

Sraz majitelů trabantů ve Švýcarsku

První sraz trabantistů v Hüntwangen se konal za neobvyklých okolností a to nejen klimatických, protože popularita trabantu je zde stále trochu zkalená v souvislosti s životním prostředím a jeho emisím. Trvalé deště a záplavy skončily naštěstí včas a mediální kampaň přispěla svým dílem k hojně návštěvě této vyjímečné události. Zprvu se počítalo s cca padesáti účastníky, ale přijelo jich 150. Vyjíždka do okolí Eglisau, romantického městečka na Rýně se jela za sucha a jízdy zručnosti dokonce za slunce. Večerní hudební zábava ve vlahé noci nechala brzy zapomenout útrapy dlouhého příjezdu nekonečným deštěm.

Louky kolem dolu šterkovny byly pečlivě vyznačeny a posety bezpečným množstvím stanů montovaných jako v minulosti na střechách aut a na přívěsech. Ohniště před většinou stanů prozrazovala tradiční samozásobování. Veřejné pohostinství se omezilo jen na nejzákladnější potraviny a nápoje.

Při vjezdu do střezeneho areálu mě bylo omylem přiděleno místo mezi trabanty a přesto jsem byl s mou bianchinou jako vetřelec velmi mile přijat a dokonce jsem byl požádán o společné fotky „do rodinného alba“. Z Česka přijelo jen jedno auto a trojice cestovatelů, se právě zotavovala z cestovní únavy, když je už po celém pozemku sháněli reportéři za účelem interviewu.

Externím návštěvníkům trabantisté ochotně odpovídali na technické dotazy a občasných kritických poznámek si vůbec nevšíмали.

Návštěvníci se měli čím kochat. Na rozdíl od jiných veteránistů, kteří se snaží udržet své miláčky v původním stavu, se zdá že u trabantu je vše dovoleno. Nejen prazvláštní chromové doplňky, umělá kůže a kožešiny, barvy a změny na karoserii jsou vidět na téměř každém autě. Nepřehlédnutelné jsou kabriolety v nejrůznějších provedeních. Džíp hraniční stráže DDR není zdaleka jedinným ale rozhodně nejvýzračnějším mezi somodělkami vyrobených s požehnáním technické kontroly TÜV. Na trhu jsou k dostání stavebnice pro předpisům konformní přestavbu limuzínky na kabriolet. Pak nesmí chybět ani mohutný bezpečnostní rám, v chromovém provedení rozumí se. Motorizace trabantů je kapitola sama o sobě. Od původního motoru, přes ifu, wartburga, polo až po dva motory 1275 ccm bylo zastoupeno všechno. Nejsilnější přítomný trabaš měl vykázaných 90 PS a přijel jako téměř všechny ostatní po vlastní ose.

Všeobecná pohoda a nové přátelské kontakty nechaly brzo zapomenout daleký příjezd – vždyť velká část účastníků přijela až z nových spolkových zemí Německa. Souhrně lze bez nadsázky poznamenat, že sraz měl velký úspěch a vnesl trochu pestrého rojení do téměř sterilních srazů jiných značkových klubů.

autor: Dr. Jiří W. Pollak
foto: autor



Trabant