

ZPRAVODAJ



Číslo 1/2026

Vyšlo v červenci 2026

Slovo redakce

čtěte na straně 2

Dárek pod stromeček

čtěte na straně 3 - 5

Zaklikovaná 2026

čtěte na straně 6

Trabi dovolená a dva srazy

čtěte na straně 8 - 11

Otázky a odpovědi

čtěte na straně 12

Co se děje?

tentokrát opět pozvánky na srazy apod. – str. 21

Psalo se v roce

máme pro Vás historicky velmi zajímavý materiál
ze začátků našeho klubu - na str. 22 - 29



Slovo redakce

Vážení členové Autoklubu Trabant Brno, kamarádi a milí příznivci,

rok 2026 je pro náš klub výjimečný. Vstoupili jsme totiž do roku, kdy si připomínáme již 60 let od založení Autoklubu Trabant Brno. Je až neuvěřitelné, jak rychle ten čas utekl. Za šest desetiletí prošel klub mnoha změnami, vystřídal se generace členů, vznikla řada přátelství a společných zážitků, ale jedna věc zůstala stejná – naše společná záliba v automobilech značky Trabant a chuť setkávat se s lidmi, kteří sdílejí stejné nadšení.

Toto významné jubileum bychom rádi společně oslavili. Ve vedení klubu jsme se proto rozhodli uspořádat během zářijové besedy malou výroční oslavu. Srdečně vás tímto zvu, abychom se sešli v co největším počtu a připomněli si nejen historii našeho klubu, ale také společné akce, výlety, srazy a nezapomenutelné okamžiky, které jsme během let prožili.

V lednu proběhla tradiční členská schůze, na které byl schválen výsledek hospodaření za rok 2025. Letos se nehlasovalo o výši členských příspěvků pro rok 2026. Nechaly se stejné, jelikož nikdo z členů žádnou úpravu nenavrhoval. Členský příspěvek tedy činí 400 Kč pro pracující členy a 300 Kč pro důchodce a studenty. Čestní členové jsou od placení příspěvků osvobozeni. Stejně jako v minulých letech může každý člen svůj příspěvek podle vlastního uvážení navýšit o dobrovolnou částku, která pomůže podpořit činnost klubu a organizaci našich akcí. Příspěvky je možné uhradit převodem na účet **2203054489/2010** vedený u Fio banky. Do zprávy pro příjemce prosím uveďte heslo „autoklub“ a připojte své jméno nebo přezdívku, případně jméno osoby, za kterou je platba prováděna. Tato informace je důležitá zejména v případech, kdy příspěvek hradí například někdo z rodiny.

Od začátku roku jsme kromě členské schůze uspořádali také dvě plánované besedy a jeden klubový výlet. Musím říci, že mě velmi těší rostoucí zájem o naše společné akce. Zejména klubové výlety se stávají stále populárnějšími a pravidelně se jich účastní nejen členové klubu, ale i další příznivci. Podle ohlasů účastníků se letošní jarní výlet vydařil po všech stránkách. Vyšlo nám počasí, navštívili jsme zajímavá místa a především jsme si užili společně strávený čas. Děkuji všem, kteří se zúčastnili, a také těm, kteří se podíleli na organizaci a přípravě celé akce.

V plánu máme i tradiční podzimní výlet. Již nyní mám od několika členů zajímavé návrhy na cíle a místa, která by stálo za to navštívit. Všechny podněty si pečlivě zaznamenávám a na konci prázdnin rozešlu e-mail s návrhy tras pro hlasování. O cílové destinaci tak opět rozhodneme společně. Podzimní výlet je naplánován na 17. října 2026 a věřím, že si najde své místo v kalendáři co největší počet posádek.

Od začátku roku je v plném proudu také srazová sezóna a mnozí z vás již navštívili řadu akcí. Z některých z nich naleznete reportáže a fotografie také v tomto čísle Zpravodaje. Je vždy potěšující vidět naše klubové vozy na různých setkáních a sledovat, jak aktivně reprezentujete nejen své automobily, ale i náš klub.

Ani v tomto čísle nebude chybět pokračování seriálu z historie Autoklubu Trabant Brno. Připomínání minulosti považuji za důležité, protože právě díky práci a nadšení našich předchůdců můžeme dnes navazovat na dlouholetou tradici a rozvíjet klubovou činnost dál.

Na závěr bych vám chtěl poděkovat za podporu, aktivní účast na akcích i za to, že společně vytváříte přátelské prostředí. Přeji vám všem krásné letní prázdniny, mnoho příjemných zážitků za volantem a spoustu setkání s přáteli a především nespočet bezpečně ujetých kilometrů.

Za redakci zpravodaje Karbon

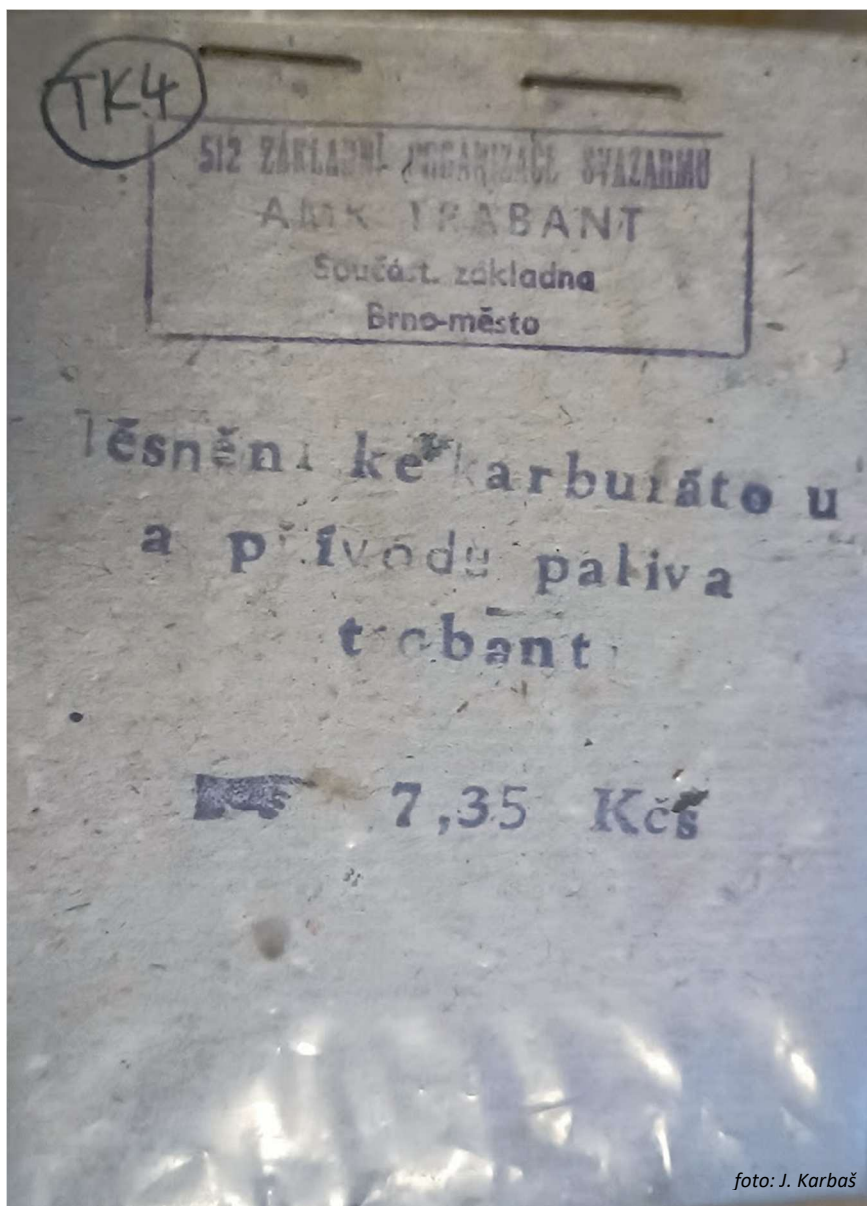
Zpravodaje najdete také na webových stránkách klubu:

trabantbrno.net/zpravodaj.php



Dárek pod stromeček – odpověď na dotaz a něco navíc.....

Kamarádi, přátelé, chtěl bych se s vámi podělit o kousek trabi historie. Loni před vánočními svátky jsem dostal na klubovou adresu dopis od doposud neznámé paní Petry z Kuřimi. Po otevření a přečtení se mi rozzářily oči a zvedla se mi nálada. Dopis obsahoval historickou věc našeho brněnského klubu, a to opravnou sadu na karburátor. Tato sada je opatřena razítkem „512 ZÁKLADNÍ ORGANIZACE SVAZARMU -



AMK TRABANT - Součástková základna Brno - město.“ Je zde i uvedená cenovka, tak jsem byl zvědavý, ve kterém roce se opravné sady prodávaly. Dle ceny jsem odhadoval 70. a 80. léta a tak jsem položil dotaz zasvěcenému trabantákovi Michaeli Hanusovi, kterého mnozí z vás mohou znát pod přezdívkou Habr. No a nejenom, že jsem se dozvěděl, na co jsem se ptal, ale i mnoho dalších zajímavých dobových informací o činnosti klubu. Tak a zde je odpověď.

Ahoj Honzo, dobrý dotaz, ale s těmi roky ses netrefil, no, ale aspoň století je správně. Sady a bylo jich přes 20 různých, se vyráběly v rámci povinné členské aktivity již od cca 1970, ale až do roku 1990, ovšem čím dál míň a už jen ty, které šly stále na odbyt. Nedělaly se jen sady „pytlíčky“, ale nechávaly se renovovat AKU, renovovat tlumiče pérování, renovovat brzdové čelisti a jeden čas

i spojkové lamely a pak se v SZ měnily kus za kus, nebo proti záloze. Vyráběly se soupravy koberců z Jekoru, které možná p. Kytka ještě má. Od roku cca 1984 jsme v tom byli s otcem zapojeni, Ing. Hrdina nakoupil spojovací materiál a odvezl jej na chromátování, hotové následně vyzvedl, natiskl kartony a rozvážil to pro brigádníky, kteří podle vzorové sady sestavovali soupravy, především spojovacího materiálu. Koberce se řezaly u pana Hrdiny a u nás doma, z Jekoru, několik modifikací a barev, přední včetně gumové rohožky.

Sady vůbec nejsou anonymní, jak by se mohlo zdát, také se inovovaly!! Vyobrazená sada TK4 se dešifruje takto T = těsnění, K = karburátor, 4 = čtvrtá inovace podle typu karburátoru jak to bylo potřeba přizpůsobit, ale vždy z toho šla přetěsnit i předešlá verze, proto je tam tolik fibrů, mědi a hliníku. Tato sada na obrázku by podle mne mohla pocházet někdy z roku 1985-6 a prošla rukama mého otce.

Mimo sady se u nás zpracovával i materiál z metráže, ta se ekonomicky kupovala v klubech po cca 100 m, jak co. Například PVC vložka blatníkových lišt byla v klubku cca 150 m a řezala se na vůz á 11 metrů, mohly být i dva kusy z konců klubek, ale nejméně 5,5 m. Takto se řezalo: hadičky ostříkovače, sametky oken, těsnění lemu střechy, těsnění lemu kufru limuzína i kombi, a protože zástěrky nejméně za poslední nápravou byly povinné, kontrolovalo se na STK i na silnici, tak jsme jeden čas řezali i univerzální zástěrku bez potisku, která šla namontovat na obě strany.



foto: J. Karbaš

Zajímavost – klubů bylo cca 56 po ČSSR a pytlíčky jsme dělali jen my, ale vozili jsme je na srazy techniků a vedení klubů (tehdy se tomu muselo říkat školení) a tam jsme s tím čile obchodovali výměnou za jiné nedostatkové díly. A docela ve velkém. Vymyšleno to bylo proto, že v drobném se obtížně sháněl spojovací materiál, ideálně s povrchovou úpravou. Takže pokud chtěl majitel měnit například zámky dveří, koupil si v naší SZ soupravu k tomu určenou a měl tam vše ve správném počtu a přesném rozměru co mohl potřebovat. Nemusel se trápit s poškozenými šroubky, shánět třeba 6 různých položek a kupovat do zásoby nadpočetný materiál, který byl stejně převážně bez protikorozní úpravy. Nejvíce se soupravy všech druhů prodávaly na členských Besedách v oblíbené samoobsluze, kterých bylo 10 ročně, techniků v klubu 14 a účast na Besedě vždy nejméně 200 lidí, vždy byl v samoobsluze přítomen některý technik, který poradil, doporučil, jaké díly k plánované opravě bude potřeba a zároveň pomohl s výběrem konkrétního dílu. Protože otcem těchto souprav byl správce SZ Ing. Hrdina, požádal jsem ho o jeho vyjádření do tohoto článku, myslím, že k tomu má nejvíce co říct, jeho odpověď je připojena.

Michael Hanus Habr

Ing. Hrdina napsal:

Zdravím, když jsem končil se součástkovou základnou před 34 lety, koupil jsem si některé soupravy spojovacího materiálu - k Wartburgu (ty sestavovali též členové Wartburg klubu). Našel jsem už jen nerozloženou soupravu závlaček (viz foto), ostatní soupravy jsem si ze sáčků vysypal.

Připravoval jsem převážně soupravy spojovacího materiálu pro T (a později i pro W), které pak ochotní členové sestavovali. Soupravy originálních součástek byly výjimečné. Nikdy jsem však do souprav nedával



foto: Ing. Hrdina

ležáky nebo neprodejné součástky - jen jsem vždy usiloval, aby nakoupený spojovací materiál byl plně využit. Nevzpomínám si na žádné součástky, které by Mototechna prodávala jen ve velkém balení, které bych pak musel někam přidávat.

Ing. M. Hrdina

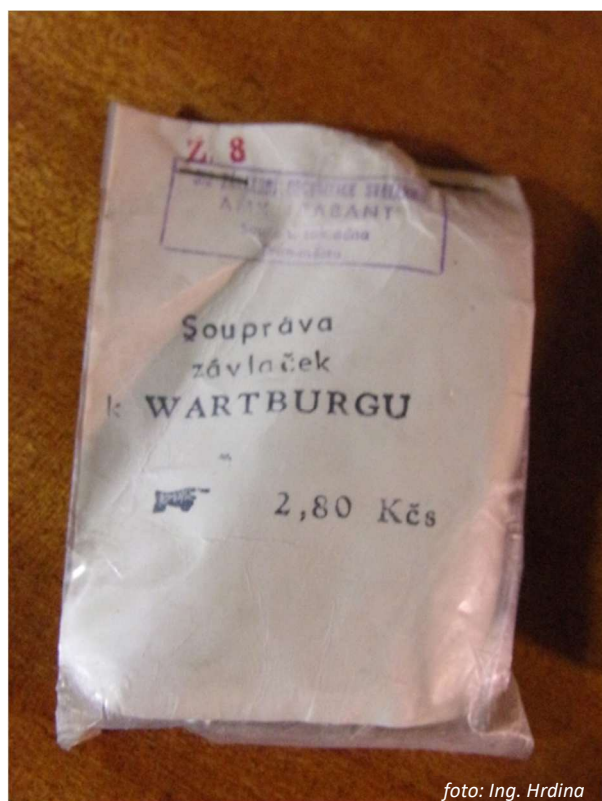


foto: Ing. Hrdina

A mám teď pro vás výzvu - kdo máte nějakou sadu doma, nafoťte její obal a pokud je i obsah, tak i ten a pošlete mi fotografie e-mailem, chtěl bych udělat takový foto katalog i s cenami do archivu našeho klubu, který bych i následně zveřejnil.

Předem děkuji. Karbon

Zaklikovaná 2026

Letošní Zaklikovaná se konala 11. dubna. Jednalo se již o 7. ročník symbolického zahájení motoristické sezóny v moravském krasu. Ale aby to bylo letos zase trochu pestřejší, vymyslel jsem s kamarádem lehkou oživovací vsuvku – letos jsme měli dress code 80. let!



Zkrátka a dobře, přijďte a oblečte se v duchu módy z doby bezmála čtyři dekády zpět.

Móda tohoto období je aktuálně velmi oblíbená, proto jak nám, tak účastníkům nedělalo větší obtíže sehnat si patřičný úbor. Ale pojďme to vzít pěkně od začátku:

Už před jednou hodinou se začalo zaplňovat prostranství před naším Auto archivem, v areálu bývalých adamovských strojírny, různými auto – moto veterány, Trabanty či Wartburgy.

Počasí nám naštěstí dost přálo, lehce pofukovalo - ale co bylo hlavní – nepršelo.

Zhruba kolem půl druhé jsme slavnostně zahájili akci. Snažil jsem se svým úborem co nejvíce napodobit Paľo Haberu z legendární fotky s Karlem Gottem. Můj kolega, držící nad svou hlavou klikovou hřídel z jugoslávského vozu Zastava 750, byl oblečen v úhledně barevné šustákové soupravě. Účelem jeho počínání je symbolické



“žehnání” klikovkám a jejím uživatelům úrodnou sezónu.

Po symbolickém zahájení a žehnání byl otevřen návštěvníkům auto archiv, kde bylo možné vidět expozici našich sbírek – nejednoho Trabantu nebo třeba automobil Yugo, Lada nebo Moskvič.

Na místě bylo možné se občerstvit a získat pamětní samolepky ze srazu.

Něco málo po půl třetí odpolední jsme se začali řadit na spanilou jízdu moravským krasem.

Dlouhý had vozidel tvořil 64 kusů různých automobilů a motocyklů. Spanilá jízda má zhruba 45 minut a jejím nejvzdálenějším bodem a zároveň obratištěm je televizní vysílač Kojál.



Po návratu ze spanilé jízdy u nás ještě pobýlo pár zbývajících účastníků, kteří vášnivě diskutovali nad zimní odstávkou svých strojů a chlubili se mezi sebou nejednou úpravou svého vozu.

Rád bych touto cestou poděkoval za krásnou účast, kamarádům za výpomoc s organizací a na podzim všechny rádi uvidíme na tradičním ukončení sezóny v moravském krasu – Doklikované 2026!

Autor a foto: Michal Mikeš Doležal

Trabi dovolená a dva srazy.

Při procházení Trabantího kalendáře jsme narazili na dva srazy, které se konají týden po sobě v jedné oblasti. A to nedaleko nejznámějšího skalního města v Českém ráji, nacházejícího se 7 km severozápadně od Jičína. Hned jsem dostal nápad spojit účast na obou s týdenní dovolenou. Žena nebyla proti, tak jsme si dopředu zamluvili ubytování v obou kempech.



foto: Karbon

V pátek 1. 5. dopoledne jsme měli již vše sbaleno, tak jsme i s Pepinou – naší jorkšírkou - hupsli do Fialky a vyrazili jsme směr Jičín. Za Fialkou jsme táhli vozík HP350 a na něm naložený elektrický vozík pro moji lepší pohyblivost po kempech. Cesta byla docela na pohodu, než přišlo Vysoké Mýto a havárka před námi. Navigace chtěla, abych odbočil, já jí bohužel nevěřil a hned se nám začal prodlužovat čas dojezdu. Nestíhali jsme

hromadný odjezd z kempu v Kněžnici, tak jsme zadali trasu přímo na místo společného oběda do Lomnice nad Popelkou u skokanských můstků. Po obědě byl čas, tak si Jitka s dalšími trabantáky udělala výšlap nahoru na můstek pokochat se pohledem dolů a představit si, co asi zažívají před skokem skokani na lyžích. Pak jsme už všichni hromadně odjížděli zpět do kempu. Po ubytování a zabydlení v chatce se už jen kecalo u piva či vínečka s kamarády.

V sobotu po snídani proběhla rozprava a oficiální přivítání, následně jsme se v organizované koloně přesunuli na kopec Kozákov, kde si účastníci mohli vystoupat na rozhlednu a díky krásnému počasí pozorovat krajinu. Po kochání krajinou jsme se přemístili do Turnova do Galerie Veteránů. Měli zde vystavené opravdu krásné kousky jak automobilů tak i motorek, nechyběl ani traktor. Po prohlídce byl volný rozchod na oběd a každý

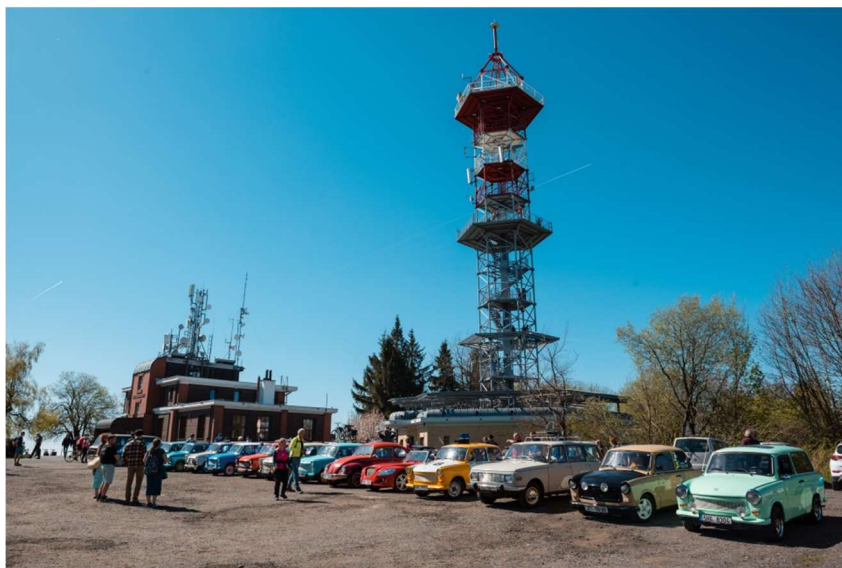


foto: Petr Šrámek

se následně vrátil do kempu. Organizátoři začali připravovat soutěže jak pro děti, tak i pro nás dospělé. Pro děti byla připravena i bojovka o poklad, ale dnešní děti bez mobilu v ruce byly tedy hodně bezradné. Nakonec jim museli pomoci s nápovědou dospěláci.

Mezitím se na rožni točilo 14 kg masa, které bylo velice chutně okořeněné a k tomu mraky grilované zeleniny, tak jsme si všichni pěkně nacpali břicha. Večer byly vyhlášeny výsledky soutěží. Náš Trabant klub Brno byl úspěšný a odnesli jsme si ceny: Petr Šrámek – 1. místo v soutěži skládání kostek a Jitka – 2. místo za šroubování matic. Večer pak byl už standardní pokec s kamarády. V neděli ráno se účastníci srazu balili a chystali domů. My jsme nikam nespěchali, protože jsme se přesunuli o pár km vedle do kempu Eden v Jinolicích. Ale nejdřív jsme si dali výlet na Trosky a na hrad Kost. Ten je však v rekonstrukci a zavřený, tak si Jitka s Pepčou daly procházku z Kosti po Kostelecké stezce až do Dobšína, kde jsem je vyzvedl a už jsme se jeli ubytovat. V kempu se ten víkend konal sraz orientačních běžců a prý tam bylo přes 900 lidí. Ale když jsme tam přijeli my, tak už byl liduprázdný. My začali plánovat, co ve čtyřech dnech, než začne Trabant sraz Český Ráj, podnikneme.



V pondělí to byla jasná volba – Prachovské skály. Protože jsou hrady a zámky zavřené, tak jsem Jitku s Pepinou odvezl k Parkhotelu Skalní město a následně jsem je jel vyzvednout na opačné straně v Prachově. Cca po 3 hodinách holky dorazily a my se rozhodli zajet si pro medovinu na Staré Hrady. Ale neuvědomili jsme si, že je to taky hrad a že má v pondělí zavřeno. Tak jsme po cestě vymysleli jiný cíl – rozhledna Čížovka, která však byla také zavřená. Proběhla rychlá improvizace podle mapy a hned byl plán na světě. V nedalekém Kněžmostu jsem holky vysadil na začátku Pomologické stezky Důň u Kněžmosta – 25 vysázených stromů s popisky. Po žluté turistické stezce dorazily až ke zřícenině hradu Valečov, který byl ale také zavřený (ach jo, pondělí, že?!) Tady už jsem na ně čekal. V Turnově jsme nakoupili klobásky na grilování a jeli jsme odpočívat směr Eden.



V úterý už nám v Edenu začal dělat společnost Honza BK, který taky zůstal celý týden v Ráji jako my a využil ten čas k návštěvám příbuzných a kamarádů.

Dnes byla na plánu trasa z Valdštejna na Hrubou skálu a zpět. Vysadil jsem moje turistky v Pelešanech pod hradem Valdštejn. Jitka s Pepčou si daly výstup na prohlídku hradu, který je moc krásný, a pokračovaly po Zlaté stezce Českého ráje. To je vyhlášená turistická trasa procházející celým Českým

rájem a má 119 km. Z Valdštejna pokračovaly na Hrubou skálu. Po cestě jsou různé vyhlídky na pískovcové skály a prochází se i Arborem Bukovina, jde se kolem Adamova lože, kde spal princ Bajaja. K zámku Hrubá skála se dostanete Myší dírou, což je úzká průrva ve skalách. Z Hrubé skály je dnes hotel, ale dá se za poplatek dostat na nádvoří a věž. Zde můžete porovnat, jak vypadá zámek teď a jak vypadal, když se na něm točila pohádka Princ Bajaja. Odtud jsme jeli do motorestu Zavadilka na oběd.

Po obědě jsem je zase vysadil pod Hrubou skálou a moje turistky pokračovaly zpět směr Valdštejn, ale jinou trasou – kolem Dračí věže a po Angrově stezce. To je bývalá lázeňská stezka, kde se nachází několik



pramenů. Na konci trasy ještě vystoupaly na rozhlednu Hlavatice, odkud je krásný výhled na Turnov a už spěchaly za mnou na parkoviště. Večer přišla bouřka a trochu nám to bohužel vyplavilo Fialku.

Ve středu jsme vyrazili nahoru na sever směr Frýdštejn. To je krásná zřícenina hradu, kde však Jitka byla s Pepčou coby štěňátkem již minulý rok, takže letos holky prošly kolem a pokračovaly po Zlaté stezce Českého ráje,

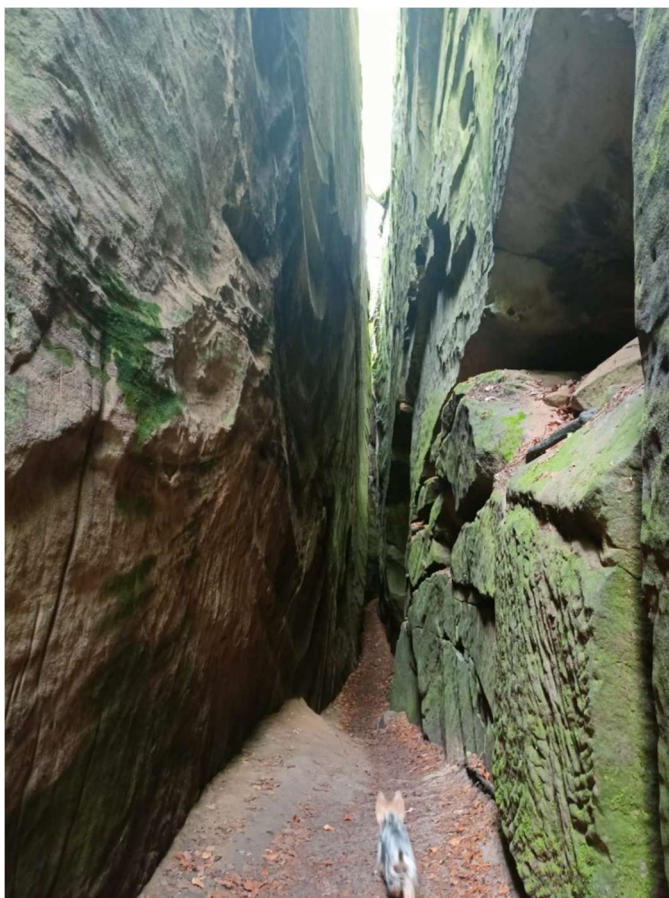
kteřá tudy vede, po Vranovském hřebeni. Delší zastávku si udělaly na skalním hradě Vranov (Pantheon), který je považován za největší skalní hrad v Čechách. Z hradu je krásný výhled dolů na Vranové, kde protéká Jizera. Pod hradem jsou kolmé skály pro horolezce.

Holky pokračovaly dolů přes Vranové a zase nahoru do kopců směr Besedické skály. Ty si prošly jen částečně a moc se jim líbily. Příští rok je v plánu pořádná prohlídka celé žluté stezky.

Po cestě zpět do Jinolic jsme udělali malou zastávku v Dubecku, kde si holky vylezly na rozhlednu, což je vlastně telekomunikační věž s plošinou pro veřejnost. Paráda, nikdo nikde, žádní turisté, klid, ticho, jen ptáčci.

No a pak už tradá zpět do Jinolic a nějaká mňamka na večeri.

Ve čtvrtek ráno se zatáhlo a ochladilo, ale nakonec se to počasí během dne docela probralo a bylo příjemně. Jitka si naplánovala trasu směr Drábské světničky. Takže jsem holky vysadil v Bosni a ty svou dnešní cestu začaly prohlídkou zříceniny skalního hradu Valečov a pak pokračovaly opět po červené trase – Zlatá stezka Českého ráje až na vyhlídku Klamorna. Bohužel Drábské světničky jsou v dlouhodobé rekonstrukci a zavřené pro turisty, tak musely zvolit jinou trasu. Kolem zříceniny Píčova statku po cestě, která se jmenuje Pod Hradý a vede roklí v údolí pod Drábskými světničkami, se dostaly až ke Studenému průchodu, což je přírodní velmi úzká skalní rozsedlina dlouhá 100 m.



Dále pokračovaly ke Krásné vyhlídce, kde je restaurace, parkoviště a minizoo. Stezka dál vede přes vyhlídku Staré hrady. Je tady plno prudkých schodů, úzkých nejištěných stezek. Je to náročné, ale krásné. Dole



v Příhrázích jsem už na ně čekal a pak jsme vyrazili zpět do Edenu, kam se už začali sjíždět účastníci trabantsrazu. Takže pozdní odpoledne a večer už proběhl v přátelském posezení a vítání se s kamarády.

V pátek dopoledne nám počasí nepřálo a pršelo, ale po obědě se to naštěstí uklidnilo a docela se vyčáslilo. To bylo dobře, protože jsme už měli na program srazu 1. společnou akci – návštěvu železničního depa v Turnově, kde různé spolky dobrovolníků rekonstruují svépomocí různé lokomotivy. Bylo to hodně zajímavé, dokonce jsme v rámci prohlídky měli i jízdu malým vláčkem

v areálu depa. Večer už byla většina účastníků srazu ubytovaných a už se jen sedělo, popíjelo a bavilo se. Neúnavná omladina s tím pokračovala skoro celou noc a k tomu přidala nějaké to startování a túrování, což samozřejmě ti starší už snášejí těžce. Ale přežili jsme to všichni bez vážnější újmy na nervech. V sobotu – v hlavní den srazu – se už ráno většina přítomných zúčastnila ranní rozpravy. Na program byly soutěže pro dospělé i děti – skládání obrázků z kostek, šroubování matic, jízda s kolečkem s předkem trabanta a kyblíkem vody mezi kužely, nebo třeba výměna kola na čas. Po obědě byla tradiční spanilá jízda Českým rájem s cílem výstavy vozů v Jičíně na Valdštejnově náměstí. Tady si plno účastníků dalo také tradiční výstup na Valdickou bránu s vyhlídkou nejen dolů na naše miláčky, ale na celý Jičín a okolí.

Po návratu do kempu a večeri proběhlo vyhlášení výsledků soutěží a pak se už jen všichni bavili a bavili.

V neděli ráno už nastal klasický průběh zakončení každého srazu – lidé si zabalili věci, rozloučili se s kamarády a rozjeli se domů do všech koutů naší vlasti. Někteří i do zahraničí.

Bylo to krásné a už se těšíme na příští rok, že zase spojíme oba srazy s celotýdenním volnem a naplánujeme další turistické cíle. Je to krásný kraj, kde je toho hodně k objevování, takže nudit se určitě nebudeme!

Autor a foto: Jitka a Jan Karbašovi



foto: Ivo Hebda

Dotaz Radima Popoviče na Habra

Tohle je zajímavá poloosa. Zajímalo by mě, k čemu to bylo zamýšleno? Že by nějaký vývoj na 4t? Nedokázal by se někdo od vás na to optat Habra?

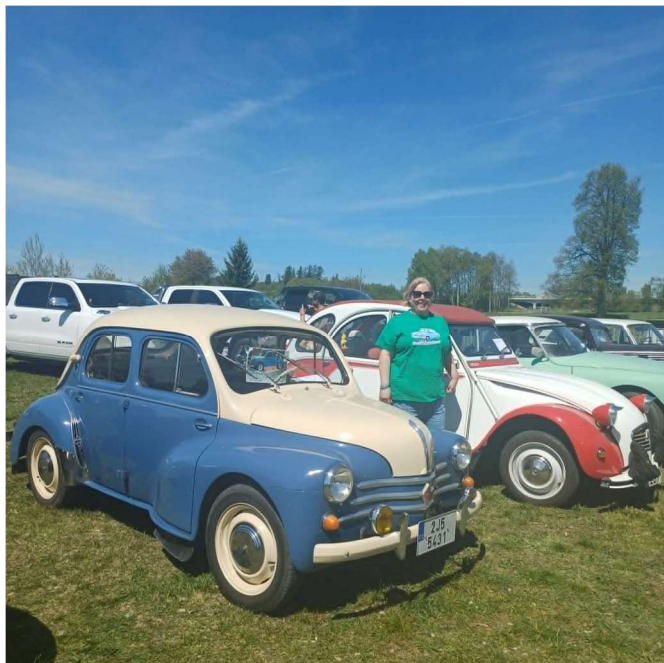


foto: Karbon

Odpověď: Především je potřeba se zmínit o plakátu, ten není vyhraněně pro nějakou značku vozu, ale je univerzální, propagační z doby zahájení výroby kuličkových kloubů v NDR. Firmu tam postavil francouzský Citroen a vyráběly se tam poloosy pro Francii, ČSSR Škoda a NDR. Obrázek je univerzální, ale křížek s jehlami a vnější kloub jsou univerzální, délka samotné hřídele je proměnná podle typu vozu a planetová kola vždy podle potřeby převodovky, do které se bude montovat. Pokud by se planetové kolo s hřídelí nahradilo planetou Trabant a zvolily se správné délky tyčí, pak je to montáž pro Trabanta. Celá výroba byla založena na co největší unifikaci pro více značek vozů a tím snížením nákladů na vývoj a výrobu. Stavba továrny probíhala již před rokem 1984, ale výroba nabíhala postupně, nejprve pro Citroen a postupně se rozšiřovala na další vozy. Pro Trabanta to bylo přesně 30. dubna 1984 kdy byl přední náhon se stejnoběžnou hřídelí a tříramenným vnitřním kloubem (správný název tohoto provedení poloosy) zaveden do sériové výroby. Závěrem - základ na obrázku je shodný pro více výrobních značek, obraz výrobce vydal jako edukační, vysvětlující, univerzální pomůcku platnou pro všechny odběratele nových poloos, každý v tom vidí to své a zároveň i to, co s jeho značkou vozu nekoresponduje, nejvíc se obrázek podobá poloose pro vůz Š130 RS, ale tato informace je bez záruky, to by lépe popsali odborníci na Škodovky. Pozn. tyto poloosy se údajně montovaly i do Olcitů v Rumunsku.

Odpovídal: Michael Hanus

Slávkovy výlety za veterány



Žiguli, Moskvíč nebo Volha 21. Motocykly zastupovaly značky Jawa, Norton, BSA a mnoho dalších.

O občerstvení bylo dobře postaráno. Návštěvníci si mohli dát pivo, limonádu a místní nadšenci připravili také chutný guláš.

Jednalo se o první ročník této veteránské akce, a proto byl počet vystavených vozidel o něco nižší než na zavedených srazích. Přesto panovala mezi účastníky velmi příjemná atmosféra a všichni odjížděli spokojeni. Mně osobně se akce velmi líbila, a pokud bude příležitost, rád se zúčastním i příští rok.



Dne 3. května 2026 se v Osové Bítýšce konal sraz historických vozidel. Když jsme s naším Trabantem přijeli na místo konání, měl jsem zpočátku pocit, že budeme na srazu téměř sami. Nakonec tomu tak ale nebylo a během dopoledne se louka postupně zaplnila množstvím krásných veteránů.

Přesný počet zúčastněných automobilů a motocyklů neznám, ale zastoupena byla široká škála značek a typů. Mezi automobily bylo možné vidět například vozy Škoda 100, Škoda 120, Octavia či Felicia, převážně starších ročníků. Nechyběly ani americké automobily, vozy značek Ford, Bentley a řada dalších zajímavých strojů. Ze socialistických vozů byly k vidění například



8. května 2026 jsem navštívil další veteránskou akci, tentokrát v areálu zámku v Habrovaněch. Sraz nesl název **Otvírání šoupátek** a již od ranních hodin bylo jasné, že půjde o velkou událost.

Po příjezdu na louku nás pořadatelé seřadili do řad podle stáří jednotlivých vozidel. Na akci přijelo přibližně 200 automobilů a 200 motocyklů, takže návštěvníci měli rozhodně co obdivovat.

Mezi motocykly převažovaly stroje značky Jawa, od malých Pionýrů přes Babetty až po motocykly Jawa 250 a 350. Nechyběl ani skútr ČZ 175/502, známý pod přezdívkou „Prase“.

Automobily zastupovaly především vozy značky Škoda – od modelů 100 a 110 přes Favority až po Octavie a Felicie, a to jak starší, tak novější generace. Trabantů se zde sešly pouze tři kusy, doplněné jedním Wartburgem 353 z Břeclavi. K vidění byly také vozy značek Lada, Moskvíč, Fiat 126p či Volha 21 a 24. Velkou pozornost přitahovaly rovněž historické autobusy, například Škoda 706 RTO, obytný Barkas nebo užitková Škoda 1203.



O občerstvení se starala místní hospoda, kde bylo možné zakoupit pivo, limonády a vybírat z několika druhů jídel.

Ve 12 hodin proběhlo vyhlášení soutěží o nejhezčí automobil a o nejlepší dobové oblečení. Návštěvníci i účastníci si tak mohli užít nejen přehlídku historické techniky, ale také atmosféru připomínající dobu, ze které vystavená vozidla pocházela.

Také tento sraz se mi velmi líbil. Bylo se na co dívat a organizace celé akce byla na vysoké úrovni. Co mě však překvapilo nejvíce, byla obrovská návštěvnost. Mezi veřejností byl o historická auta a motocykly mimořádný zájem, což jen potvrzuje, že veteránské akce mají stále své pevné místo a přitahují nové příznivce.

Autor a foto: Marcela a Slávek Nejedlíkovi

Trabant sraz Blansko pohledem nejstaršího pořadatele

Sraz se uskutečnil 30. května 2026 a začal jako obvykle v 9 hodin na náměstí Republiky.

Do deváté hodiny se na náměstí sjelo 35 trabantů různých provedení a výroby od roku 1963 až do roku 1990.



Navštívil nás také bývalý předseda Trabant klubu Brno, pan Michael Habr, který jako renomovaný znalec trabantů, vysvětlil řešení některých konkrétních problémů účastníků.

Po seznámení s programem a prohlídkou přítomných vozidel se účastníci vydali na cestu na místní část Blanska Obůrku, kde se díky místnímu SDH v jejich prostorách uskutečnila dopolední část setkání.

Zde také proběhly 3 soutěže znalostí a šikovnosti. Třeba složit z „pucle“ obrázek Trabanta, vyměnit svíčky na čas nebo poznat hmatem díly z trabika. Při malém občerstvení (opékání párků, nápoje) proběhla také



výměna zkušeností s provozem, údržbou a opravami.

Po 13. hod. se kolona vydala na cestu zpět do Blanska. Po průjezdu centrem města se celá kolona sjela opět na Náměstí Republiky. A také přijeli další účastníci srazu, takže celkový počet byl 41 vozidel.

Přijel i stálý návštěvník našeho srazu z Kútů a nejvzdálenější přijel z Plzně. Vystavená vozidla se těšila značnému zájmu, vzpomínkám a obdivu návštěvníků.

Zde ve 14. hod. proběhlo oficiální zahájení a vyhodnocení srazu. Vítězové ze soutěží byli odměněni cenami, také nejvzdálenější účastník, nejstarší účastník a majitel nejstaršího vozidla byli odměněni drobnými cenami. Nejstarší vozidlo byl Trabant T600 z r. výroby 1963.



Současně jsme poděkovali p. Ivo Fajmanovi, který je zakladatelem blanenských srazů a jejich organizátorem od r. 2009 do r. 2018, kdy předal žezlo nejmladšímu z rodu Šustáčků. Pak se účastníci vydali na propagační okružní jízdu Blanskem, při které si projeli větší část Blanska a pak zajeli na louku nad Blanskem na společnou fotografii.



Účastníci byli s průběhem srazu spokojeni a doporučili konat sraz i příští rok ve zhruba stejném termínu a tak si dovoluji pozvat i členy spřáteleného brněnského trabant klubu na setkání v příštím roce. Poděkování patří za finanční podporu Města Blansko a všem pomocníkům při organizaci a zajištění zdárného průběhu srazu.

Foto převzato od účastníků srazu
Autor: Šustáček Jan st.

Jarní klubový výlet 18. dubna 2026

Ve chvíli, kdy pročítáte toto číslo zpravodaje, je letošní jaro již několik týdnů minulostí. Spolu s jarem je za námi také první letošní klubový výlet. Akce tohoto typu se nám posledních pár let daří pořádat dvakrát ročně s minimálním počtem vynechání a staly se tak jarní a podzimní klubovou tradicí. Víceméně tradiční je i místo startu na parkovišti u jednoho líšeňského supermarketu, kde se ráno sjedou posádky vozů z řad členů klubu a dalších příznivců vozidel a kamarádů. Naproti tomu cíle zmíněného výletu byly oproti předchozím spíše netradiční. V minulosti naše cesty vedly nejčastěji do různých muzeí zaměřených na auto-moto, případně jinou techniku, tentokrát byly vybrány objekty kombinující přírodní úkaz a techniku dohromady. První zastávkou naší jarní projížďky byl bývalý vojenský areál ležící v Moravském krasu, jehož hlavní součástí tvoří jeskyně Výpustek. Z místa startu jsme tak vyjeli nejkratší cestou přes Ochoz u Brna a Křtiny do údolí Křtinského potoka, kde je vstup do areálu. Na místě již čekalo parkoviště zarezervované pro naši výpravu čítající 18 vozů včetně těch soudobých dohromady obsazených celkem 34 členy posádek.



Vzhůru do krytu masivními ocelovými dveřmi. Ještě že nemusíme přes dekontaminační zázemí umístěné za menšími z dveří. Napravo plán jeskyně a znázornění významných historických etap.

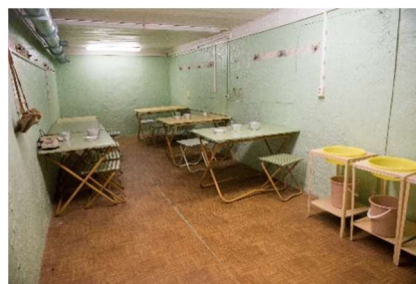
Na místě mimo občerstvení bylo třeba koupit vstupenky a po nějaké chvíli už jsme se hrnuli do vstupu velkého prohlídkového okruhu zahrnujícího interiér jeskyně i její vestavby. Tady se dostáváme k vysvětlení nejenom vojenské historie tohoto místa. Lidé se kolem Výpustku pohybovali od pradávna, nicméně dobře zmapovány jsou poslední cca dvě století, kdy se o jeskyni zajímali různí badatelé. Později se zde těžila fosfátová hlína, což začalo mít negativní dopad na přirozený ráz jeskyně, naproti tomu vyvezení materiálu zvětšilo vnitřní prostor a umožnilo nalezení řady archeologických artefaktů, které lze dodnes vidět v muzeích. Horší dopady mělo využití jako muniční sklad armády. Opravdová devastace pak nastala až za války, kdy byla jeskyně co nejvíce vykutána a vybavena kotelnou a další technikou, aby vznikly velké prostory pro válečnou výrobu dílů do německých letadel. Odtud je již jenom krok k pozdějšímu poválečnému využití, kdy zde byl zřízen armádní bunker tvořený právě železobetonovou vestavbou

do prostoru jeskyně. Celým dlouhým interiérem tohoto bunkru lze projít a pokračovat dále do jeskyně samotné, přičemž jiné prohlídkové trasy nabízí možnost procházet také okolo vestavby. Zhruba takovéto je základní přiblížení historie, jak jej zaslechnete také od průvodce na samém začátku. Pak již pokračujeme do bunkru, kterému nechybí masivní vstupní dveře, ale také speciální vstup přes dekontaminační zázemí pro případ návratu posádky ze zamořeného okolí. Poté se prochází bunkrem až na jeho konec, přičemž míváte různé místnosti bunkru s přesným určením účelu. Přes šatnu s částí technického zázemí pro filtraci vzduchu se postupně lze dostat do lůžkové části a pak dále do provozních místností, odkud měl být řízen provoz bunkru samotného a také pozemní vojenské operace.



Lůžková sekce bunkru (vlevo) je vybavena postelemi pro polovinu posádky. V logistické místnosti bunkru (vpravo) najdeme tabuli služeb, model celého objektu a jeho zabezpečení a také ukázky tvořivosti, kterou si vojáci zkracovali volný čas mimo zaměstnání.

Bunkr měl sloužit pro ukrytí posádky o 250 lidech a současně jako záložní velitelské pracoviště touto posádkou obsluhované. V provozních místnostech tak nechyběla technika poplatná době vzniku v 60. letech a poté i dlouhým rokům udržování objektu v pohotovosti. Nezbytnou součástí bylo např. spojení pomocí telefonních a dálkopisných linek, různé mapy a spousta další techniky a vybavení stejně jako zásoby potravin a dalších potřeb. Nevím, jak to měli ostatní návštěvníci, každopádně mně se během prohlídky neustále vkrádaly myšlenky a představy, jak by to vypadalo, kdybych měl v tomto bunkru mít službu a procházet zde několik dnů rutinou vojenských úkolů na provozních pracovištích i odpočinku na jednom ze tří pater kasárenské postele sdílené s dalším spolubojovníkem. Ano, pro uvedený počet osob je zde poloviční počet postelí, jak to často v podobných objektech bývá – jeden spí, druhý má službu. Bunkr a jeho účel byly až do svého vyřazení z evidence armádních objektů proběhlého až v tomto století utajovány v režimu přísně tajné, zvláštní důležitosti. Kompletní informace, co že se to vlastně v podzemní části objektu maskovaném jako rekreační areál opravdu ukrývá, mělo jenom pár vyvolených armádních velitelů. Naštěstí nemusel být nikdy použit v ostrém provozu a tak se za ty roky srovnatelné se stářím některých Trabantů na přilehlé základně vystřídaly stovky mužů ve vojenské službě a ve skladech tisíce „káděček“, tedy vojenských potravinových balíčků.



Mezi místnostmi se specifickým určením patří např. (zleva) ošetřovna, dílna údržby techniky, jídelna

Průchodem těžkými ocelovými dveřmi na konci bunkru se z nedávné vojenské historie dostáváme do úplně jiné etapy vývoje, mnohem starší. Vítá nás Medvědí síň a další chodby a sály v jeskyni již bez vestavby. Je zde stále betonová podlaha coby pozůstatek muničního skladu a válečné výroby, ale na stropěch se objevuje mladá krápníková výzdoba. Tyto jeskynní prostory jsou doplněny o informační panely, modely



jeskynního medvěda či tygra, ale najdeme zde také živé vrápence odpočívající na stropěch.

Z techniky je ještě k vidění místnost s generátory pro napájení bunkru a zbytky staré kotelny pro vytápění podzemní továrny. Zajímavostí je také současné využití velkých sálů pro kulturní akce. Z této části jeskyně, kam vedou dva

Medvědí síň nacházející se za ocelovými dveřmi bunkru vedoucími "do jiného světa".

poměrně velké vstupy a lze tam dojet i menším nákladáčkem, se již dostáváme ven na denní světlo. Po krátkém občerstvení a třeba i očumování technických detailů pozemní části areálu nastupujeme do vozů a odjíždíme ke druhému cíli dnešní jízdy.

Naše cesta pokračuje ještě kousek Moravským krasem, ale zanedlouho se dostáváme do průmyslové oblasti a za okamžik parkujeme u obchodu v Kuřimi. Odtud jdeme pár set metrů po svých až ke vstupu do kuřimské štoly. Hádáte správně, i tato zajímavost je podzemního charakteru a má velkou část historie spojenou s 2. světovou válkou, v tomto případě za války přímo vznikla.



Příprava na odjezd z parkoviště.

V Kuřimi v té době vyrostla zbrojovka a byla zde situována i další výroba pro válečné účely, přičemž v pozdní fázi války byla i tato lokalita ohrožena spojeneckými bombardéry. Reakcí na tuto hrozbu obvykle bylo budování podzemních výrobních prostorů, někdy přizpůsobením existujících objektů jako v případě

Výpustku, jindy vyražením zcela nového díla jako v případě systému chodeb v masivu kopce Záruba ležícího nad říčkou Kuřimkou. Vzhledem ke vzniku až v druhé polovině roku 1944 se již do konce války nestihl realizovat plán přestěhování výroby, nicméně štoly posloužily jako úkryt tisíců lidí z okolí před bombardováním. Tito lidé zde prožili poslední válečné týdny. Po skončení války byly štoly opuštěny, staly se místem, kam se chodilo čmárat na zdi, tajně popíjet a podobně. I přes později provedené vybetonování části jedné ze štol se neosvědčily ani jako skladovací kapacita, protože uložený materiál vlhnul a plesnivěl. Objekt jako takový byl nebezpečný pro návštěvníky z řad veřejnosti, proto nakonec byla většina vchodů zavalena. Dnes je přístupná jedna ze štol přes poctivý betonový portál s ocelovými vraty a právě do ní směřovaly naše kroky. Uvnitř naleznete chodbu a několik přilehlých místností, vše vyztuženo betonem. Od určitého místa však chodba pokračuje dále již bez výztuže, její stěny jsou tvořeny kamenným masivem, v němž byla vyražena. Na svém konci je chodba zalomena do pravého úhlu a ještě kousek pokračuje. Až sem na konec lze dojít po kovovém roštu zajišťujícím rovinnost trasy a suchou nohu při průchodu. Není bez zajímavosti, že cca 12 m za čelbou by se měla nacházet další z původních štol s dnes



Zleva: infopanely ve vyztužené části štoly, nevybetonovaná část – pohled vždy směrem ke vchodu. Vpravo pohled na čelbu, na stropě patrná roura ventilačního zařízení

zavaleným vstupem. Dokonce existuje záměr provést ražbu a systém tak spojit do jednoho celku a zpřístupnit více ze zdejšího podzemí. Ale jak to bývá, chybí peníze na realizaci. Tak třeba při výletu za pár let to bude jinak...

Mimo samotnou štolu je uvnitř k vidění řada infopanelů s historickými fakty a dalšími informacemi o místě a také řada artefaktů jako dobové nádobí, siréna, plynová maska apod. I v tomto objektu je možno absolvovat prohlídku s průvodcem poskytujícím komentář, jehož součástí byly i paměti některých občanů ukrývajících se zde před nálety. Ani tady jsem neunikl představám, jaké to asi je trávit 3 týdny ve štole nebo blízkém okolí, s každým poplachem utíkat dovnitř, baštit mizerný příděl polívky, pokud ji zrovna někdo odvážný dokázal zajistit a do krytu dopravit... a čekat v i přes instalovanou ventilaci ve vydýchaném vzduchu, co bude dál... Naše skupina vzhledem k počtu návštěvníků byla rozdělena na dvě menší, které prohlídku absolvovaly postupně. Nevýhodou tak bylo skoro hodinové čekání před objektem. Část celé skupiny nakonec vydržela, opět jsme se sešli na parkovišti a nakonec odjeli na jídlo do nedaleké restaurace, abychom trochu zahnali depresi z putování po němých svědcích tvrdého života ve válce.

Zdá se, že je to dávno a že je to za námi, ale pokud se posuneme nějakých 1000 až 1500 km na východ, jsme v tom opět „až po uši“ i přes to, že dneska píšeme rok 2026...

Na závěr a na odlehčenou musím napsat, že výlet byl fajn, prohlídky zajímavé a účast poměrně slušná. Pokud vás aspoň trochu zajímají jeskyně, podzemí nebo bunkry, zkuste tyto objekty navštívit. Bližší info dnes snadno vyhledáte pomocí nástrojů hledání na internetu nebo AI, pro přípravu článku byly mimo osobní zkušenost z prohlídky využity také oficiální weby obou objektů.

Autor a foto: Petr Fráňa Šrámek

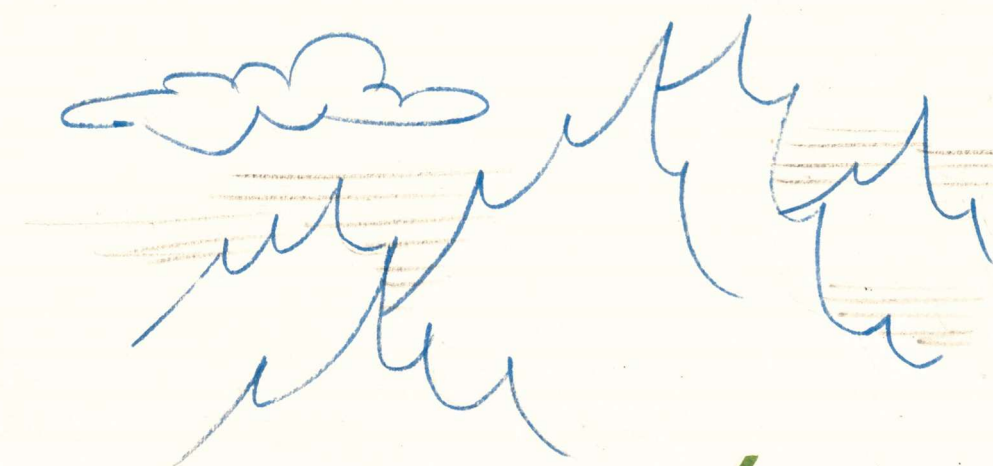
Co se kde děje a kde se můžeme potkat:

03. – 05. 07. 2026	MORAVA 2026
17. – 19. 07. 2026	Slezský sraz dvoutaktů v Řece 2026
07. – 09. 08. 2026	19. KYSUCKÝ TRABANTZRAZ
28. – 30. 08. 2026	Trabant sraz Vrbno 2026
19. – 21. 09. 2026	Trabant sraz Lučina 2026
zatím bez termínu	Doklikovaná 2026
10. 10. 2026	Podzimní Pražská Trabantíada 2026
17. 10. 2026	Podzimní výlet našeho klubu

A ještě mnoho dalších srazů, které zde nejsou vypsány.

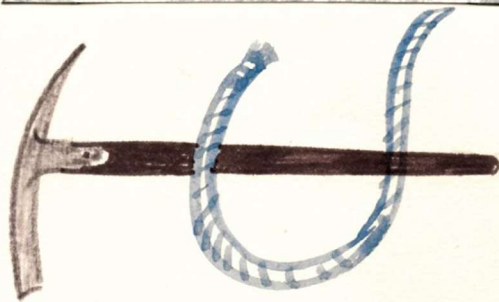
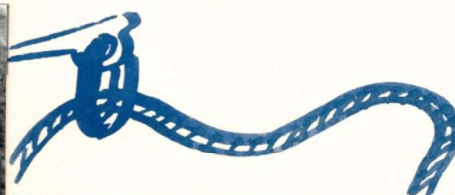
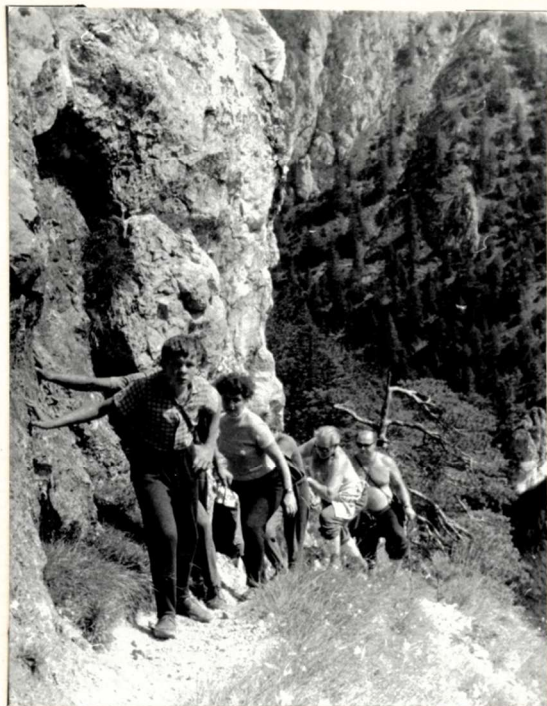
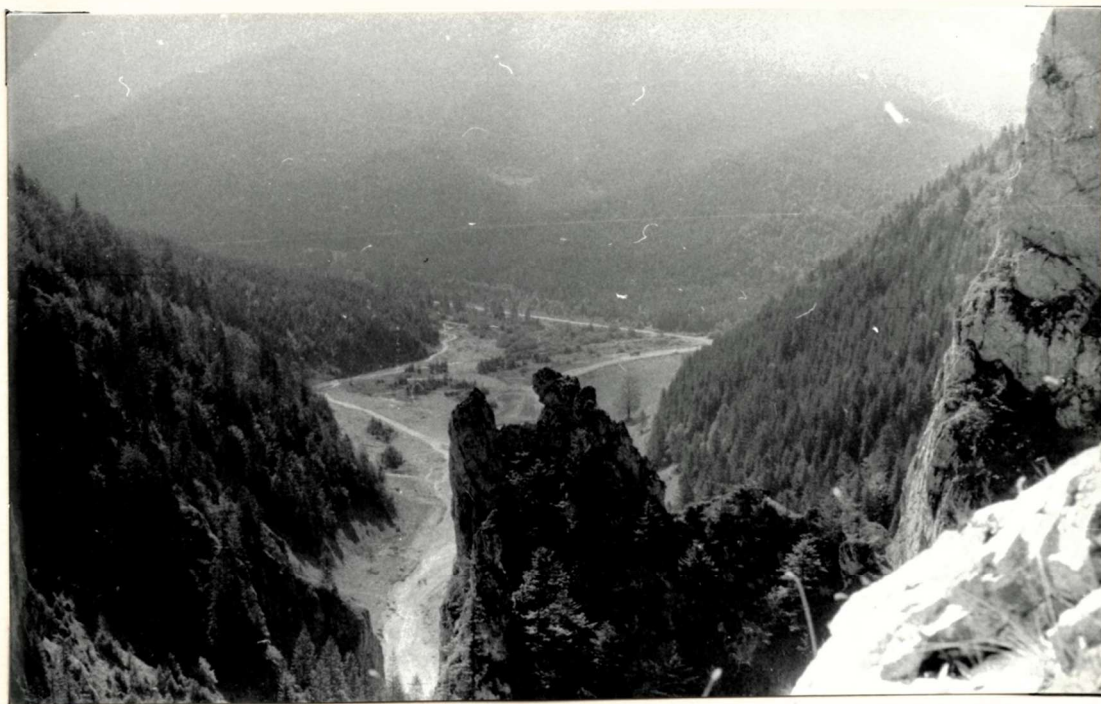


20



Žájezd
DO VRÁTNÉ
DOLINY

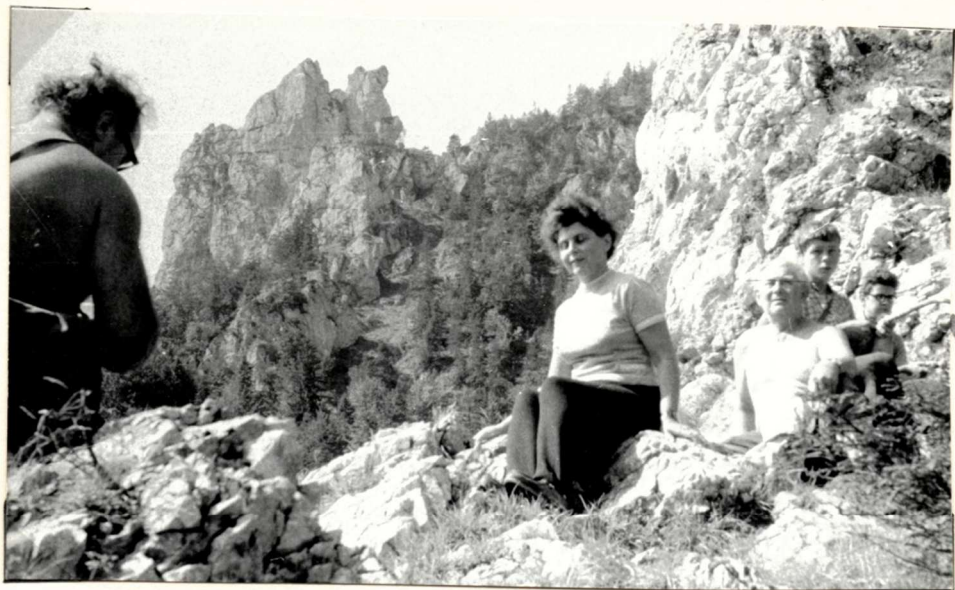
- 1968 -



21



Za krásami
VRÁTNÉ
DOLINY

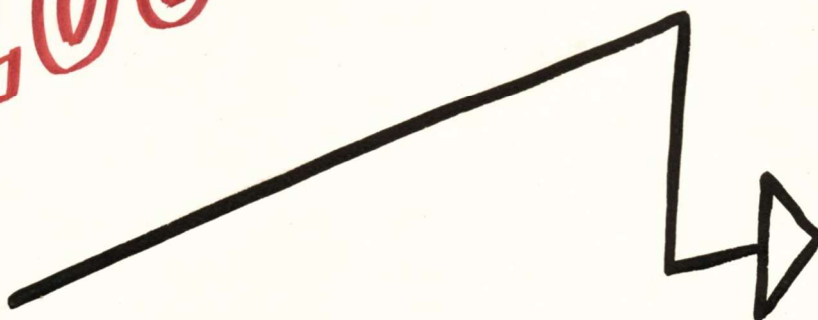


22

1968



LOSOVÁNÍ





první

Miss

TRABANT

BRNO



1969



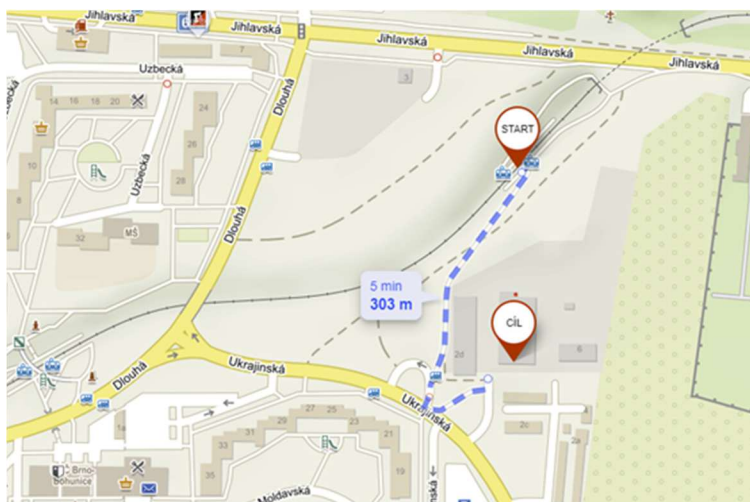
.....pokračování příště

Příští besedy

Plánované termíny besed jsou:

- září 2026 - bude v úterý 8. 9.
- listopad 2026 - bude v úterý 10. 11.

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

Technická pomoc - poradenství

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

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

Zpravodaj Autoklubu Trabant Brno
Číslo 1/2026, počet stran včetně titulní: 30

datum tisku: 01.07.2026 9:09:00, zdrojový soubor: zpravodaj_1_2026_d_p.docx

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