



## 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 honě návštěvě této vyjímečné události. Zprvu se počítalo s ca. 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 vlhce noci nechala brzy zapomenout útrapy dlouhého příjezdu.



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



Lehátkový vůz pro dvě osoby

Při vjezdu 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 nevšimli.

Návštěvníci se měli čím kochat. Na rozdíl od jiných veteránistů, kteří se snaží udržet své miláčky v původním stavu, se zdá že u trabanta je vše dovoleno. Nejen prazvláštní chromové doplňky, umělá kůže a kožešiny, barvy a změny na karoserii jsou vidět na téměř každém autě.



Vetřelec Bianchina 1. z leva



Motor 15 kW Muzika 10000W

Nepřehlédnutelné jsou kabriolety v nejrůznějších provedeních. Džíp hraniční stráže DDR není zdaleka jedinným ale rozhodně nejvzácnějším mezi somodělkama a v novější době 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 kapitalka sama o sobě. Od původního motoru, přes ifu, wartburga, polo až po dva motory 1275 ccm bylo zastoupeno všechno. Nejsilnější přítomný traboš měl vykázaných 90 PS a přijel jako téměř všechny ostatní po vlastní ose.



Všeobecná pohoda a nové přátelské kontakty nechaly brzo zapomenout dalekoý 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.



Zapsal a nafotil Dr. Jiří W. Pollak