

## A verseny Trabi

Napjainkban a Trabant, mint kultusz autó a reneszánszát éli. Bár csak elvétve lehet egy-két rali-túra és szlalom versenyen találkozni vele, ennek ellenére kiugró eredmények is születnek: például Ludescher Loránd 2007-ben szlalom Európa bajnoki címet szerzett levágott hátsójú 601-esével.

A kis népautó előtti tisztelgésből, és hogy a maroknyi lelkes Trabantosnak egy újabb kulturált, profin rendezett zártpályás versenyzési lehetőséget biztosítson, 2013-ban az MNASZ égisze alatt működő Országos Szlalom Amatőr Kupa (OSZAK) rendezősége **TRABANT KATEGÓRIÁT** indít. Minden további információ megtalálható a [www.autoszlalom.hu](http://www.autoszlalom.hu) weboldalon. Néhány kép az OSZAK-ban szereplő Trabikról.



Farkas Csaba



Ludescher Lóránd



Csöppős testvérek



Pathy László



Sziklai Zsolt



Varga János Kelemen Csaba

A Trabantok először 1957-ben a Wartburg ralin szerepeltek. A gyáron belül egy kicsi, de nagyon hatékony sportosztály működött, amely 1960-tól végezte a rali-gépek felkészítését és versenyztetését. A gyári versenyztetés harminc éve alatt komoly nemzetközi sikerek is születtek. Az 1961-ben az NSZK-beli Hanseat vagy 1970-ben a Monte Carlo ralin, ahol az Asmus–Piehler és a Galle-Müller párosok kettős győzelmet arattak a 850-es kategóriában. Helmuth Assmann bábáskodása mellett született meg 1980-ban a legendás 800RS (már nem vehették fel a versenyt az erősödő konkurenciával 600 ccm-el). A növelt lökettérfogattal, speciális kipufogóval 65 lóerőre nőtt a teljesítmény. Ötsebességes váltóval, differenciálzárral, valamint szélesebb nyomtávval tették még jobban autózhatóvá a gépet. A hazai (NDK) versenyeken kívül a korabeli szocialista országok versenyein 26 alkalommal győztek. A Finn 1000 tó ralin (rali VB futam) 27 indulásból 14 kategória győzelmet arattak, az utolsót 1981-ben. A gyári versenyztetés 1990-ben fejezte be a pályafutását. A Trabant homologizációja 1995-ben járt le.



Magyarországon is nagyon sok raliversenyző „nőtt föl” használta a kis papírjaguárt.”A Trabant maximálisan kinevelte a jó pilótákat, ugyanis lendületből kellett vele autózni. Aki a Trabival jól ment, az egy erősebb és jobb autót könnyen elvezetett. Aki vele kezdte a pályafutását mind szeretettel, gondolt vissza ezekre az időkre.

Közülük néhány a teljesség igénye nélkül:

- az ötszörös Magyar bajnok Karácsonyi-Stiller páros,
- a legendás motorépítő Kuhár Antal,
- Szabó György a San Marino-ralit is megjárta és végigcsinálta a Trabanttal,
- valamint Kós István.

Ezek az autók is jóval 50 lóerő feletti három-négy felömlős motorokkal, jellemzően 34mm torokátmérőjű Jikov karburátorral, ötsebességes váltóval szereltek voltak. De ugyanakkor megbízhatóak is, hisz a rali versenyek össztávja ezer kilométer felett volt. Míg a 80-as évek elején egy Főtaxi-ralin 46 Trabant is indult a 90-es évek végére elfogytak. Csak egy-két fanatikus versenyző tartotta életben a márkát, mint Szentiványi Szabolcs vagy Kőváry Barna.



Karácsonyi Tamás - Stiller Zoltán



Szabó György – Tóth Tibor



Kőváry Barna – Pintér Richárd

A verseny Trabantok csúcsát kétségkívül itthon és külföldön egyaránt a hegyi és pályautók képviselték. A megbízhatóság rovására, ugyan de jócskán sikerült az eredeti 26 lóerős teljesítményt feltornáznia. Ellentétben az NDK-s szabályokkal, ahol csak az egy szívótorkos 650ccm-es motor volt engedélyezve, (ilyenek a TLRC-k is) nálunk készültek 750ccm-es két karburátoros, fordított hengeres, hengerenkénti rezonátoros, 75-80 lóerős csodák. Ötsebességes váltóval, differenciálzárral nagyon dinamikus mozgatták a jócskán lekönnyített és kiszélesített karosszériákat. Néhány legendás név ebből a kategóriából is. Fodor János, Várhegyi Sándor, Bodó Péter, Szabó (SRÓF) Zoltán, Reiser Ferenc.



Bodó Péter



Várhegyi Sándor



Szabó (SRÓF) Zoltán

