Martin Vaculík

O autech a také trochu o sobě



Do nebe pojedeme trabantem

Do nebe pojedeme trabantem

Vyšlo také v tištěné verzi



Martin Vaculík

Do nebe pojedeme trabantem – e-kniha
Copyright © CZECH NEWS CENTER, a. s., 2026

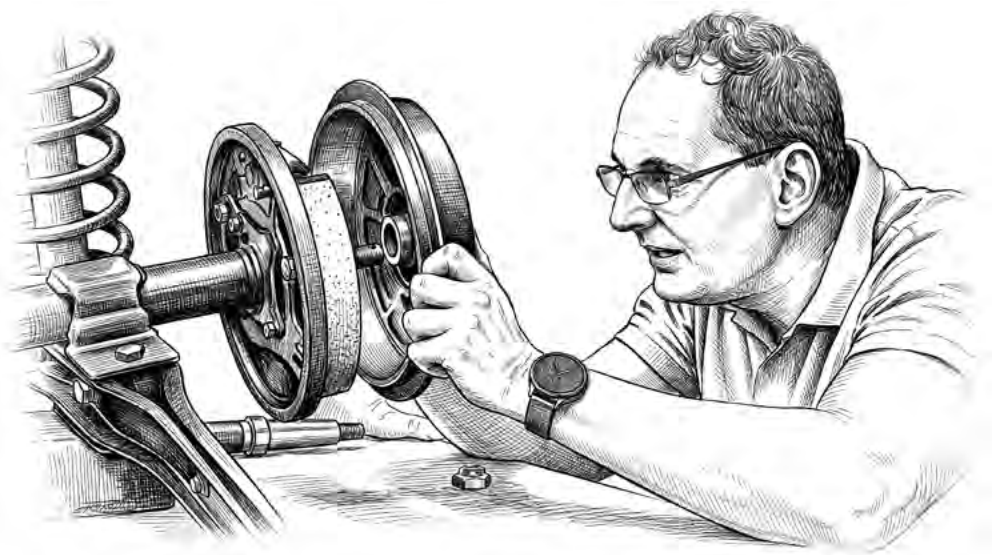
Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

Martin Vaculík

O autech a také trochu o sobě

Do nebe pojedeme trabantem

SVĚT MOTORŮ
EDICE



© Martin Vaculík
© Ilustrace Robert Hudecký
© CZECH NEWS CENTER, a. s.

ISBN 978-80-88406-75-4
ISBN ePUB: 978-80-7710-058-8
ISBN MOBI: 978-80-7710-059-5
ISBN PDF: 978-80-7710-057-1

Unikátní Vaculík

Známý český motoristický novinář Martin Vaculík neskládá svůj životopis z letopočtů, škol ani pracovních milníků. Tuhle roli dostala auta. Z porodnice, což si pochopitelně nepamatuje, se vezl velorexem, jeho vzpomínky ale začínají rodinným trabantem. Renault 21 znamená první setkání se svobodným světem, favorit jsou vzpomínky na dědečka, slavného spisovatele a disidenta Ludvíka Vaculíka, a Škoda 120 představuje frustraci dospívajícího kluka, který touží po moderní technice – a tak o ní začne psát.

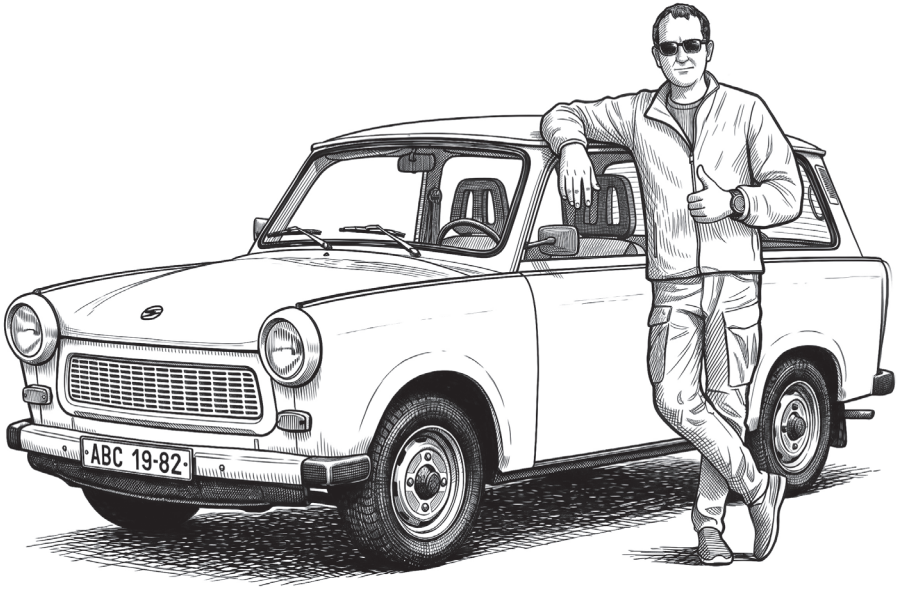
Autor nás v pestrobarevné směsici osobních vzpomínek a technicky vytříbených popisů (a břitké kritiky) zve na cestu za osudy slovenských prarodičů, za kolektivizací, na vojnu svého tatínka i k jeho pozdějšími trampotám s StB.

Poutavý a nevšední je kontrast mezi vzpomínkami tehdejšího dítěte a dnešního technického odborníka. Autor nejdřív rekonstruuje, jak auto vnímal coby dítě, a potom se k němu vrací jako zkušený novinář. Dětské okouzlení někdy potvrdí, jindy nemilosrdně rozebere. Renault 21 zůstává skvěle jedoucím autem, ale ukáže se jako nekvalitní. Favorit nakonec obstojí lépe, než si autor dlouho připouštěl. Trabant je nadále milovaný, přestože z něj dnes po sto kilometrech vylézá po čtyřech.

Nečekejte uhlazené memoáry. Máte v ruce svěží mix technické erudice, přesného pozorování, černého humoru a sebeironie, převážně veselých rodinných historek a ostrých soudů o autech, společnosti i samotném autorovi doplněné o až nečekaně citlivé a místy téměř lyrické okamžiky.

A právě překvapivé a svižné přechody od klikové hřídele k rodinnému traumatu, od politické perzekuce k poruše karburátoru a od přisprostlé historky až k cestě trabantem do nebe dávají knize jedinečný a navýsost neotřelý charakter.

Štěpán Vorlíček, editor knihy


ABC 19-82

Kupujte, ať mám na trabanta

Jedno je jasné: klasická mediální vydavatelství, jako je to naše, zkrachují. Naprosto nemají šanci obstát proti digitálním platformám. Dnes to mám tak, že když něco napíšu na Facebook, vidí to za tři dny milion lidí.

A je jedno, že v tom jsou chyby, že k tomu nejsou tabulky (prokletí Světa motorů jsou tabulky – redaktora stojí roky života a ze čtenářů je nikdo nečte i proto, že jsou vysázené moc malým písmem) a že by to šlo napsat mnohem lépe.

Když se s tím budu smolit pro Svět motorů, tak mi to šéfredaktor třikrát vrátí k přepracování, pak bude chtít, abych jednolitý text roztrhal na vložené články a informační boxíky, dva dny k tomu budu hledat fotky, další den se hádat s grafikem o zlomu a přečte si to padesátina lidí. Ano, nanejvýš dvacet tisíc. Takže: ani autoři, ani čtenáři nebudou po vydavatelství truchlit. Celá tato úvaha má zatím jedinou chybku. Všechny peníze, které mi chodí na účet, jsou

od toho vydavatelství, které zkrachuje. Prostě i na ten Facebook můžu psát jen proto, že mi každý měsíc dojde plat od toho vydavatelství, které zanikne. Že mám od něj notebook a telefon a čip na nabíjení elektromobilu? Je v mém i vašem zájmu, aby nezkrachovalo letos ani příští rok.

Mívám občas takový sen, že celá ta naše budova i s příslušným kusem Prahy zmizela. Místo ní se objevilo původní, před dávnými časy zavezené údolí s mlýnem a potokem. Ten pak, jak se rozšiřovala zástavba a voda se neměla kde vsakovat do půdy, prostě vyschnul.

No a redaktoři se rozběhli po řemeslech, která jsou potřebná. Ten je nyní kovář, ten zas nožíř, jiný krejčí a já bych chtěl být dřevorubec nebo i tesař.

Jenže nějakou reálnou dovednost má pouze náš řidič Eda, který je švec. A navíc bohužel smrt takhle idylická nebývá. Kapři si rybník nevypustí, a tak se zoufalí vedoucí budou snažit své projekty udržet.

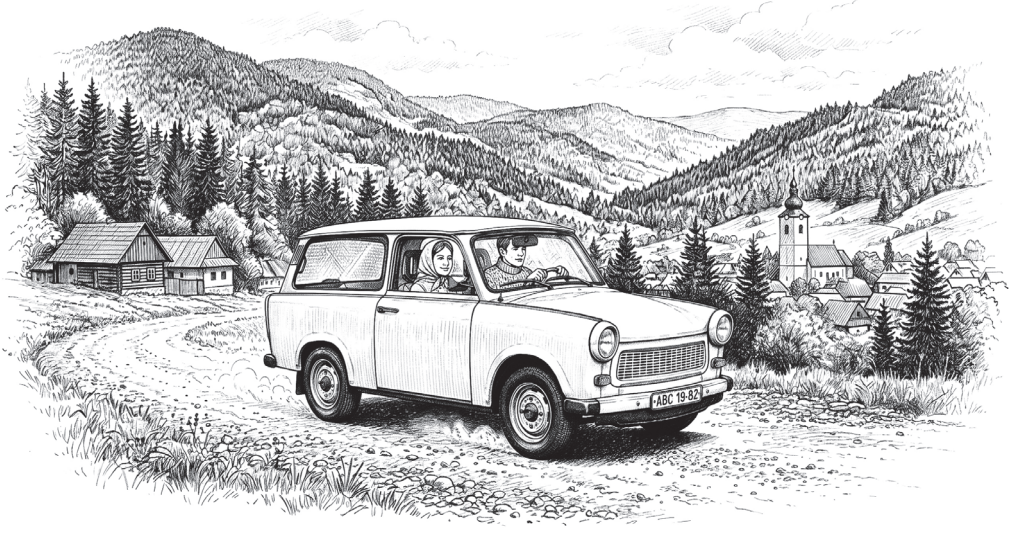
Už dnes těžko snesitelná mantra snižování nákladů a zvyšování efektivity práce (rozuměj méně redaktorů a více práce od nich) bude čím dál víc devastující. Ta firma nás vyplivne těsně před důchodem, zcela zničené, se zborcenými obratli krční páteře od každodenního dvanáctihodinového psaní. A bez jakýchkoliv úspor.

Nicméně zatím plat chodí – za těch šestnáct let, co pracuji ve Světě motorů, se nikdy nezpozdil o jediný den. Takže když za mnou přišli, že by letos nutně potřebovali knížku a že jedině to naší autodivizi umožní přežít rok bez křečí, řekl jsem, že tedy ano. Aniž bych se cítil povolaný psát nějakou knížku, aniž bych si myslel, že by vás měla zajímat.

Původním plánem byla kniha, která bude mít jen tu samou jedinou výhodu jako hospoda u nás na návsi. Že je.

Avšak začal jsem ji psát a začalo mě to i trochu bavit. A tak je ta kniha snad aspoň o malý kousek lepší, než kdyby nebyla. Její koupí podpoříte skomírající českou motoristickou žurnalistiku.

Mohu vám slíbit, že za podíl na prodaných výtiscích si nekoupím další elektromobil, ale nějakého pěkného trabanta.


ABC 19-82

Trabant z dřiny a potu

Trabant 601 Univerzal si rodiče mohli koupit díky tomu, že maminka dostala věno 40 000 Kčs od svých rodičů z jižního Slovenska. Od dvou absolutně sedřených lidí, kterým jen čtyři roky před tím komunisti zcela zplundrovali hospodářství poté, co dvacet let žili ve strachu, kdy to přijde.

Jeden opravdový opušťák

Jižní Slovensko bývalo před první světovou uherské, rozuměj maďarské. Válčilo se o něj ještě v roce 1919 a hranice stanovené Trianonskou smlouvou dodnes maďarští nacionalisté považují za historickou křivdu.

Právě tehdy sem přišli Slováci – mí předci z nejchudších oblastí Slovenského rudohoří, konkrétně Očové, kde prý půda nebyla moc úrodná. Byť po druhé světové válce došlo k masivnímu a ne vždy dobrovolnému vysídlování Maďarů, žije zde dosud silná maďarská menšina, leckde dokonce většina.

Všechny obce měly a dodnes mají dvojjazyčné názvy. Okresní město Lučenec se maďarsky řeklo Losonc, nedaleké Panické Dravce Panyidaróc, no a tomu Prielohu, kde žila maminčina rodina, říkali i místní Parlag. Záměrně nepoužívám slovo vesnice – statkům a chalupám roztroušeným po kopcích se slovensky řeklo kopaniny, maďarsky lazy. Na husy zde i slovenské hospodyňky volaly „liba liba libikáá“. Liba je maďarsky husa.

Tatínek se s maminkou seznámili v roce 1977. Ondřej Vaculík jako podvratný živel – jímž tedy ani trochu nebyl, ale soudilo se, že syn spisovatele Ludvíka Vaculíka přece musí být –, vykonával vojnu beze zbraně u ženijního pluku v Litoměřicích.

Vše špatné, co se mu tam dělo, se dělo i proto, aby StB donutila dědu k emigraci – což byl tehdy jejich hlavní cíl, a nikdy se jim to nepovedlo. Ono ženijní a pontonové vojsko nahradilo zrušené a známější PTP.

Maminka, která se chtěla z bídy jihoslovenské kopaniny dostat, odpověděla jinému tamnímu vojínovi na seznamovací inzerát. Toho nezaujala a její dopis s fotkou vyhodil do koše.

Tatínek ho v tom koši našel a odpověděl místo adresáta. Měla tím maminka asi obrovské štěstí: Mezi oběťmi politické zvůle bylo v tom ženijním pluku samozřejmě i nemálo regulérních kriminálníků, kteří si třeba povinnou vojenskou službu odbývali poté, co už za něco seděli.

Za celou dvouletou vojnu měl tatínek několik „opušťáků“ zorganizovaných kontráši s nadějí, že se v Praze s někým zajímavým setká. A jeden opravdový, kdy vlakem, autobusem a pak pěkný kus pěšky dorazil za mou maminkou.

Našetřit na škodovku?

Rodiče se brali a na trabanta dostali peníze v roce 1980. Tatínek chvíli váhal, zda si nepřišetřit na lepší vůz. Kdyby naši chtěli Škodu 105 L, museli by dát dohromady 56 000 Kčs.

Nakonec zůstal u trabanta a já jeho názor vlastně převzal: Byl to stroj zkonstruovaný účelně a za ty nízké peníze a v rámci četných technologických omezení (embargo na hlubokotažnou ocel) vlastně nejlepší, jaký mohl být.

Kdežto Škoda 742, tedy zvažovaná stopětka nebo stodvacítka, byly stroje poseté konstrukčními chybami vzniklé narychlo po krachu moderních projektů. V tom roce 1980 by šlo ještě o takzvanou užovku s nepřesným šnekovým řízením a bez posilovače brzd, proti které trabant lépe držel stopu, ochotněji zatáčel, měl nižší ovládací síly a i lépe brzdil.

JZD dvacet let po zbytku republiky

No, hospodářství Mikoláši a Eleně Uhrinovým komunisti sebrali v roce 1976. Ne, fakt jsem se nespletl. O políčka mezi kopci nad Dolnou Strehovou nemělo komunistické zemědělství velký zájem. Od půlky padesátých let se samozřejmě vědělo, že jednou to přijde.

Výsledkem byla absolutně nemocná společnost. Neboť se tak stalo jinde, každý věděl, že JZD sedlákům nechá dost vlastních pozemků, aby se na nich uživili, protože odlehlý slovenský venkov nebyli schopni zásobovat.

A že z jejich majetků si bude vybírat to lepší. Kdo si koupí moderní mlátičku, přijde o ni. Kdo bude mít hezkou stodolu na dobrém místě, tomu ji vezmou. Kdo polorozpadlou, tomu ji nechají.

Takže dávno před tím, než opravdu přijely buldozery zarovnat meze, tam vládla velmi tíživá atmosféra. Dřina na velkých kopcovitých hospodářstvích s předválečnou úrovní mechanizace byla strašná, zároveň však vždy vykonávaná bez pocitu uspokojení – k čemu to, když komunista sebere.

Koně do salámu

Když už byl politický tlak někde příliš silný, že máme rok 1976, a sedláci za Strehovou stále sedlačí, chopil se věci okresní tajemník Dudáš. Maminka doufá, že se smaží v pekle. Poslal buldozery, aby nastolily JZD. Těžko říci, zda měly takové instrukce, nebo jen nevěděly, jak to mají udělat.

Kromě těch pár mezí totiž zplundrovaly zejména záhumenky. Nikdy nikdo nepochopil a nevysvětlil, proč se tolik vyřádily na těsném okolí chalup, tedy všech těch krásných místech se suchými stráněmi vonícími mateřídouškou s úvozovými cestami a stružkami, kde například pro nás tak exotická kudlanka nábožná byl běžný hmyz – místní jí říkali „mníška".

Speciálně se buldozery zaměřily na prastaré vinice s hrozny tokajské kvality. Ty jim srovnaly se zemí skoro všechny.

Jak to, že si z dětství přece jen malou vinici pamatuji, jakož i to dost příšerné víno domácí výroby, které děda pil z hrnku, mi vysvětlila maminka až nedávno: „Zadní část vinice byla strmá a pán na buldozeru měl strach, že by se tam převrátil." Babička pak ještě některé hlavy z nahrnuté zeminy vyhrabala a zasadila je kolem plotu zeleninové zahrady – kterou narychlo rýčem a motykou zbudovala v těsném sousedství chléva místo buldozerem zplundrovaných políček.

Koně musel děda také odevzdat JZD. Měl silné koně, na které byl hrdý. Bohužel mu někdo na nádraží prozradil, že ten vlak, do kterého je musel naložit, jede rovnou na jatka. Asi někdy tehdy začal děda hodně pít.

Zkrátka o dvacet let zpožděné zavádění JZD mělo podobu čisté devastace, kdy o efektivním využití znárodněných majetků nemohla být řeč.

Smrt cestou z krčmy

Jednou týdně vyšplhala z údolí do kopců pojízdná prodejna Liaz 100. To bylo všechno. Jediné, čeho se babička s dědou proti původnímu velkému hospodářství vzdali, byly krávy. Jinak kozy, ovce, prasata, králíci, slepice,

kachny, pole s obilím, pole s brambory, ale i včely, pec na chleba a kus vinice, to vše zůstalo.

Muselo zůstat. Akorát místo koní do mohutného žebříňáku zapřahali sebe do zrezlého dvoukoláku, v němž se dávno vysypala ložiska a pohyboval se principem oko/čep s obrovským odporem. A k tomu museli do práce. Děda šel k vrtné soupravě hledat vodu, aniž by měl jakýkoliv vztah k technice a zručnost s ní.

Babička „do hory", tedy coby lesní dělnice. Ráno v půl páté vstát, během hodiny rychle všechno obstarat a nakrmit, utíkat do práce, z práce na hospodářství… V deset usnuli často i v šatech.

Dost jiných se radši propilo do invalidního důchodu a kibicovalo pracující. Alkohol tam byl všudypřítomný. Nejčastější smrt chlapa? „Išiel na traktore z krčmy ožratý ako kôň, zvalil sa do garáda a traktor ho zapučil."

Rozumějte: mladší místní chlapi si k obdělávání ponechaných pozemků pořídili Zetory 25 bez kabiny, kterých se JZD rychle zbavovalo, neboť pro něj byly slabé. Kupovat baterku byla zbytečnost, když se traktor dá nastartovat klikou, v reálu nejčastěji tak, že ho zaparkujete někde ve svahu a pár metrů pustíte. Takže traktory nesvítily, a když se z krčmy jelo po deseti borovičkách a potmě, moc jinak to dopadat ani nemohlo.

Mečiara prokoukla hned

V Tolkienovi se píše, že skřeti vznikli zotročením a krutým mučením zajatých elfů. Snad jedině tak si lze vysvětlit, že ten vnější útlak nevyústil v žádnou pospolitost, ale naopak. Já jsem nezažil, že by tam někdo řekl o někom něco dobrého nebo někdo někomu něco pochválil.

Námětem každého hovoru bylo, jak je kdo špatný, jak co dělá špatně, jak blbě u toho vypadá, jak kde komu co ukradl, jaká je tamta coura a tamten kurevník, jaká je tamta hrdá, a přitom nemá na co. A jak všichni hřeší, dokonce i pan farář.

Už v šesti letech mě napadlo se babičky zeptat, zda je na Parlagu ještě jiná dobrá žena kromě ní. Vůbec to nepochopila jako provokaci a po chvíli přemýšlení zcela vážně odpověděla, že ne. Přitom byla velmi chytrá.

Například když se později na slovenské politické scéně objevil populista a autoritář Vladimír Mečiar, prokoukla ho hned. „Mečiar trepe ako riť v noci!“ Její tatínek, pradědeček Ostrihoň, kterého já už nepamatuji, byl vyloženě chytrý člověk s drsnou životní zkušeností – za první světové války prošel boji na Piavě. Za levné pozemky na jižním Slovensku byl Masarykovi celý život vděčný a Československou republiku ctil. Babička to měla po něm.

Ten múr ti spadně

Dobře si pamatuji na skupiny místních dědků alkoholiků, kteří se sešli kolem každého, kdo něco dělal. A jeho práci z principu a vždy jen kritizovali.

„Tento múr ti spadně. Jak keď som takô robiu, tak som tie roxóry dával nie tieto šestky, ale desiatky. Každú jednu radu som betonom prolil, nie zo čtyry naraz. A tieto dróty po dlžce, nie jeden, zo dva som dau.“ Přitom od pohledu bylo jasné, že když ujček Paľo naposledy dačo robiu, tak ještě neexistovalo ztracené bednění ani vroubkované betonářské výztuže, a možná ani beton.

Pokud teď chcete opravovat můj slovenský pravopis, tak to není pravopis, ale fonetický přepis toho, jak se tam mluvilo. Například jsem si dlouho myslel, že ve slovenštině neexistuje slovo auto.

Protože když strýc Jano nepřijel na vlastním traktoru, ale půjčenou škodovkou, okomentovala to starká, že „prišiel na motore“.

Jednou denně po riti

Taky znáte takové to, že nahlédnete do kočárku, vyděsíte se při pohledu na zmuchlanou opičku, ale rodičům řeknete, že hezčího novorozence jste neviděli? Tak ani takové falešné ohledy se tam nebraly. Společenské události tam

byly každý týden dvě: mše v místním kostelíku a právě příjezd té pojízdné prodejny.

Nějak tehdy, kdy jsem se meziročně vyloupl z batolete v dítě, vzala mě babička na nákup s sebou. Přistoupila bodrá tetka: „Jáj, chlapček moj, taký hrbatý. Veď čo budeš robiť, akú prácu zastanieš? Naničhodný tento malý Ondrejko.“ (Říkaly mi vždy po otci.) „Jáj, a zuby máš z koňa?“ (Měl jsem předkus.) „Bože moj, chudák Martička, do Čiech išla, žádný jej tu němbol dobrý, a takého porodila.“

Když už samy místní tetky a babky měly nešťastný život, tak si aspoň přály, aby ho děti měly blbý taky. Takže druhá pokračovala samozřejmě smyšlenou historkou. Ty vždy začínaly „Tu tiež bou jeden taký.“

„Tu tiež bou jeden taký hrbatý, vzali ho do Veľkého Krtíša k doktorom, a ti jej dali do takého korzeta. Bolelo ho to, reval, ale otěcko mu takto vravel – hrbil si sa, těraz vydržaj – a dal mu aj po riti. Zo tri zo čtyři roky takto chodiu a teraz je pekný chalan.“

Pochopil jsem, že nejdůležitější tam bylo, aby děti dostaly nejméně jednou denně po riti. Pak byly babky a tetky s jejich výchovou teprve spokojené.

Nešetřily ani sestru, která byla pěkná, ale velmi hubená: „Jáj, moja, taká chudá, ani rici, ani cici, ty sa nevydáš.“

Iděm srať

Z toho by se vám mohlo zdát, že na těch každoročních rodinných cestách na Slovensko, které jsme mívali místo dovolené, se mi líbila jen ta cesta trabantem.

Tehdy jsem to tak možná i vnímal, ve skutečnosti z těch třeba čtrnácti dní na Parlagu pocházejí mé nejvíc formující zážitky. Už jsem pak nikdy neviděl upřímnější lidskou radost než tu babiččinu, když se jí vylíhla kuřata. Radost z jakéhokoliv mláděte coby absolutní připomínka, že když se nic nenarodí, nic nebude.

Vůně suchých strání, které v české krajině, než jsem dospěl, vinou oxidů dusíků z dieselů zarostly kopřivou a lebedou. Absolutní hojnost zeleninové zahrady, kde co se zapíchlo do země, to okamžitě rostlo a plodilo.

Chuť té zeleniny. Prasata, která mají oči jako lidi, a jsou asi i podobně chytrá. Když se praseti věnujete a trochu ho drbete, má vás velice rádo. Chuť domácího špeku z nich, kterého jsem k polévce zvané „šalát" snědl celou cihlu, byť doma jsem z každého masa pečlivě preparoval tučné okraje. Hašteření dědy s babičkou, kdy ona mu půl hodiny v rychlé kadenci něco vyčítala, aby pak zaznělo jeho zvučné:

„Starká..."

(Ticho, babička čeká odpověď na všechny své výčitky.)

„Iděm srať!"

A stáčení medu. Chození na houby za rozbřesku. Obracení sena. A sbírání mandelinky bramborové včetně závěrečné sadistické fáze, kdy se živí broučci a jejich larvy zalily horkou vodou ze sporáku a zcela malá sestra je vařečkou míchala, než se přestaly hýbat.

Po horkém dni přišla často strašlivá bouřka, jakou jsem v Čechách nikdy nezažil. To se muselo zhasnout a babička se modlila při svíčce, protože dům neměl hromosvod.

Dodnes si vybavím pach potu dědy a babičky. Potil se tam každý z horka, z práce a z toho, že v místnosti, kde se sedělo, trvale hořel sporák, na kterém se vařilo či hřála voda na mytí nás dětí.

Mimochodem, i chuť té vody, ručně napumpované na dvorku a fakt velmi studené, kterou mi přes den dávali pít z plechového hrnku.

Šrot ve vaně

Někdy v roce 1990 jim můj tatínek namontoval vodárnu Sigma Darling a po domě rozvedl vodu. Udělal koupelnu s vanou. Když jsme o rok později přijeli, vana byla plná šrotu pro prasata, rozuměj namletého obilí. Babička s dědou

ocenili, jak je praktické, když si šrotovník dají nad vanu, vždy ji nadrtí plnou a pak ráno rovnou z postele s pár lopatkami smíchanými s mlékem zamíří k prasatům.

Když jsem pak vyrostl, rodiče se rozvedli. Řekl bych, že bez nějakých dramat. U rozvodového stání už byla maminka těhotná – našla si jiného pána a slovenskou vitalitu prokázala tím, že v 46 letech nám se sestrou pořídila polovlastního sourozence.

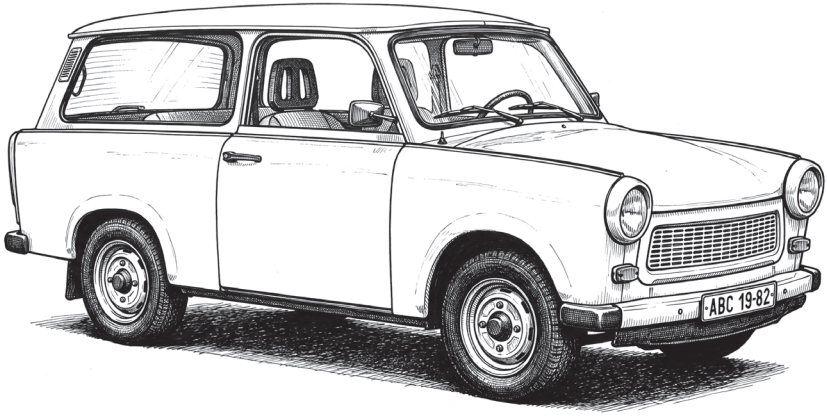
Za rok jsem je tam všechny vezl představit (Alfou Romeo 156 1.9 JTD 16V) už jen babičce. „A bil ťa moc?“ divila se rozvodu.

Když muž bil ženu jen tak trochu, to tam bylo normální. Dědovi, který zemřel dva roky před tím, jsem na pohřbu nebyl, protože jsem zrovna maturoval. Babičce také ne, ani nevím proč.

Hospodářství prarodičů nezaniklo, pokračuje v něm strýc Jano, ten, co „prišiel na motore“, a to i na části komunisty zabavených polí. Zdaleka ne na všech, protože děda s babičkou pole nakupovali, ale nenechali si zapsat do katastru.

Takže ke všem křivdám tohoto příběhu přibývá, že mnohá pole dnes nemá Jano, ale některý z potomků alkoholika, který je kdysi propil.

Když to po sobě čtu, říkám si, že se tam musím zase podívat. Zbývá jen otázka: Čím pojedu?


ABC 19-82

Ze všech aut stále nejmilejší: Trabant 601

Ze všech aut, která jsem v životě poznal, měl nebo testoval, je mi malý východoněmecký Trabant 601, a to zejména kombi Universal, nejmilejší. Doma jsme jej měli od roku 1982 do roku 1991. Tedy do mých deseti let.

Z toho plyne, že jsem se narodil v roce 1981; jako zcela maličkého mě rodiče vozili ještě velorexem – který byl dvoumístný, ale za sedačkami měl dobře čalouněnou odkládací plochu, kam navíc pronikalo teplo od motoru a malým okénkem všitým v plachtě bylo vidět na nebe. Jistě se mi to velice líbilo a je škoda, že si na to nepamatuji.

Zato na cesty trabantem si pamatuji velice dobře a po celé mé dětství byly tím, na co jsem se nejvíc těšil.

Kdybych furt nestonal

Ono to bylo trošku i tím, že moje dětství hezké nebylo. Že jsem byl stále nemocný – jednou i docela vážně, když mi tehdy málo známá lymeská borelióza dospěla až do třetího stádia a já jsem trpěl nevysvětlitelnými bolestmi nohou, horečkami a ztuhlostí.

Že od nejhorších drasťáren komunistického zdravotnictví, tedy trhání krčních i nosních mandlí bez narkózy, mě sice maminka uchránila, ale kdo ví, zda to bylo dobře.

Vícekrát za každou zimu mezi třetím a desátým rokem života jsem býval nemocný, uměl jsem třeba i angínu a zápal plic dohromady. Že levé ucho mám píchané sedmnáctkrát, pravé jednadvacetkrát a osmkrát jsem byl na punkcích čelistních dutin. A že dítěti, kterému se při každé návštěvě ordinace ORL stane něco velmi bolestivého, fakt nenalžete, že se pan doktor jenom podívá, nebo že to v nejhorším jen malinko píchne.

A že jsem k tomu trpěl ještě ekzémem, což bylo nejen nepříjemné, ale i společensky diskvalifikující. Když si pro mě výjimečně přišly jiné děti ke společné hře (asi pro ni měly málo fašistů), tak se starostlivá maminka vyklonila z okna a zakřičela, zda jsem si namazal ty ekzémy.

Vydržte ještě malou odbočku od trabanta. Obrovsky si vážím dnešního zdravotnictví. Kdykoliv přijdu na pohotovost té samé hořovické nemocnice, kam jsme chodili v dětství, probíhá to jako na soukromé klinice.

Rychle, slušně, až se stydím. Přitom vždy tam bývám s problémem, který jsem si způsobil sám – zlomená záprstní kost, šlacha přeseklá zahradní mačetou či klíště v intimních partiích, které se nám doma nedařilo vyndat. Za mého dětství v 80. letech to bylo zcela jinak: beznadějně plné čekárny, kdy přednostně byli voláni ti, kdo měli co nabídnout.

Řezník, zelinář a jiné místní autority. My s maminkou, která přišla ze Slovenska a nebyla pro nikoho důležitá, jsme čekali do konce ordinační doby, kdy nás neošetřené a dlouhým čekáním zbědované poslali domů, a ještě nám na cestu vynadali.

A hlavně si pamatuji, že děti byly asi majetkem státu, a co se s nimi udělá a jak moc to bude bolet, o tom rozhodoval lékař.

Matky těch dětí byly obtížný hmyz, který mohl zařvat do kouta libovolný lékař, sestra, ba i uklízečka. Moje dcera naštěstí zdraví po otci nezdědila a problémů měla jen pár, nicméně trhání nosní mandle neunikla.

Ten rozdíl mezi ORL, jaké pamatuji já, a jaké je dnes – ani bych nevěřil, že mohl nastat za půlku jednoho lidského života. Operace se dělá v narkóze a obrovský důraz klade personál i na stres – který byl na tom komunistickém trhání bez umrtvení prý snad horší než ta bolest.

Auto, které plachtilo

Takže zkrátka, když se někam jelo trabantem, tak jsem byl zrovna výjimečně zdravý. Nebo skoro zdravý. Už to samo bylo skvělé a oba rodiče mívali dobrou náladu. Většinou to byly kratší cesty – z Hořovic do Dobřichovic za českými prarodiči, do Mrtníku do kostela.
Vrcholem roku pro mě bylo těch 650 kilometrů za druhými prarodiči na Parlag. Za těmi, o kterých byla předchozí kapitola a kteří 40 000 Kčs na trabanta dali i proto, aby aspoň jednou ročně viděli dceru a vnoučata.

S dnešním autem, které komfortně jede po dálnici stále maximálních 130 kilometrů v hodině, zvládnete těch 650 km z Hořovic, kde jsme bydleli, za šest a půl hodiny.

Po dálnici D2 dojedete do Bratislavy, pak pokračujete po slovenské D1 na Trnavu, pak po rychlostní R1 na Sereď, Nitru, Zvolen, pak po R2 na Lučenec.

Jenže maximální rychlost trabantu byla 110 km/h, cestovní tak 90. Po dálnici tudíž nejel podstatně rychleji než po okreskách, ale bylo tam méně okamžiků, kdy si posádka mohla odpočinout od únavného řevu motoru a stále hnaného ventilátoru chlazení. Technickou nutností dvoutaktu je volnoběžka.

Mazán je směsí benzinu a oleje, jehož množství musí odpovídat otáčkám. Když by dvoutakt brzdil motorem, tedy rychle se točil se skoro zavřenou

škrticí klapkou, rychle vyplivne olejový film výfukem, nový nemá z čeho tvořit a může se zadřít.

Německé zdroje dokonce popisují, že zadřít se trabant mohl, i když chtěl řidič šetřit palivo a na dálnici se zavěsil za náklaďák. I v tu chvíli bylo oleje méně, než by odpovídalo otáčkám.

Na efekt volnoběžky si dobře pamatuji už z dětství – stačilo ubrat plyn, otáčky padly na volnoběh, uvnitř se rozhostilo ticho a vůz pokračoval setrvačností.

Když pak tuto funkci kolem roku 2010 přinesly první volkswageny s automatickými dvouspojkovými převodovkami DSG, hned jsem si na trabanta vzpomněl.

Ovšem zatímco moderní superb takto díky vynikající aerodynamice a vysoké hmotnosti naplachtí dlouhé kilometry, trabant to měl zcela opačně. S poměrem setrvačnosti vůči odporu vzduchu na tom byl podobně jako motocykl. Jakmile jste ubrali plyn, velmi rychle zpomaloval, takže ticho trvalo většinou jen krátce.

Ale zkrátka, zatímco na dálnici jsme museli trpět jekotem vytočeného dvoutaktu stále, při cestě severnějšími trasami mimo dálnice (Uherský Brod, Bánovce nad Bebravou, Prievidza, Žiar nad Hronom) se trabantu i posádce dařilo veseleji – namáhavé šplhání do kopců bylo odměněno bezhlučnými sjezdy.

Přepni na rezervu

Když se jelo nonstop, trvala cesta Hořovice–Parlag deset hodin. Tatínek měl tak dobrou fyzickou kondici, že byl schopný to odřídit přes noc na jeden zátah, aby nás ochránil před letními vedry.

Se sestrou jsme spali na zadní lavici, a když jsme se vzbudili, maminka z tašky, kterou držela celou cestu na klíně, zajišťovala občerstvení. Opravdu jednou z mých prvních myšlenek bylo, jak je úžasné, že tak malý stroj s jen dvojicí válců doveze celou rodinu tak daleko.

Jak skromný stroj poskytuje bezpečí v temných slovenských lesích, udatně projíždí vesnicemi, kde bylo lepší nezastavovat, a nezalekne se ani krutých bouřek, kdy do něj teče jen trochu.

Výhodou trabantu byl plynule nastavitelný cyklovač stěračů, což pak ze škodovek měla až felicie. Při nočních jízdách se pod sedačky ještě musely vmáčknout dva kanystry, neboť první nonstop benzinka byla až na dálnici D1.

Živě si pamatuji zaškubání motoru a tatínka, jak se honem natahuje k palivovému kohoutu a takzvaně přepíná na rezervu. Naprostá většina vyrobených trabantů totiž neměla palivoměr.

Za klidu se množství benzinu zjišťovalo měrkou zasunutou do nádrže, za jízdy pak místo obvyklé kontrolky nízké hladiny paliva sloužil zajímavý systém, kdy palivový kohout měl nátrubek čnící v nádrži vzhůru, který při běžné provozní poloze nasával benzin zhruba tři centimetry nade dnem.

Když karburátor nasál vzduch a motor zaškubal, přepnul řidič na nasávání zcela odspodu. A věděl, že v nádrži zbývá asi pět litrů, což bylo dost na zhruba 80 kilometrů úsporné jízdy.

Po natankování musel řidič přepnout kohout zpět do provozní polohy. Pokud ho nechal na sání zespodu nádrže, příští zaškubání už nebylo předběžným varováním, ale následovalo zastavení vozidla se zcela suchou nádrží. To, co mně by se s jistotou stalo, tatínka nepostihlo nikdy.

Stejně tak si nepamatuji, že by kohout nezavřel po odstavení vozu. Tahle chyba mohla mít vážné následky.

Často totiž v karburátoru netěsnila jehla, takže s otevřeným kohoutem benzinu nic nebránilo, aby přes noc naplnil klikovou skříň.

Při pokusu o start se pak motor okamžitě „uchlastal“, a pokud někdo místo toho, aby vyndal svíčky a protáčel motorem, než to vyhází, zvolil roztažení, mohl motor úplně zničit.

Benzin vylítnul přepouštěcím kanálem do kompresního prostoru, a jelikož není stlačitelný, ohnula se ojnice. Stejný princip, jako když při brodění nasajete vodu.

Naopak opakovaně se otci dělo, že při startu zapomněl kohout otevřít. Trabant dokázal asi sto metrů ujet na palivo v hadičce a plovákové komoře, než začal kuckat. „Zkusil jsem mu nedat benzin, ale nenechal si to líbit," komentoval to pokaždé.

Vlaštovku kupoval zbytečně

Jako se nemohlo stát, že by se snad někam jelo trabantem beze mě, tak jsem také rozhodně nemohl chybět u žádné opravy či údržby.

Za 136 tisíc kilometrů, co jsme na trabantu během devíti let najezdili (to není tak málo ani na dnešní poměry), jich bylo jen pár – jednou brzdy, jednou zadní díl výfuku, když už byl zcela zanesený karbonem z oleje a vůz ztrácel výkon.

Jednou regulační relé a vícekrát uhlíky v dynamu, to byla jediná pravidelná oprava.

V letech, kdy nebylo možné proud polovodičově usměrnit, měla auta dynamo, které musí mít komutátor. Uhlík tak neběží po rovném kroužku, ale po přerušovaných kontaktech, jejichž hrany jej strouhají.

Zcela normální bylo, že dostatečný dobíjecí proud dynamo dodávalo až ve vyšších otáčkách. Na volnoběh normálně problikávala červená kontrolka dobíjení, a když už začala svítit i při pomalejší jízdě, šly se měnit uhlíky.

Alternátor trabant dostal až v roce 1984 a pomohl si tím ke dvanácti voltům (do té doby 6 V), a hlavně podstatně účinnějším halogenovým světlometům se žárovkami H4. Slaboučké reflektory s asymetrickými žárovkami bylo asi to, na co tatínek nejčastěji nadával.

Už někdy v roce 1985, to znamená fakt u tříletého auta, laminátem vyspravoval prahy. V tom je známá záludnost trabantu – zatímco vnější díly jsou z nereznoucího duroplastu (směs odpadní bavlny a fenolové pryskyřice), vnitřek chatrného skeletu je normálně ocelový a před rzí jen špatně chráněný.

Kolem osmého až desátého roku života se neudržovaným trabantům

začalo dít, že jim praskla takzvaná vlaštovka, tedy hlavní nosný výlisek podlahy, na který byla našroubovaná přední nápravnice.

Přes vlaštovku se přenášely všechny síly od přední nápravy, ale i vibrace agregátu do zbytku skeletu.

Takto postižený stroj vypadal jako březí kočka – tedy zjevně táhnul břicho po zemi, při přidání plynu se nejdřív celá přední náprava i s motorem pohnuly dopředu a až s vteřinovým odstupem se za nimi lenivě vydal zbytek stroje.

Podobným způsobem se pak uvnitř vůči palubní desce hýbala řadicí páka, umístěná, jak známo, pod volantem.

V devadesátých letech, kdy trabanty byly zcela bezcenné, mnozí i takové zoufalé kusy ještě pár měsíců dojížděli, než je odevzdali k likvidaci. Takže zlomeného trabanta vídal člověk jednoho denně.

Tatínek, vystrašený zkušenějšími trabantisty, vlaštovku zakoupil, ale nikdy jsme ji nepotřebovali a někdy v roce 1996, to už jsme trabanta pět let neměli, ji i s dalšími věcmi odvezl do šrotu. Dnes by to byl možná cenný díl, tehdy nikomu nic na trabanta nestálo ani za to, aby si pro to přijel.

Aspoň někomu to nandat

Jen 600 kilogramů vážící trabant s pružným dvoudobým dvouválcem o výkonu 19 kW (26 koní) a s točivým momentem 55 Nm byl hbitý v nízkých rychlostech, ale s rostoucím tempem hrál stále významnější roli aerodynamický odpor, který odpovídal běžnému vozu.

Na dálnici tak výkon zoufale chyběl, maximální rychlost trabantu byla asi 110 km/h a po převratu se proti němu rychle obrátilo veřejné mínění.

Šikanovaly jej moderní kamiony, které už měly dnešní výkony, ale často vypojené omezovače.

Na rovince dokázal trabantík před scanií ještě jakž takž prchat, do kopce ho však brala – často schválně agresivně a těsně, aby nebohému trabantistovi vrátila, jak jí teď půl hodiny smrděl pod nos.

Mně osobně kritizované výfukové plyny dvoutaktů vyloženě voní – rozhodně víc než spaliny dieselů. Ale co chvíli se někdo z okolních aut na vás ohlížel a teatrálně se chytal za nos.

Byla to samozřejmě taková ta nejnižší maloměšťácká potřeba se aspoň nad někoho povyšovat, když ve srovnání se západními Němci, kteří k nám začali masivně jezdit v klimatizovaných mercedesech, jsme všichni byli prašiví sirotci socialismu.

Trabanta? Ani zdarma!

Když jsme v roce 1991 od dědečka, spisovatele Ludvíka Vaculíka, dostali šestiletou Škodu 120, otec chtěl hezkého a bezvadně fungujícího trabanta prodat. Nabídl jej v několika bazarech, kde se dozvěděl, že „to auto nemá ani cenu místa, na kterém stojí".

A že se doba změnila, pane, dneska chce každej dieselovýho golfa. Nakonec se vůz prodal ještě docela dobře (za 10 000 Kčs), a hlavně smysluplně. Mladému kominíkovi se rozpadl nějaký totalitní moloch, pod kterým své řemeslo vykonával.

Založil si tak živnost, a do toho ještě doma přivítal první děcko. S těmito úkoly, tedy vozit štětky, koule, kouřovody a kočárek, uměl trabant kombík náramně pomoci. Sám si ještě pamatuji, jak za námi se sestrou bývala v kufru korbička kočárku; sedla tam, jako by to na ni bylo vymyšlené.

Rok poté už byly trabanty za tři tisíce, a v takovém roce 1995 už je nikdo nechtěl fakt ani zdarma. Přitom ti, kteří místo koupě spolehlivé a jednoduché domácí Škody Favorit hledali automobilové štěstí v západní ojetině, většinou našli spíš problémy.

Dobře si vzpomínám třeba na šikovného strojníka z hořovické Obnovy památek, kde otec za komunismu dělal. Má na mně určitou zásluhu, že mě asi jako sedmiletého nechal po dvoře hořovického zámku jezdit smykovým nakladačem americké značky BobCat, které se sem opravdu v půlce

osmdesátých let dostaly, byť domácí průmysl uměl nabídnout UNC. Tenhle strojník hned po převratu udělal dvě věci. Tu dobrou, že si skvělého „bobíka“ odkoupil domů. A tu blbou, že si z touhy po čemkoliv naftovém dojel do Německa pro Fiat Ritmo 1.7D.

V létě jezdil hezky, ale s prvními mrazy přestal startovat. Motor byl samozřejmě zcela vyběhaný, což ani šikovní čeští chlapi nedokázali při stresujících návštěvách německých bazarů poznat.

A hlavně nevěděli, že dieselové sedmnáctistovky jsou v ritmu dvě – šílená brazilská 1714 cm^3, a velmi dobrá italská 1696 cm^3. Němci to věděli, a tak vůz s vyběhaným brazilcem pod kapotou čekal vždy na Čecha.

Takových nákupů, kdy se za úspory dvou generací koupil peugeot s elektronicky řízeným karburátorem, který po pár kilometrech začal skákat a chcípat a který nikdo neuměl opravit na Západě, natož u nás, byly tehdy tisíce.

Když vysněné diesely měly kompresi, tak zase vařily, protože byla prasklá hlava válců. A když se náhodou někomu podařilo koupit auto, které fungovalo bezvadně, tak se v hromadu šrotu změnilo třeba po roce – to prasknul dlouho nevyměněný rozvodový řemen.

Ani mnohé československé autoservisy tehdy nevěděly, že tak životně důležitá věc, jakou je synchronizace vzájemného pohybu ventilů a pístů, se na západních autech svěřuje pryžovému ozubenému řemeni s přísně předepsaným intervalem výměny. To je to, čím mě pak trabant v průběhu let zas a znovu fascinoval: že sice skromněji, ale přesto plnil úlohu, jakou auto plnit má.

A přitom se v něm nemusel měnit olej a olejový filtr, neboť mazán byl mastnou směsí. Že neměl žádné vodní chlazení, a tudíž chladič, který začne téct, termostat, který se přestane zavírat, nebo těsnění pod hlavou, které vždy po letech už nezvládne od sebe oddělit vodu s olejem.

Že neměl žádné ventily, jejichž vůle by bylo nutné seřizovat. A že neměl žádný pohon ventilového rozvodu, ani řemen, ani řetěz, který by mohl selhat. Když si trabanta koupil intelektuál, který vůbec netušil, jak se o vůz starat,

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy ***Do nebe pojedeme trabantem*.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.