrh nebyl v tomto směru výjimkou, ale jako každé jaro, tak i letos si zde dala dostaveníčko motorová vozidla z východu i ze západu. Italský koncern Fiat se svými 24 modely a 125.000 zaměstnanci se pochlubil celým svým výrobním programem, právě tak francozský Renault. Nový vůz R 16 však hledal návštěvník veletrhu marně a také „Zaporožec" s novou karosérií v Lipsku chyběl. Za to byl v Lipsku prvně předveden nový Moskvič 408 a setkal se s upřímným obdivem. Také vůz Škoda 1000 MB, přesto, že je ho vidět v NDR již na ulicích v normálním provozu, vzbuzoval na výstavě zaslouženou pozornost, i když již nebyl novinkou v pravém slova smyslu.

Co bych však měl z Lipska psát pro čtenáře Světa motorů o voze Škoda 1000 MB? Bylo by to nošením dříví do lesa nebo popisováním přednostní plzeňského piva rodilým Plzeňákům. Zůstanu proto raději u domácích vozů a vynasnažím se popsat to, s čím přišel na veletrh průmysl motorových vozidel NDR.

1165 1965

800 LET LIPSKÉHO VELETRHU

28. února — 9. března 1965

svět motorů 18

Nový Wartburg Coupé může mít buď stahovací střechu (na obr.) nebo hardtop

Barkas jako valník

K již známým provedením vozů Barkas B 1000 přibývá jako zvláštní novinka typ B 1000-valník. Tím se splňuje naléhavý požadavek dopravců, aby se tímto oblíbeným vozem mohly dopravovat i objemnější předměty.

Hnací agregát, řízení, brzdy, pérování atd., byly samozřejmě převzaty. Pouze podlaha byla vyztužena pomocným rámem. Valník je 2800 mm dlouhý, 1760 mm široký a má sklopné postranice 400 mm vysoké. Při výšce podlahy 740 mm nad zemí se materiál na valník pohodlně nakládá. Maximální rychlost valníkového provedení je, jako u všech ostatních typů vozů Barkas, 100 km/h.

Všechny typy vozů Barkas doznaly několik drobných zlepšení. Především se to týká topení, dále byly vozy vybaveny novou, napříč položenou pákou ruční brzdy, bylo zlepšeno nalévací hrdlo chladiče a vozy byly uzpůsobeny pro připevnění závěsu pro přívěs.

Trabant s automatickou spojkou

Méně nápadná je novinka na Trabantu, mající však podstatný vliv na usnadnění obsluhy a zvýšení komfortu tohoto malooblemového vozu z Cvikova, jehož řízení se tím stává ještě snadnější, pohodlnější a jistější. „Hycomat", jak výrobce nazval spojkovou automatiku, uvádí spojku v činnost v závislosti na otáčkách motoru a pohybu řadicí páky, takže se spojkový pedál stal zbytečným.

Konstrukce a funkce tohoto zařízení překvapuje svou jednoduchostí. Hydraulické čerpadlo, upevněné na klikový hřídel, zásobuje hydraulický systém tlakem, jehož výše je závislá na otáčkách motoru. Při stoupajících otáčkách se spojka samočinně zapojuje. Při klesajících otáčkách a tím i klesajícím tlaku v systému hydrauliky vypíná spojku pružina. Navíc se při každém řazení uvede mechanicky v činnost přepouštěcí ventil hydrauliky spojkového válce, čímž v něm klesne přetlak, takže při každém řazení se automaticky spojka vypne.

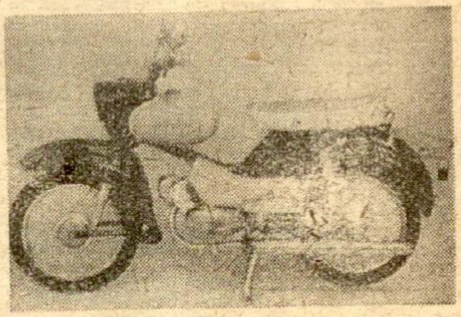
Celý hydraulický systém může být ovšem zvláštním uzávěrem vyřazen z činnosti. To je nutné proto, aby bylo možno stojící vůz zajistit zařazením převodového stupně proti pohybu. Uzávěru je pak možno, kdyby proti očekávání došlo na hydraulickém systému automatiky k jakékoliv poruše, použít jako nouzovou mechanickou spojku. „Hycomat" se dodává pouze na zvláštní přání zákazníka. Jeho dodatečná montáž do Trabanta s mechanickou spojkou není možná.

Nový Wartburg Coupé

Byla zde nová verze Wartburga, nová svými vnějšími tvary. Ve spolupráci s automobilkou v Eisenachu vyvinula drážďanská karosárna nové kupé, které si zachovalo linie karosérie Wartburg; také na podvozku a motoru tohoto vozu nedošlo k žádným změnám.

Nová naproti tomu je maska chladiče z polyesterového skelného laminátu a podstatně plošší motorová kapota z Duroplastu, známého z vozů Trabant. Rovněž nová je tvrdá střecha z polyesterového skelného laminátu (hardtop), kterou lze několika pohyby snadno sejmout. Stahovací střechu „pro každé počasí" lze úplně odklopit, takže je možno vůz používat také jako otevřený sportovní 2/2 sedadlový.

Stojí za zmínku, že jak novou masku chladiče, tak novou motorovou kapotu lze bez podstatných změn použít u stávajících Wartburgů.

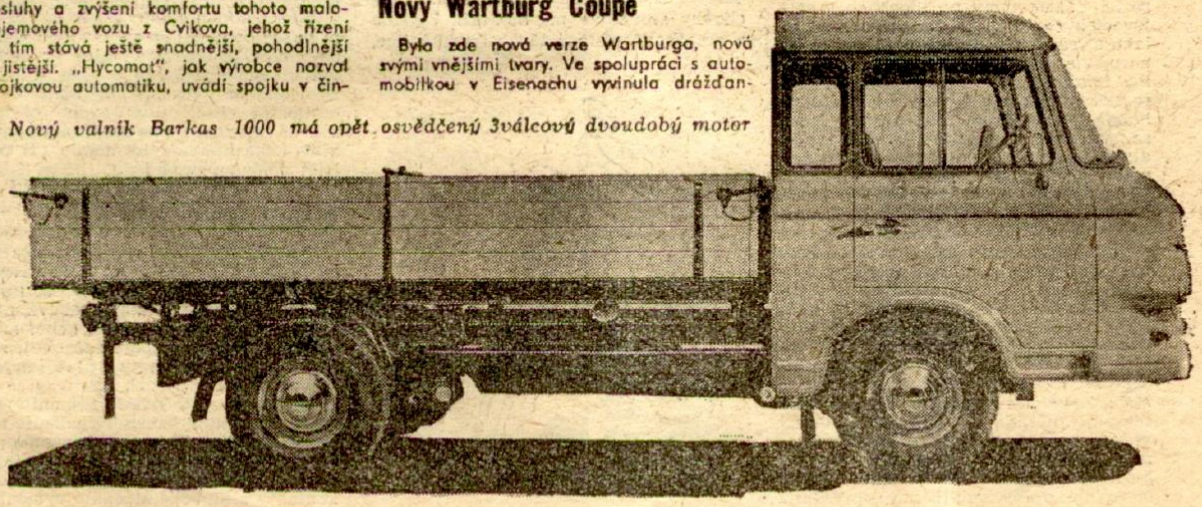


Malý motocykl Simson Star s motorem 50 cm³, 3,4 k při 6500 ot/min. Rychlost 60 km/h

MZ ES 125/150

Poukazem na to, že kupř. motocykly MZ ES 125/150 dostaly několik drobných zlepšení (zejména válec s větším žebrováním, šikmo žebrovaná hlava, nový píst a nový karburátor s centrálním plovákem, který zajišťuje nerušený chod motoru při všech polohách motocyklu, a se sytičem), chci zprávu z Lipska skončit. Jistě by se dalo referovat o mnohém; vždyť v Lipsku se sešli zástupci obchodu z východu a západu, ze severu a jihu. Proto zbývá nakonec pouze konstatování, které se v Lipsku znovu potvrdilo: mírový obchod mezi národy je dnes důležitější než kdy byl.

Nový valník Barkas 1000 má opět osvědčený 3válcový dvoudobý motor



Příští besedy

Plánované termíny besed v tomto roce jsou:

Tady normálně najdete termíny plánovaných besed pro aktuální rok. Vzhledem ke stále nepříznivé situaci je zatím plánována jedna beseda a klubový výlet. Pokud situace dovolí a Vy budete mít zájem, uvažujeme o besedách v těchto měsících:

- září 2022 – bude v úterý 13. září
- listopad 2022 – bude v úterý 8. listopadu

Tyto termíny mimo zářijového berte pouze jako předběžné. Platí také obvyklé, níže uvedené informace.

Beseda je vždy v pondělí od 18:00 ve společenském centru Lesná na adrese Okružní 823/21, Brno-sever - Lesná. Dostupnost MHD je tramvajemi 9 a 11 nebo autobusy 44, 84, 53, 57 a 81, zastávka Halasovo náměstí. Společenské centrum je naproti této zastávce MHD a lze také využít nedaleké parkoviště, jedete-li autem.

Kontaktní údaje

Autoklub Trabant Brno
Narcisová 9
621 00 Brno
web: trabantbrno.net
e-mail: info@trabantbrno.net

Předseda Autoklubu Trabant Brno

Jan Karbaš - Karbon
e-mail: jankar221@gmail.com
telefon: 733 221 455

Technická pomoc - poradenství

Michael Hanus - Habr
e-mail: m.hanus@volny.cz
telefon: 543 241 097, 603 793 343

Michal Doležal - Mikeš
e-mail: trabant4morava@seznam.cz
telefon: 737 372 634

Zpravodaj Autoklubu Trabant Brno
číslo 1/2022, počet stran včetně titulní: 22,
datum tisku: 28.06.2022 21:08:00, zdrojový soubor: zpravodaj_2022_01_v1.docx

Příspěvky včetně fotografií ve zpravodaji zveřejněny se svolením autorů. Zpravodaj neprošel profesionální jazykovou ani redakční úpravou. Sazbu zpravodaje provedl Petr Šrámek - Fráňa.