

ZPRAVODAJ



Číslo 2/2024

Vyšlo v prosinci 2024

Slovo redakce

čtěte na straně 2

Vzpomínky Miroslava Kováře

čtěte na straně 3 - 6

Podzimní pražská Trabantíada

čtěte na straně 7 - 8

Železná neděle tak trochu jinak

čtěte na straně 9 -10

48 let s Trabantem, aneb

čtěte na straně 13 - 15

Co se děje?

tentokrát opět pozvánky na srazy apod. – str. 17

Psalo se v roce

máme pro Vás historicky velmi zajímavý materiál
ze začátků našeho klubu - na str. 18 - 23



Foto: Karbon

Slovo redakce

Vážení členové Autoklubu Trabant Brno, kamarádi a milí příznivci,

Tak nám ten letošní rok nějak rychle utekl, jeho poslední dny spolu s Vánocemi jsou za dveřmi. Za celý rok 2024 se nám dle plánu podařilo uskutečnit všech pět besed, tentokrát nás okolnosti nenutily některou vynechat. Jarní i podzimní výlety rovněž proběhly v naplánovaných termínech, ač jejich volba byla s ohledem na velké množství dalších akcí spojených s historickými vozy náročná. A nakonec se můžeme pochlubit, že jsme dokázali sehnat nebo připravit příspěvky a z nich sestavit dvě čísla klubového Zpravodaje. Jistě není překvapením, že to druhé z nich právě pročítáte.

Z diskuzí a rozhovorů s Vámi i dalšími přáteli vím, že mnoho našich členů najelo mrak kilometrů po srazech napříč celou republikou, někteří to brali i za naše hranice na Slovensko či do Polska. Letošní rok srazů s různým zaměřením, si myslím, nabídl každému co je jeho gusto.

Povzbuzující zprávou je, že od členů účastnících se besed se k nám dostávají pozitivní reakce na jejich průběh a možná trochu překvapivě velké plus mají i volné besedy s povídáním o zážitcích z dob přechozích. Proto bych Vám chtěl i v tomto Zpravodaji předložit dva příspěvky, jejichž autory jsou lidé, odvážil bych se říci pamětníci v tom dobrém slova smyslu, kteří zažili na vlastní kůži velkou část doby, kdy automobily z NDR patřily k běžnému provozu na silnicích.

U dávných dob ještě chvíli zůstaneme a budeme se i nadále držet některých pravidelných témat a tak nepřijdete ani o další pokračování série z historie našeho klubu. Nebudeme vzpomínat jenom na staré časy, ale toto číslo Vám nabídne také minulost čítající spíše týdny nežli dlouhá desetiletí. Ano, určitě správně hádáte, že se na stránkách Zpravodaje najdou pro jeho současný formát obvyklé reporty z různých tematicky souvisejících akcí.

Závěrem úvodního slova bych rád poděkoval všem, kteří nás podpořili svou přítomností a třeba také příspěvkem na besedu nebo do diskuze, za účast na klubových besedách a výletech. Tím nám dáváte najevo, že to má smysl a není to ztráta času s přípravou.

Chtěl bych Vám za vedení klubu popřát veselé a pohodové vánoční svátky, mnoho sil a pevné zDDRaví v roce 2025.

Za redakci zpravodaje Karbon

Zpravodaje najdete také na webových stránkách klubu:

trabantbrno.net/zpravodaj.php



Vzpomínky Miroslava Kováře

Zhruba před padesáti lety jsem byl majitelem tehdy oblíbeného vozu TRABANT 601 Combi. Protože na tuto dobu rád vzpomínám, chtěl bych se s odstupem času s Vámi podělit o zkušenosti s tímto vozem.

Historie:

V červenci 1972 dospěla situace v mé rodině (jedno dítě, ještě v kočárku a nutnost cestovat) k rozhodnému kroku zakoupit nějaký dopravní prostředek, avšak cenově dostupný finančním možnostem mé rodiny. V té době, době řízeného hospodářství však nebylo možné přijít do Mototechny (monopol na prodej všech nových vozů, pokud nepočítám TUZEX, obchod pro pár vyvolených s příslušným valutovým kontem) a



foto: autor

prostě si auto zakoupit, na všechno se čekalo (m.j. čekalo se i na toaletní papír). V Brně byly na Trabanty čekací doby několik měsíců, na ostatní auta (Škoda, Žiguli, Wartburg, Dacia) až jeden rok, snad kratší čekací doba byla na Moskviče. Můj spolužák, zaměstnaný na Telekomunikacích mi sdělil předvolby pro dálková volání do jednotlivých okresních měst (běžně se dalo telefonovat pouze v rámci města nebo telefonního obvodu, dál pouze přes manuální ústřednu) a já jsem zkoušel obtelefonovávat jednotlivá města na Slovensku. Začal jsem Trenčínem, Žilinou, Bratislavou, úspěšný jsem byl až v Prešově, kde mi přislíbili možnost zakoupit Trabantu během jednoho týdne. Ve Spořitelně jsem si vyřídil šek na částku 38.000,- Kč (cena Trabanta Combi, Limuzína stála 35.000,-Kč), u dopravního oddělení jsem si vyzvedl tzv. převozní SPZ a

rozjel se nočním lehátkovým vozem ČSD do Prešova. Po vyřízení všech formalit a převzetí vozu jsem zamířil směr Brno. První den jsem však nebyl „polykačem kilometrů“ a tak jsem dojel pouze do Liptovského Mikuláše, druhý den jsem už dorazil až do Brna. Ujetá vzdálenost byla 450 km, takže motor byl v podstatě „zajetý“. S manželkou jsme potřebovali provedení Combi, protože již zakoupený kočárek Stegner, se dal jednoduchým způsobem složit/snížit a pak se vešel do jeho zadního prostoru.

Provoz:

V té době nebyly ještě klikové hřídele motoru Trabant vybaveny jehlovými ložisky, proto se musel poměr olej/benzin míchat cca 1:25. Po ujetí asi 45.000 km byla pro našeho Trabanta nutná GO motoru, což podle inzerce výhodně prováděli výměnným způsobem celého motoru v servisu v Benátkách nad Jizerou. Výměna trvala cca 2 hod., ale v době, kdy jsem přijel do servisu, prováděli klasické GO jen na vlastním motoru, čili výbrus válců a na klikovku dali již jehlová ložiska. Celé GO trvalo asi 6 hod. Poměr olej/benzin se mohl změnit na 1:40. Trabanta jsem vlastnil až do roku 1980 a ujel jsem s ním asi 96.000 km. Nový majitel oceňoval především všechna „vylepšení“, která jsem provedl – viz dále.

Vylepšování:

V sedmdesátých letech jsem měl zaměstnání, ve kterém jsem často jezdil služebně do NDR. Byla to jediná země „východního bloku“, kde mohli podnikat drobní řemeslníci a svoje výrobky prodávat v relativně malých krámcích. Vždy jsem rád navštěvoval takovéto obchůdky (Berlín, Drážďany, Lipsko), protože se tam vždy z oboru automobilového průmyslu něco našlo, čím by se dal Trabant „vylepšit“. I ceny byly velmi příznivé. Trabant byl také snad jediné auto, které šlo takto doplňovat a vylepšovat. V té době také mnohé přídatné vybavení nemuselo mít homologaci, snad kromě reflektorů. Pokusím se popsat jednotlivá vylepšení:

Halogenové mlhovky včetně žárovek 6 V, 55 W a spínacího relé. Několikaleté zkušenosti však ukázaly, že za pořádné mlhy nepomohou viditelnosti v noci ani dobré mlhovky a nejlepší řešení je nikam nejezdit.

Elektrický stěrač zadního okna (s doběhovým spínačem). Velmi užitečná věc zvláště u Combi, především v kombinaci s ostřikovačem.

Radiální ventilátor pro nucený přívod studeného/teplého vzduchu do kabiny při pomalé jízdě nebo při zastavení na křižovatce – výborná věc. Sací otvor ventilátoru se ohebnou (vrapovanou) hadicí připojil kotvoru v přední masce a jeho výstup se hadicí připojoval buď ke vstupu předního tlumiče výfuku - výměníku tepla a z něho pak do vozu nebo v letním období se výstup ventilátoru připojil přímo do vozu. V prodeji (v NDR) byly i přepínací klapky ovládané bowdenem, ale tak daleko jsem nepokročil, hadice jsem minimálně dvakrát ročně přehazoval ručně.

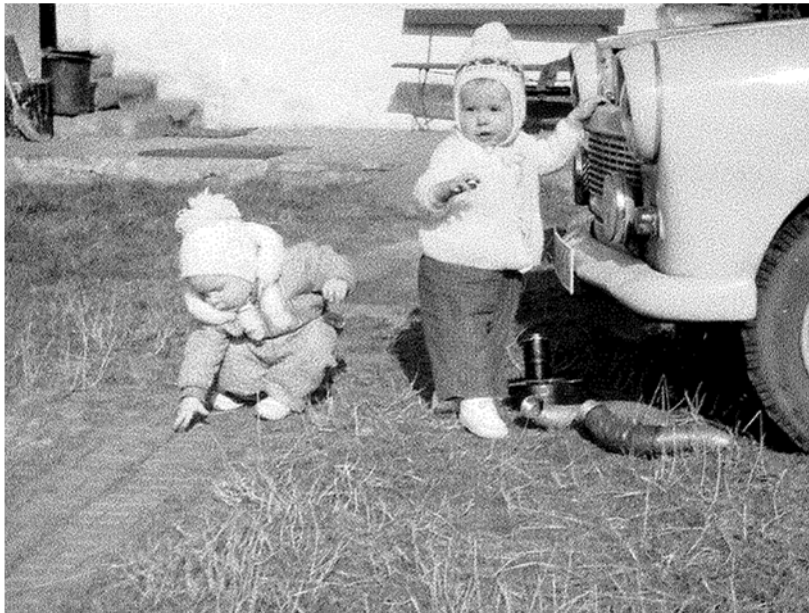


foto: autor

Elektrický palivoměr (ručkové měřidlo na palubní desce a odporový snímač hladiny v nádrži, „plovák“), včetně všech šablon pro vrtání a včetně všech bezpečnostních varování při vrtání do benzinové nádrže – opět výborný pomocník.

Elektrický teploměr motoru (ručkové měřidlo na palubní desce a termistorový snímač teploty motoru). Ukázalo se, že informace o teplotě motoru není zase až tak moc důležitá, pokud se s autem nejezdilo za extrémních podmínek.



Relé pro přepínání světel (dálková/tlumená) pomocí páčky (tykadla) vlevo pod volantem – náhrada za nožní přepínač. Výhodou bylo, že každé nové zapnutí světel automaticky zapojilo nejdříve světla tlumená. Toto řešení také zvyšovalo komfort při delších jízdách v noci, protože nebylo třeba jakkoliv pohnout levou nohou k ovládní nožního přepínače.

Relé, spínač a kontrolka varovných světel (blikání všech blinkrů). Později to bylo standardně montováno do všech vozů, nejdříve do Wartburgů, pak i do Trabantů.

Elektrický ostřikovač čelního skla. Přídavná nádržka s vestavěnou pumpičkou, ovládní páčkovým tlačítkem na palubní desce. Výborná pomůcka.

Jazyčkové relé pro kontrolu obou brzdových světel, pokud při sešlápnutí pedálu brzdy svítla obě světla, kontrolka se rozsvítila, pokud svítlo jen jedno, kontrolka jen blikla a zhasla, pokud nesvítla žádná, kontrolka se nerozsvítila. Z praktických důvodů celkem k ničemu, ale proč si nekoupit a nezabudovat i takovou „blbůstku“.

Zadní couvací a mlhové světlo. Pro spínání couvacího světla jsem použil tahový spínač z motocyklů Jawa. Na řadicí tyč jsem pod přístrojovou desku připevnil objímku, která ovládala spínač. Policie (SNB) v té době často kontrolovala montáž obou těchto světel, protože nebylo dlouho vyjasněno, na kterou stranu (vlevo nebo vpravo) se mají montovat a do jaké vzdálenosti od okraje vozidla. Obdobně nebyla dlouho vyjasněna barva kontrolky pro zadní mlhové světlo, zda žlutá nebo zelená. Příslušník SNB vždy trval na té druhé barvě, než jsem měl použitou. Vozil jsem proto několik náhradních barevných krytek kontrolky. Prostě, SNB měl vždycky pravdu.

Vlastnoručně vyrobené prvky pro vylepšování Trabanta:

Elektronický cyklovač stěračů, tři polohy pro nastavení délky cyklu s doběhem do výchozí polohy a trvalý chod, spínání původní páčkou pod volantem.

Elektronické zařízení pro snadnější startování za ztížených podmínek (dva články NiCd akumulátorků (2x1,2 V, velikost „D“) a relé). Původně byl vůz od výrobce osazen akumulátorem 6 V, 62 Ah, i když jeho držák byl navržen pro velikost o kapacitě 84 Ah. Při obtížném startu za tuhé zimy pokleslo jmenovité napětí akumulátoru i pod 4 V, což mohlo být kritické pro vlastní start, proto relé při startování připojilo k hlavnímu akumulátoru tyto přídavné akumulátorky a tím se pro zapalovací cívku zvětšilo napětí o 2,4 V. Během jízdy se přídavné akumulátorky dobíjely.



foto: autor

Vnitřní polepení střechy filcem 5 mm, podstatně se snížil hluk uvnitř karoserie.

Náhrada hliníkových kabelů ke startéru za měděné. Prakticky jsem však nějakou změnu nepozoroval.

Ostřikovač zadního okna, původní ruční ostřikovač okna předního. Plastová hadička byla vedena dozadu ve žlábků pod střešinou. Zadní dveře opatřeny v horní části originální tryskou Trabant. Praxe ukázala, že výhodnější by bylo umístit trysku do spodní části dveří, pod okno, orientace nahoru, protože by se před setřením voda lépe rozlila po celém okně.

Výroba velmi pevného střešního nosiče (zahrádky), vyrobeného z Jäklu 15x15 mm.

Bezpečnostní pásy na přední sedadla, v té době nebyly běžnou výbavou, výrobce však již připravil otvory s příslušným závitem. U nás se dostala koupit sada tříbodových pásů, avšak pevnostní šrouby 7/16" se závitem Withworth se musely nechat vyrobit.

Sklopná dvířka s magnetem na zakrytí odkládacího prostoru v palubní desce u spolujezdce.

Údržba vlastními silami:

Slabým místem Trabanta bylo rezivění předního tlumiče výfuku, především při zimním provozu a intenzivním solení silnic. Velmi těžko se sháněl, proto se musel nechat zhotovit v nějaké dílně. Obdobně nízká byla životnost pouzder svislých čepů. Opět nedostatkové zboží, vyráběly se z textitu s následným vyvařením v oleji. Pro seřizování zapalování (předstih/odtrh) jsem si zhotovil stroboskop s měřičem odtrhu (úhel sepnutí kontaktů) a otáčkoměrem, půjčoval jsem ho i pro seřizování zapalování u Wartburgů (12 V).



foto: autor

Každé dva roky byla nutná kontrola a opravy nátěru gumoasfaltem na spodku karoserie. Dala se půjčit „kolébka“, která se připevnila k bubňům kol na některé ze stran a vůz se na ní „zhoupil“ asi o 120° a tím se zpřístupnila podlaha ze spodní strany. Dalším slabým místem byla přední SPZ, v té době vyráběná ještě z ocelového plechu (v Brně SPZ až do konce série BMC), který v zimním provozu rezivěl. Technologie comaxitu nebyla ještě tak rozšířená, proto bylo třeba přední SPZ často opravovat.

Vzpomínal a příspěvek sestavil:
Miroslav Kovář, Brno

V případě jakýchkoliv dotazů mě můžete kontaktovat, spojení na mě má předseda pan Karbaš.

Popis:

První foto – combi v pozadí

Druhé foto – „vymontovány části větrání/topení, dvě vrapované hadice a hlavně onen tangenciální ventilátor.“

Třetí foto – „ukazuje samovýrobu stroboskopu z té doby pro seřízení předstihu zapalování, s vestavěným otáčkoměrem a měřičem úhlu sepnutí kontaktů přerušovače.“

Čtvrté foto – „nabíječky, které jsme si vyráběli počátkem sedmdesátých let už v provedení 6/12 V a fotka zobrazuje její dnešní ještě funkční stav.“

Páté foto – „Trabant s chatou - rekreace na Šumavě v roce 1975“

Podzimní pražská Trabantiáda 2024

V sobotu 12. října jsme brzy ráno vyrazili směr Praha, abychom se zúčastnili tradiční podzimní Trabantiády. Cesta po D1 probíhala bez zádrhelů, ale za velké mlhy. Tu asi nepochopitelně nezaregistrovala většina řidičů, kteří zřejmě neví, na co mají v autech mlhovky. Nebylo to nic příjemného, když se pár desítek metrů před vámi zničehonic vynoří kamion. Ale nakonec jsme šťastně a bez úhony dorazili do matičky Prahy.



Pražská Trabantiáda má posledních pár let své zázemí v Hostivaři v Restauraci na Šancích u Hostivařské přehrady.

Když jsme dorazili, tak zde již bylo plno trabantáků, kamarádů z různých koutů naší vlasti a stále přijížděli další. Po přivítání a kávičce na zahřátí jsme měli ranní rozpravu, kde nás organizátoři seznámili s programem. Každá posádka dostala itinerář s trasou, která byla jako každý rok zpestřená ještě o soutěžní



otázky a soutěže. Hned u startu nám strýc Myslivec dal zákeřnou otázku : Co to je Bizonie? Víte to? My jsme si tipli špatně. Ale kdo z vás odpověděl, že je to dvojpásmo – útvar na území Německa, který vzniknul po 2.sv. válce dohodou mezi USA a Velkou Británií a sjednocením americké a britské okupační zóny, tak jste odpověděli dobře a máte přehled!

A pak jsme již vyrazili již dle plánu směrem z Hostivaře na východ přes okrajové části Prahy např. Újezd nad Lesy nebo Klánovice. Tam na nás čekala soutěž šroubovák, kdy se měl na čas zašroubovat vrut do trámku. A organizátoři mysleli i na nás invalidy a protekčně jsem dostal místo klasického šroubováku, aku-šroubovák. Tohle gesto mě strašně potěšilo.

Pak jsme pokračovali v cestě a plnili třeba otázku: Jakou barvu má Matýsek? A samozřejmě pozorní znalci vozového parku východního bloku hned odhalili starý trambus v zarostlé zahradě domu, který jsme míjeli. Trasa dále vedla přes Svémyslice, Jenštejn, Vinoř a končila v Kbelích. Cíl trasy věděli jen organizátoři, takže pro všechny bylo velkým překvapením, když jsme dorazili do Leteckého muzea ve Kbelích. Parkovali jsme přímo v areálu muzea a pak jsme si mohli prohlédnout všechny venkovní a vnitřní expozice, které jsou bezplatně přístupné od května do října. Určitě doporučujeme všem fanouškům letadel, historie a techniky navštívit tohle krásné muzeum.

Mohli jsme i pár vozů vystavit přímo u letadel. Byla pro nás velká pocta, když jsme mohli stát po boku bývalého Czech Air Force (úvodní foto).



Po prohlídce jsme se hromadně vrátili zpět do Hostivaře, kde byla pak volná zábava, možnost nakoupit náhradní díly u pana Kytky a dalších prodejců. Nebo se jít občerstvit do hospůdky a nebo se projít po okolí. Mlha naštěstí během dne ustoupila a i když bylo celý den hodně chladno, tak sluníčko zachraňovalo atmosféru srazu.

V 17 hodin organizátoři vyhlásili a rozdali ceny a oficiálně ukončili Trabantiádu.



Letošní Trabantiády se zúčastnilo 12 motorek Simson a 65 trabantů, barkasů a wartburgů. Po rozloučení se všemi přáteli jsme pak vyrazili zpět do Brna. V 8 hodin večer jsme už seděli u telky.

Děkujeme všem organizátorům za skvěle připravený sraz s překvapením.

Bylo to moc fajn všechny vidět a opět se budeme těšit, že se příští rok zase všichni ve zdraví potkáme na nějakém srazu.

Jitka a Honza Karbašovi

Železná neděle tak trochu jinak

27. 10. v neděli náš klub pořádal výlet do Starého města do Kovofoo a v pozvánce bylo jako vždy připsáno, že jsou vítáni i příznivci vozidel koncernu IFA s auty jiných značek, tak jsem se rozhodl vyvenčit svoji „plechovku jiné značky“, protože příznivcem, si myslím, že jsem stále.

Vyjíždku jsem nabídl rodině z vesnice na Vyškovsku, tak jsem na kolonu Trabantů z Brna počkal v Bučovicích, kde jsem se připojil za jinou „spřízněnou“ plechovku na konec kolony; předem domluvená souhra a načasování nemělo chybu. Kolona se mým spolucestujícím moc líbila, vlastně něčeho takového se sestřenice i její vnuk účastnili poprvé, takže velký zážitek, ale i trochu zklamání. To proto, že před námi jelo asi 10 Trabantů různého provedení a lidé na chodnících jim mávali, protijedoucí blikali a palce nahoru byly běžně k vidění. Když projížděly na konci kolony dvě krásné plechovky, tak žádné palce nahoru, nikdo ani nemávnul a že by na nás někdo zamrkal světly, tak to leda kdybychom je nějak ohrozili v provozu.

TK měl domluveno pro své členy zajímavou množstevní slevu (v podstatě všichni dospělí – tajné heslo pro zlevněný vstup znělo „Trabantklub“). Chtěl jsem pro mne a posádku vstupné do Kovofoo a zároveň do Terária a platil jsem 2x 140,- za důchodce a 1x dítě za 190,-, dětské bylo kupodivu dražší, tak mi to vrtalo v hlavě. Celkem jsem platil 470 korun a doma jsem zapátral a zjistil, že bychom měli platit 430 korun za Kovofoo a 240 korun za Terárium. Tak nevím, buď obrovská sleva díky TK, nebo se slečna pokladní sekla?



foto: Ivo Hebda

Samotný areál Kovofoo se různě dotýká místního kovošrotu a je obrovský, já to prošel celá (kecám, jen 90%) a je to tak na 3 a více hodin. Na ploše je prý 400 kovoplastik (naprosto úchvatné) a součástí jsou i dvě muzea – kovářství (zajímavé, poutavé) a veteránů (směs aut, motorek, + autobus Praga RN + karavan Karosa – naprosto úchvatné, mnoho vozidel jsem viděl poprvé, hlavně tam byly i prototypy skutečně ostrých sportáků vyrobených na podvozcích Š110R až Š 130). Ty jsem viděl poprvé, stejně jako karavan Karosa – vyrobeno pouze 150 kusů. Perfektní super zážitek. Součástí prohlídky jsou i desítky buldozerů všech značek, kombajnů, hasičských aut, auto jeřábů i kolejových vozidel, prostě všech

možných strojů na obrovském place, mimo jiné i dopravní letoun L610, do kterého lze vstoupit a detailně prozkoumat včetně kompletní pilotní kabiny, ta je ale oddělena zamřížováním. Něco je pozamykané, ale na mnoho strojů děti lezly, všechno testovaly, s čím šlo, s tím manipulovaly. Je tam ze štosů pneumatik vyskládané velké bludiště, je tam i dobové hospodářství se živým inventářem (ovce, kozy, slepice, jinde kačeny na jezírku). Bylo by škoda nevyužít zážitkový výstup na střechy po perfektních a bezpečných ochozech. Tam je umístěna expozice mořských zvířat a například krab nebo barakuda ve velikosti 1,5m to už je velká nádhera, stejně jako žraloci a velryba v téměř životní velikosti. Po velmi kvalitních ochozech se dá obejít něco jako naučná stezka v oblacích kde je možné prohlédnout z výšky celý areál jak zoo, tak i kovošrotu, stezka má několik stovek metrů a stále se rozšiřuje, v roce 2025 tam má být dokonce restaurace, už se na ní pracuje. Mnoho soch je ve velikosti skutečných zvířat a věcí, protože jsou tak i třeba repliky filmových především sci-fi aut a motorek. Největší, poměrně nová socha je obří Performers, nesmírně pěkně udělaný ze šrotu, výška je odhadem okolo 10 metrů a je upoután kvůli stabilitě několika ocelovými lany.

Muzeum mne skutečně velmi zaujalo a mohu je jedině doporučit především jako zábavní atrakci od 4 do 99 let a pro lidi se vztahem ke kovu, kovovému odpadu, kovozpracovatelskému řemeslu nebo abstraktnímu kumštu doporučím dvojnásob, u mnoha děl byl štítek autora JSS Iron Art a opravdu to je sice svérázné, ale dokonalé umění.

Před vstupem do Kozozoo padla na parkovišti poznámka, že kdo najde v sochách něco z Trabantu, má to vyfotit, já nefotím, ale určitě budu hledat. Oči jsem si mohl vykoukat, jednu chvíli už jsem jásal, že nosorožec má zadní kýtu zhotovenou s použitím předního brzdového štítu simplex Trabant (do roku 1970), ale tak dlouho jsem to prohlížel, až jsem si všimnul, že otvorů pro nýtování má víc, než má mít, takže falešná stopa. Podle mých informací tak byl jediným úspěšným hledačem Trabi dílů Filip Javůrek který našel Trabantí disky, šel jsem se pro kontrolu i trochu ze závěsti podívat a fakt, byly tam! Filip má nesporně talent a bohaté zkušenosti na vyhledávání dílů, možná i „čuch“. Tak teď vlastně nevím, mám smutnit, že tam z koncernu nic nebylo, nebo se radovat, že koncernovým šrotem se neplýtvá?



foto: Ivo Hebda

Vše dokonalé má vždy své ALE. To moje ALE spočívalo v občerstvení. Restaurací a kiosků bylo v areálu mnoho, ale bohužel už pozavírané po sezóně. Otevřená byla jen kavárna, která byla prázdná, k jídlu jen palačinka a káva a pohled na ceník vysvětloval, proč je kavárna prázdná, i když v zoo bylo okolo 2000 lidí. U vchodu byl v provozu stánek s rychlým občerstvením, jeho rychlost ovšem stojí za zmínku. Nejprve je potřeba vystát frontu k okénku, na to stačila asi půlhodina, objednávku je potřeba zaplatit a dostanu přijímač pager, se kterým si jdu někam sednout, až zapípá, jdu vrátit pager a dostanu objednané jídlo, jakákoliv změna objednávky není možná, na pageru stále bliká červená dioda, to jako že je zařízení stále funkční, protože po půlhodině bedlivého sledování přístroje už váháte, jestli je funkční, nabitý a jestli třeba stánek mezi tím nezmezil. Nám to píplu po asi 35 minutách, ještě že pití jsme dostali už při placení. Normálně bychom dávno odešli, ale hranolky se smaženým sýrem a pytlíkovou tatarkou na papírovém tácku už byly zaplacené a utéct za tu cenu nemělo smysl ani, kdybychom zdrhli i s vysílačkou, nebo to byla vysílačka?

Po jídle jsme šli do Terária, krásné, samo o sobě také pěkný zážitek, ale v porovnání se zoo spíš chudý příbuzný, asi by bylo moudřejší jít nejprve do Terária a až potom do ZOO, aby zážitek spíše gradoval, než polevoval, Terárium, ač zajímavé, těžko snese srovnání s Kozozoo a jejich muzei.

Návrat byl individuální, takže já svoje spolucestující vzal do nedalekých Buchlovic, do lázní Smradávka na košť sirné minerálky a prohlídku nádherného areálu. Tipoval jsem, protože to tam znám a sirný pramen nebudu pít poprvé, že mí spolucestující k minerálce možná jen přičichnou a aroma zkažených vajec jim zabrání v pití. Můj tip vyšel, nasáli odér a nepili, nevádí, já si nabral do několika PETek, procházkou jsme obešli areál, přesvědčili se, že v rybníce napájeném touto „strašnou“ sirnou minerální vodou se báječně daří půlmetrovým okrasným červeným japonským Koi kaprům, že kačenám a labutím sirný pramen nesmrdí. Protože byl krásný podzimní den, příroda probarvená, tak i tento areál byl plný návštěvníků, téměř nebylo kde zaparkovat.

Cestou z Buchlovic jsem výlet zakončil návratem přes Vyškov do Brna, po změně času již za tmy. Celkem jsem ujel 196 km a spotřeboval 13 litrů nafty. Celkově hodnotím výlet za velmi zdařilý.

Pro Zpravodaj M. Hanus / Habr

ZPRAVODAJ

AMK Trabant Plzeň z.s.

číslo 3/24 ročník 56



Co nás čeká na silnicích v roce 2025

Již v současné době to můžeme souhrnně říci jasně – nic příjemného. Kromě zdražení dálničních známek a jistě i pohonných hmot a povinného ručení to bude řada opatření a zpřísnění podmínek pro provoz motorových vozidel. Čeho se však tolik bát nemusíme, je zřízení mobilních stanic měření emisí ve výfukových plynech. Je to spíše opatření proti podvodům v STK, kdy dýmající diesel úspěšně projde, nebo rozpadající se ojetina brázdí silnice bez platné TP, či bez pojištění, případně s řidičem, který má odebrané řidičské oprávnění. Naše vozy naštěstí žádnému měření nepodléhají a v drtivé většině případů je technický stav ukázkový, takže když už je vůz na silnici hlídkou zastaven, je to spíše ze zvědavosti. Určitě se musíme připravit na častější měření dovolené rychlosti v obci i mimo ni. Zde se již nemůžeme vymluvit na osobu blízkou, zpravidla je na přiložené snímku vidět i řidič. Nově již v tuzemsku nemusíme vozit s sebou tzv. „zelenou kartu“, ale je třeba myslet, že pojistku je třeba uhradit před datem začátku platnosti. I když se rozsah povinné výbavy stále mění, doporučujeme i nadále vozit s sebou nepovinnou sadu žárovek s pojistkami a zapalovací svíčku či klínový řemen s nezbytným rozsahem náradí pro jejich výměnu. Rezerva by měla být nahuštěná, s více než minimálním vzorkem a k ní hever a klíč na kola.

Ohledně pohonných hmot doporučujeme používat paliva s nižším obsahem biopřísad, tj. benzín Optimal, někde Natural 98+, zejména u Orlenu Verva 100, přičemž mísení s olejem zůstává stejné. Pokud nakupované množství paliva spotřebujete během víkendových jízd, nemusíte se bát natankovat Natural 95. Když už jsme u provozních kapalin, zkuste si vzpomenout, kdy jste naposledy měnili brzdovou kapalinu, či převodový olej - popř. alespoň kontrolovali množství a kolik let jezdíte na stejné zapalovací svíčky. Ty mají mít hodnotu N15 či N15C. Před začátkem sezóny je vhodné zkontrolovat stav akumulátoru, dolít destilovanou vodu a očistit jeho vývody a svorky. Zkuste také profouknout, či vyměnit filtr vzduchu.

Kdo jezdíte přes zimu, nezapomeňte použít zimní pneumatiky v situaci, kdy je to předepsané (povětrnostní situace, dopravní značka zimní výbava, či jízda do hor) a také škrabku na okna, vhodný rozmrazovač (i do zámku – ne však v autě) i nepoškozené gumičky stěračů, nemrznoucí směs v ostřikovači, včetně utěrky proti zamlžování skel. Vyplatí se i nějaký kryt na přední sklo a smetáček na sníh.

Převzato se souhlasem autora.

48 let s Trabantem, aneb “vždycky jsem se podíval, že je to jakž takž v pořádku”

V tomto vydání zpravodaje Vám přinášíme krátký rozhovor s jedním z nejstarších členů klubu, panem Jaroslavem. Začátkem června jsme se jej zeptali na několik otázek s tematikou našeho klubu a ježdění trabantem, jehož majitelem je již téměř 5 dekad.

Společně dnes hovoříme u Vašeho vozu Trabant 601, prozradte našim čtenářům jak dlouho toto auto máte.

Od roku sedmdesát šest. Tisíc devět set sedmdesát šest.

To už je nějakých 48 let. Koupil jste auto tenkrát jako nové?

Ano, jako nové.

A pamatujete si ještě kde jste auto koupil a co tomu předcházelo? Třeba jestli jste na něj musel čekat.

Čekal jsem na něj, jistě. Bylo to asi půl roku až rok, koupil jsem ho v Brně. Auto dovezli, zaplatily se peníze a bylo hotovo.

Půl roku až rok jste čekal, to je poměrně dobré, ne? Tenkrát se na vůz čekalo i výrazně déle.

Ano, vyšlo to, a bylo to půl roku až rok.

Mohl jste si třeba vybrat barvu kupovaného automobilu?

Ne, nemohl. Ale přál jsem si kombíka, a toho jsem získal.

Ale barvu a cokoliv dalšího jste ovlivnit nemohl.

Ne, nic dalšího už ne.

Takže jste přišel pro nové auto a všechny, které se tenkrát dovezly spolu s Vaším, byly hned pryč?

Ano, jistě.

Chtěl bych se Vás zeptat, proč jste si vybral Trabanta? Kvůli čemu jste se rozhodl právě pro něj?

Protože jsem slyšel od známých, že je to dobré auto s jednoduchou údržbou. Tak proto jsem si koupil Trabanta. A chtěl jsem kombíka, poněvadž jsem počítal, že budu jezdit a taky jsem jezdil, do zahrady. Takže z toho důvodu abych mohl vozit ovoce domů a tak dále.

Takže jste si opravdu záměrně vybral Trabanta...

... a kombíka.

...a kombíka. Nepremýšlel jste třeba o Škodovce nebo o něčem takovém?

Ne. To vůbec ne.

Vůbec Vás taková auta nelákala?

Ne.

Dobře. Auto máte od roku 76, je to už dlouhých 48 let. Nenapadlo Vás někdy během těch let si pořídit jiné auto.

Ne, to mě nikdy nenapadlo.

Neměl jste potřebu? Vždycky vše fungovalo?

Ano, všechno mně fungovalo, bylo to dobré. Byl jsem s tím spokojenej, co jsem chtěl, to jsem dovezl. Má to velký výhody, že když všechno sklopíte, tak můžete i dlouhé věci dát do toho auta, což mně vyhovovalo. A když vyhodíte ještě přední sedadlo, tak ještě můžete o tu délku naložit víc. A to jsem potřeboval.

Takže jste opravdu nikdy neměl potřebu si pořídit jiné auto a tohle pořád splňovalo Vaše požadavky a potřeby?

Ano, ano.

Tak to jste tehdy koupil velmi dobře. Myslíte, že splní takové auto Vaše požadavky i v dnešní době?

Ano, splní.

Stále po čtyřiceti osmi letech auto stále dostačuje tomu, co Vy od něj očekáváte?

Ano. Jiné bych ani nechtěl. A ani bych ho neprodával, kdybych neměl zdravotní problémy.

Kolik jste s tímto vozem najezdil kilometrů?

Moc jsem s ním najezdil. Zpočátku jsme hodně jezdili, nějaký ten měsíc, dva. A pak jsem ho využíval hlavně na cesty do zahrady.

Takže nejčastěji jste jezdil pracovat do zahrady a vozil ovoce a podobně?

Ano, ano. Takže je tam najeto tak zhruba asi sto tisíc. Čili není tam moc, do zahrady nemám daleko, asi deset km. Tak to je denně dvacet km, maximálně třicet.

Kam jste jel nejdále s tímhle autem.

Byli jsme třeba v Tanvaldu, na Hukvaldech, Červenohorském sedle v Jeseníkách a tak. V zahraničí jsme nebyli, jenom po republice.

To zní jako dovolené a výlety, po republice. Během nich jste najezdil s Trabantem spoustu km?

Ano, ale nejvíc zpočátku, jak říkám, proto těch kilometrů celkem není najeto tak moc.

Řešival jste cestou nějaké poruchy, třeba na těch delších vyjíždkách někam na dovolenou nebo i někdy jindy?

Kupodivu ne. Nic.

Vypadá to, že o auto jste se průběžně staral a tak nikdy na cestě se nic nepokazilo a nebyl problém?

Ne, problém nebyl.

To je fajn, to jste šťastný člověk, že jste nikdy žádnou poruchu po cestách neměl.

Po cestách ne, poněvadž vždycky jsem se podíval jestli je to jakž takž v pořádku.

Tuším, že jste jedním z věkem nejstarších členů našeho klubu. Vzpomenete si ještě, kdy jste se do klubu přidal a co Vás k tomu motivovalo?

Asi tak v roce sedmdesát osm, zhruba. Takže asi dva roky po koupi vozu. Dal jsem se do klubu z toho důvodu, abych se s tím seznámil. Poněvadž tam to bylo tak bezvadný, že ony byly přednášky a každý rok Vám Trabantu prohlédli. Musel jste se nahlásit a pak byla prohlídka víceméně zdarma. Řekl jste technikům, co se Vám nezdá a oni se na to podívali. Třeba zapalování, kladívka, všechno nastavili, takže to bylo v pořádku.

Využíval jste tedy služby klubových techniků?

Ano, ano. Byli tam pánové jako Miroslav Hrdina nebo Michael Hanus. K tomu jsem jezdil, když jsem něco potřeboval a několikrát mi auto za ty roky opravoval. Oba pánové tam byli od počátku. Vždycky jsme jezdili na místo tam někde u Pisárek, nevím přesně, kde to je. Tam na cestě jsme zkoušeli auta, technici je třeba projeli, bylo to bezvadný.

Vaše Motivace tedy byla v tom, abyste auto lépe poznal a současně získal zázemí od kolegů?

Ano a abych se něco naučil, abych měl základní znalosti. Kolegové Vás upozornili, co tam může být kde za problémy. Já jsem o autě neměl ani šajnu, když jsem ho koupil.

Máte nějaký zajímavý zážitek s Trabantem, o který byste se chtěl podělit, třeba z dovolené?

To nemám, jenom běžné věci.

Chtěl byste na závěr něco vzkázat našim čtenářům?

Vzkázat bych jim chtěl, aby si toho Trabanta vážili. Poněvadž je to dobrý stroj s jednoduchou údržbou. A horuju teda pro kombíka, poněvadž s tím odvezu všechno.

Děkuji za rozhovor.

Pana Jaroslava se ptal Fráňa

Můj první a snad ne poslední trabant výlet

V neděli 27.10. se uskutečnil letošní poslední trabant výlet do Kovo zoo u Uherském Hradišti pod taktovkou Karbona.



foto: autor

Do kolony trabantů jsme se přidávali společně s Javůrky ve Slavkově. Jelikož bylo potřeba doplnit pro jistotu nádrž, vyrazili jsme z domu už v 8.02 (původní plán byl v 8.00, ale znáte to).

Ke koloně jsme se bez problémů připojili a užívali si jízdu až do buchlovských kopců, než nám prasklo těsnění pod výfukem. Byla velmi malá pravděpodobnost střetu se zvěří, cyklisty nebo chodci, protože náš trabant byl slyšet opravdu daleko.

V Kovo zoo byla vyhlášená soutěž o to, kdo najde nejvíc součástek z trabantu. Nenašla jsem ani jednu, protože v mém případě by tam musela být cedulka a šipka. Posílnění párkem v rohlíku jsme se přesunuli směrem k Velehradu.



foto: autor

Do areálu Živá voda v obci Modrá jsme už nešli v plném počtu. Část účastníků se odpojila po prohlídce Kovo zoo a další část mužského osazenstva zůstala u Radkova trabantu a řešila problém s těsněním.



foto: Fráňa

Po prohlídce a návratu na parkoviště se mi vybavila nesmrtelná hláška z filmu Slavnosti sněženek: „Máte štěstí, že jedu zrovna kolem““. Trabant byl opraven a na rozdíl od filmu nám zůstal jenom jeden šroubek a i ten byl vyměněn.

Už jsme měli všichni pořádný hlad, tak jsme vyrazili do Haluškárný Maco Buchlovice na výborný pozdní oběd. Po obědě jsme si dali vynikající buchtu a levandulové sušenky (chtěla bych potom recept) a vyrazili k domovu. Cesta proběhla bez problémů.

Autor: Jana Mazalová

Redakce přidává recept od Ivety Hudečkové

„**250 g** hladké mouky, **120 g** másla, špetka soli, **60 g** hnědého cukru, **1 celé** vajíčko, **3 lžičce** sušeného květu levandule

Jak na to. Vajíčko s máslem smícháme, přidáme špetku soli, cukr. Poté vmícháme mouku a nakonec kvítka levandule. Mícháme až je těsto krásně hladké a dáme na vál, kde třeba pomoci malé skleničky můžeme tvarovat kolečka. Pečeme dle trouby 9 až 12 minut. Pak už jen chutnáme a chutnáme až je krabička prázdná.“



foto: autor

Co se kde děje a kde se můžeme potkat:

14. - 16. 2. 2025	Trabanti na sněhu
09. - 11. 5. 2025	První Československý zraz
09. – 11.5. 2025	TRABI ČESKÝ RÁJ JINOLICE 2025
16. - 18. 5. 2025	2. ŠTĚTSKÝ SRAZ
31. 5. 2025	Trabant klub Blansko
06. - 08. 6. 2025	Dvoutakti na kolejích (sraz A.I.C.E.)
13. - 15. 6. 2025	22. ročník celoslovenského Trabant zrazu
20. - 22. 6. 2025	Vřešřtov 2025



Dvoutakti na kolejích ještě jednou, tentokrát s omluvou

V minulém čísle Zpravodaje jsme uveřejnili příspěvek zachycující nejen zážitky z letošního srazu Dvoutakti na kolejích. Tato tradiční akce se uskutečnila tento rok na přelomu května a června, chcete-li číselně - 31. 5. až 2. 6. 2024. Dějištěm zatím posledního ročníku se opět po letech stala turisticky atraktivní oblast v jižních Čechách zvaná Česká Kanada.

Ve zmíněném článku z minulého Zpravodaje jsem chybně uvedl jako pořadatele Dvoutaktů na kolejích plzeňský Trabantklub (přesněji bych měl napsat AMK Trabant Plzeň) namísto skutečného pořadatele těchto srazů, evropského IFA klubu A.I.C.E. Na tuto chybu redakci Zpravodaje upozornil předseda Zemského svazu A.I.C.E., kterým je Pavel. Tímto Pavlovi děkuji za upozornění a rád bych se touto cestou omluvil všem členům pořadatelského teamu za chybu ve svém příspěvku.

Na závěr si ještě dovoluji navázat na poslední věty mého článku, které zmiňují mimo jiné obnovení provozu na jindřichohradeckých úzkokolejných drahách. Pro šotouše to jistě nebude nic nového, ale pro ty, co nesledují dění na kdejakém kusu kolejí mezi lesy, leč se rádi svezou nějakou nevšední železnicí, mám tip na příští sezónu. Ano, správně tušíte, "úzká" opět jezdí. Již v srpnu se po podařilo obnovit turistický provoz v úseku Nová Bystřice - Hůrky a jezdit aspoň do konce letošní sezony, která již skončila. Můžete tedy sledovat web uzkokolejky.cz a těžit se na jarní vyvezení vozů z depa. A třeba se brzo podaří splnit další plány společnosti a rozšířit provozní úseky.

Co nejvíce optimistických zpráv a stále se otáčející kola - gumová či kovová - nejenom do roku 2025
Vám přeje Fráňa

14





na skromáždíšti





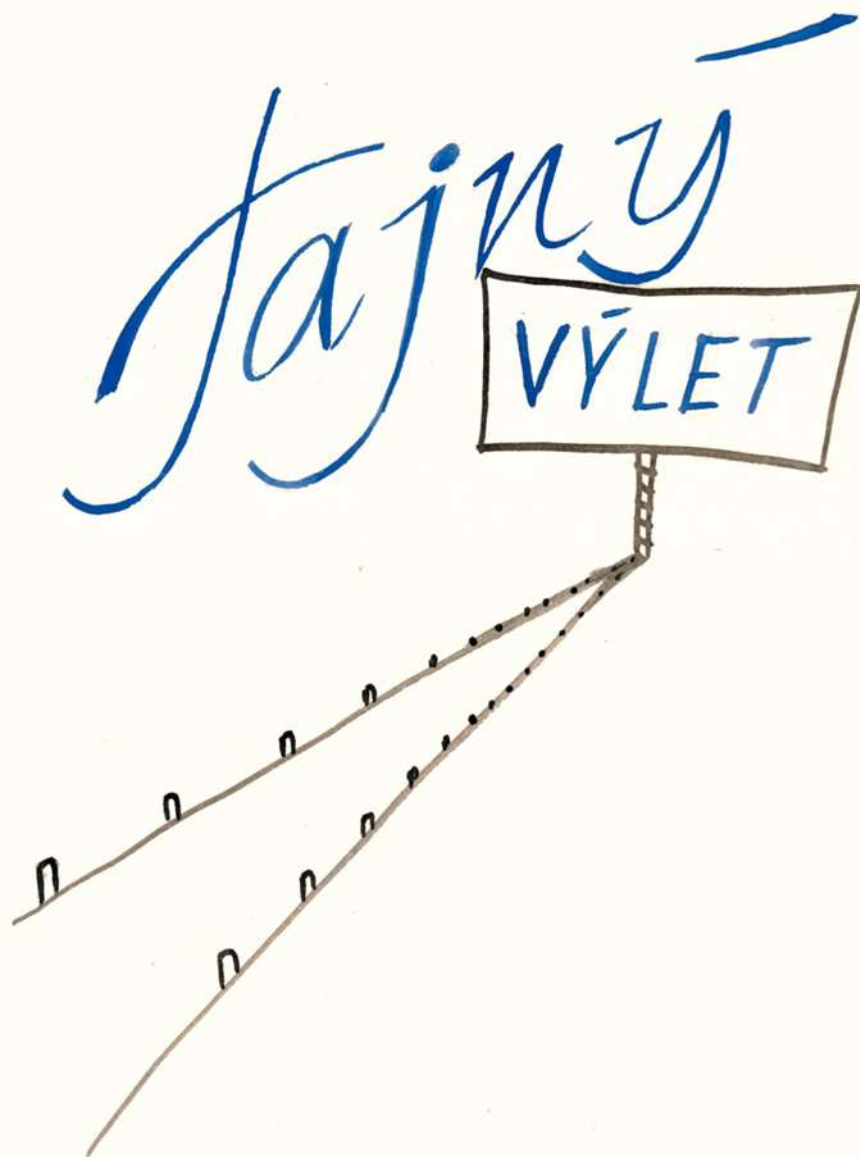
TAJNÝ
výlet



Porada před startem...



Dodatek redakce – po pátrací akci jsme místo identifikovali - Tučkova ulice u divadla Jitřenka dnes Polárka.





Co si na
na's asi
vymysleli?



.....pokračování příště

Příští besedy

Plánované termíny besed v příštím roce jsou:

- leden 2025 - bude v úterý 14. ledna **Členská schůze s besedou**
- březen 2025 - bude v úterý 11. března
- květen 2025 – bude v úterý 13. května

Besedy se konají v prostorách hasičky **Sboru dobrovolných hasičů Brno-Bohunice na adrese Ukrajinská 678/2**. Začátek besedy je **od 18:00 hod.** Příkladáme i mapku, kde se hasička nachází. Parkování osobních automobilů v areálu je omezené, využijte prosím i přilehlé ulice a parkoviště. Neparkujte prosím v areálu mimo vyznačená parkovací místa - nevhodně zaparkované vozidlo může značně zkomplikovat případný výjezd hasičské techniky, což by pro náš klub rozhodně nebyla dobrá vizitka.



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

Zpravodaj Autoklubu Trabant Brno
číslo 2/2024, počet stran včetně titulní: 24

datum tisku: 15.12.2024 17:24:00, zdrojový soubor: [zpravodaj_2_2024_02_pe_da.docx](#)

Příspěvky včetně fotografií ve zpravodaji zveřejněny se svolením autorů. Zpravodaj neprošel profesionální jazykovou ani redakční úpravou. Sazbu zpravodaje provedl Jan Karbaš – Karbon

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