
KENNZEICHEN



Frühlingserwachen an der Museumsnacht in Bern

Wartburg und Trabant in Bern im Einsatz als Museums-Taxi



Die 14. Museumsnacht in der Bundeshauptstadt fand dieses Jahr am 18. März statt, einem Bilderbuch-Freitag mit tagsüber angenehmen Temperaturen und herrlichem Frühlingswetter. Auch dieses Jahr war ein ganz besonderes Highlight der Grossveranstaltung mit gegen 90.000 Besuchern die „Goodwill-Aktion“ der Oldtimer-Fahr-

ten. Diese haben sich in den letzten Jahren als fester Bestandteil der Museumsnacht etabliert. Die Möglichkeit an diesem Abend mit einem der rund 100 historischen Fahrzeuge eine Runde als Gast mitzufahren ist doch einzigartig und beim Publikum äusserst beliebt. Auch dieses Jahr organisierte der renommierte Oldtimer-Club Bern (OCB)





in Zusammenarbeit mit der „Swiss Historic Vehicle Federation“ (SHVF) und der „Fédération Internationale Véhicules Anciens“ (FIVA) einen ausgeklügelten Rundkurs durch das wunderschöne Bern. Start war auch dieses Jahr um 18h vor dem Hotel „Bellevue Palace“ wo alle Fahrzeuge in Zweierkolonne darauf warteten die ersten Gäste zu begrüßen. Die Fahrt führte durch die Berner Altstadt bis zur „Museumsinsel“ im Kirchenfeld, wo gleichzeitig acht Museen und Institutionen bedient wurden. Vor der Nationalbibliothek verabschiedeten sich die Fahrgäste und es nahmen gleich wieder neue Platz für die Rückfahrt Richtung Bundeshaus. Diese Strecke führte über die Monbijoubücke - inklusive Panoramasicht auf das abends prächtig illuminierte Parlamentsgebäude. Vor dem Bundeshaus verabschiedeten sich die Museumsbesucher mit einem herzlichen „Dankeschön!“ von den Fahrern und ihren Lieblingen. Unter den nach Bern angereisten historischen Fahrzeugen befanden sich auch diesmal zahlrei-



che selten gewordene Prachtstücke, vom originalen TukTuk bis hin zum Oldtimer-Post-Bus. Eine bunte Fahrzeugpalette mit Baujahren zwischen 1928 und 1987 ratterte und schnaubte bis spät in die Nacht durch die Stadt und erfreute jung und alt. Erfreulicherweise durften auch zwei Fahrzeuge ostdeutscher Automobilproduktion



ausgemacht werden: zum einen ein in klassischem rosenbeige gehaltener TRABANT P600 Kombi mit weissem Dach aus dem Jahre 1962 und zum anderen ein babyblauer WARTBURG 353 Tourist mit Baujahr 1969. Bei den zuweilen sehr interessanten Gesprächen mit den Fahrgästen muss eines ganz klar festgehalten werden: der ewige „Charmeur“ TRABANT genießt ohne Zweifel einen immensen Wiedererkennungswert, andauernden Kultstatus und einen ungebrochenen „Jöh-Bonus“. Beim WARTBURG sieht es ein wenig differenzierter aus. Durchwegs positive Reaktionen gab es seitens der Gäste für den erstaunlich hohen Fahrkomfort (Erinnerungen wurden wach





an Omas kuscheliges Wohnzimmer-Sofa...) sowie die enorme Geräumigkeit dieses Ost-Kombis. Am Kultstatus muss noch gearbeitet werden, der Bekanntheitsgrad des Thüringer Oldies ist doch noch eher „bescheiden.

Beide Ostfahrzeuge drehten zuverlässig und ausdauernd ihre Runden bis kurz vor 23h. Nach einem ausgiebigen, grosszügigen und leckeren Essensbuffet für die jeweiligen Fahrer im „Bellevue-Palace“ stand noch die Heimfahrt in den Kanton BL, bzw. Kanton ZH, an... alles in allem war die Nacht in Bern ein riesengrosser Erfolg; es ist zudem eine einmalige Gelegenheit Oldtimer-Liebhaber kennen zu lernen, bzw. wieder zu sehen, sich übers gemeinsame Hobby zu unter-

halten, Gedanken auszutauschen und zusammen einfach ein wenig Spass und einen netten Abend zu haben.

Die Nacht in Bern: eine beachtliche, reife „Dienstleistung“ an der Museumsnacht zu Gunsten der Schweizer Oldtimerszene!

Patrice



21. Trabi Treffen Weimar-Süssenborn
**zwei Tage hin, zwei Tage dort,
zwei Tage zurück...**

**Freunde besucht man gerne und
oft. Freunde, welche die gleiche
Leidenschaft pflegen und sich
mit dem gleichen Hobby her-
umschlagen, besucht man öfter.
Am 26. Mai 2016 machten sich
8 Mitglieder des Trabantclubs
Schweiz in 5 Autos auf den Weg
nach Weimar. Sie besuchten den
Partnerverein, das Trabi Team
Thüringen, den Organisateur
des 21. Trabi Treffens Weimar-
Süssenborn.**



Es war früh morgenes, als wir uns auf dem Parkplatz Grubenstrasse in Zwingen trafen. Zu dritt machten wir uns in Richtung Weimar-Süssenborn auf den Weg. Die ganze Strecke an einem Tag zu fahren wäre zu lange gewesen, deshalb wählten wir das Städtchen Sommerhausen in Bayern als Zwischenhalt

aus. Zwei Vereinsmitglieder mit ihren Autos starteten gegen Mittag von Zürich aus. Sie benötigten bis Sommerhausen weniger Fahrzeit. Mit den üblichen Tankstopps und ausgedehnten Pausen schafften wir es recht entspannt beim Hotel in Sommerhausen einzutreffen.

Unterwegs erlebten wir auch einige Überraschungen. Auf den Parkplätzen und Raststätten wurden wir oft von Reisenden auf unsere Autos angesprochen. Viele finden unsere Wägelchen cool und speziell. Der Kassierer eines Tankshops lehnte sich dann doch etwas weit aus dem Fenster. Wollte er doch wissen, woher diese kleinen Autos kommen und wie diese Mar-



ke heisst. Meine Antwort: Wir kaufen in Deutschland ein und das Auto sei ein Trabant vom VEB Sachsenring. Da hatte er für uns nur ein müdes Lächeln übrig und meinte: Aha von denen da drüben.

Wir mussten uns nicht beeilen, wollten wir uns doch mit den Vereinskameraden, die in Zürich gestartet sind, im Hotel treffen. Dies klappte auch vorbildlich. Kaum waren unsere Autos parkiert und die Zimmerschlüssel in Empfang genommen, kamen die Zürcher auch schon beim Hotel vorgefahren. Wir verbrachten den eher kühlen Sommerabend zusammen im schönen Städtchen Sommerhausen.

Anderntags fuhren wir miteinander Richtung Weimar. Einen Zwischenhalt legten wir noch in Saalfeld ein. Eine sehr schöne Stadt, da lohnt sich ein Besuch allemal. In der Fussgängerzone hat es viele Gartenbeizen, wir haben uns für eine entschieden und uns eine Pause gegönnt. Ohne Zwischenfall erreichten wir danach den Festplatz in Weimar-Süssenborn.

So richtig für das Treffen vorbereitet ha-



ben wir uns aber doch erst am Samstagmorgen. Um 09.00 Uhr fanden wir uns auf dem Festplatz ein, gerade rechtzeitig um noch einen Parkplatz für unsere Wägelchen zu finden und die neuen Vereins-Flaggen aufzustellen. Ab 10.00 Uhr konnte, wer wollte, zur Wettbewerbsfahrt starten. Diese Ausfahrten sind immer wieder bespickt mit Stoppis und Wertungsfragen. Für die Schweiz startete auch in diesem Jahr mit Heidi und Elfi ein Frauenteam. Schon beim Start wurden Fragen zu genauem Gewicht und Massen von Trabteilen gestellt. Unterwegs bei den Kontrollposten kamen neue Fragen hinzu. Beim Weimarer Eisenbahnfest mussten sich alle Zeit nehmen. Es gab dort viel





Interessantes über die vergangenen Eisenbahnzeiten zu sehen und zu erfahren. Das mit dem Halt bei den Eisenbahnern war eine sehr gute Idee. Auf dem Parkplatz hat mir ein spitzes Eisenteil einen Reifen aufgeschnitten, aber ein Radwechsel geht uns ja flott von der Hand (Hilfe kam von einem Freund aus der Weimarer Gruppe). Beim Stopp am Vereinshaus des Trabi Teams Thüringen in Hottelstedt kamen auch noch Geschicklichkeits-Spiele hinzu. Bevor aber diese Spiele bewältigt werden konnten, haben wir uns an der wunderbaren Erbsensuppe aus Mathias's Feldküche, montiert auf einem Trabant, gestärkt. Hatte man nach den gelösten Aufgaben noch genügend Zeit, gab es im Museum des Vereins die Ausstellung zu bewundern. Das Weimarer Trabi Team hat eine sehr schöne Ausstellung zusammen gestellt. Nicht nur Trabits aller Bauarten, sondern auch ein Rennwagen MT77, ein Trabi der bei der Post seinen Dienst geleistet hat oder gar ein Feuerwehrauto (Barkas) gab es zu bestaunen. Die Mitglieder des Trabi Teams Weimar haben das Museum erweitert, was die Ausstellung luftiger erscheinen lässt. Wir hatten aber kaum Zeit all dies zu genießen; ein Mitglied unserer Fahrgemeinschaft verlor unterwegs die Lichtmaschine und musste zur Reparatur zum Vereinshaus geschleppt werden. Dort reparierten wir den Schaden rasch und unkompliziert, dank der tat-

kräftigen Mithilfe von Andi und Matti, Mitglieder des Trabi Teams Thüringen. Den Samstagnachmittag verbrachten wir bei Wettbewerbsspielen am Festplatz. Wir stachen weder beim Reifenstapeln, beim Anlasserwerfen noch bei der Fahrt mit dem verkehrtrum gelenkten Trabant stark hervor. Viel Zeit widmeten wir den Gesprächen unter Trabantenthusiasten und dem Pflegen von neuen und bestehenden Freundschaften.

Gross war unsere Überraschung bei der Preisverteilung. Nicht weniger als 3 (in Worten: drei) Pokale konnte das Fünferteam aus der Schweiz entgegen nehmen. Es gab den allseits gefürchteten Pechvogelpokal, den Pokal für die



weiteste Anreise und, wer hätte das gedacht, den ersten Platz und Pokal der Wettbewerbs-Rundfahrt.

Den Samstagabend verbrachten wir auf dem Festplatz. Spät am Abend machten wir uns auf den Heimweg.

Am Sonntagmorgen fuhren wir noch die traditionelle Abschiedsfahrt zum Marktplatz in der Weimarer Innenstadt

mit, dort verabschiedeten wir uns von den anderen Teilnehmern. In Sommerhausen erlebten wir hautnah was Gewitter anrichten können. Bei der Ankunft fanden wir keinen Platz in der Hotel Garage. Wir mussten unsere Wägelchen für die Nacht am Mainufer abstellen; ein Glücksfall! Gegen 21.00 Uhr zog ein Gewitter über die Gegend und setzte ganze Dörfer, auch Sommerhausen, unter Wasser. Ein Hagelsturm tobte über dem Städtchen. Die Hotelgarage war knietief mit Wasser angefüllt. Die Feuerwehr musste mit Pumpen ausrücken und die überfluteten Keller und Garagen auspumpen. Die Autos, die am Ufer des Mains parkiert waren, überstanden das Gewitter ohne Schaden. Anders erging es den Autos in den geschlossenen und überfluteten Garagen. Der Wirtin unserer Herberge war die Verzweiflung ins Gesicht geschrieben. Montagmorgen, nach dem Frühstück, machten wir uns auf die Heimfahrt. Vor dem Autobahnabzweiger Richtung Stuttgart und Zürich trennte sich der kleine Konvoi wieder. Zwei Autos knat-



terten Richtung Zürich, die anderen drei fuhren über die A5 nach Basel. Wir erlebten am 21. Trabi Treffen Weimar-Süssenborn ein tolles Wochenende mit Freunden, welche im Bereich Hobby die gleiche Sprache sprechen, wir genossen das Zusammensein und die schönen Stunden.

Reinhard



Frühlingsfahrt vom 23. April 2016

Der Treffpunkt zur traditionellen Frühlingsfahrt war bei der Paul Kleger AG, in Zürich-Seebach. Dort empfingen wir, bei etwas bedecktem Himmel, die Teilnehmer mit ihren Trabis. Nach der Stärkung mit Kaffee und Gipfeli setzten wir uns in die herausgeputzten Wägelchen und fuhren im Konvoi Richtung Wetzikon.

Dort empfing uns ein kompetenter Fachmann zur Besichtigung des FBW-Museums. Sein Wissen über die verschiedenen Exponate war gross und er vermittelte uns die Geschichte von Gründer-Vater Franz Brozinčević mit grosser Leidenschaft. Er kam 1892 in



die Schweiz, wo er bei verschiedenen Lastwagenherstellern arbeitete. Später produzierte er Fahrzeuge der Marke FBW. Es handelte sich vor allem um Nutzfahrzeuge wie Lastwagen und später auch Busse.

Wir waren von den ausgestellten Lastwagen, Bussen und anderen interessanten Exponaten begeistert.

Die Herren der Schöpfung konnten über die Motoren fachsimpeln. Unser Museums-Führer hatte ein grosses fachliches Wissen und vermittelte uns viele interessante Details über die ausgestellten Fahrzeuge, Motoren und ihre Eigenheiten. Nach dieser Besichtigung setzten wir uns wieder in unsere „Ostappen“ und fuhren an den Greifensee. Dort erwartete uns das älteste Dampfschiff der Schweiz und fuhr eine interessante Runde bei Wind und rauem Wetter auf dem See.

Wieder festen Boden unter den Füßen nahmen wir einen Aperero im Zelt zu uns und etwas später dislozierten die Fahrer und Begleiter ins nahe Restaurant zum Egli-Festessen. Obwohl sich das Wetter nicht von seiner besten Seite zeigte, war der Ausflug ein gelungener Auftakt unserer – Trabi-Saison.

Franziska



Bayrischer Trabant Club
**2. Trabant & IFA-Treffen
in Schierling**

Der Bayrische Trabantclub, ein Verein der nicht nur bayernweit sondern in ganz Deutschland vertreten ist, hat zum 2. Trabant- und IFA-Treffen geladen. Zwei Mitglieder des Trabantclubs Schweiz haben die Einladung



angenommen und sich schon am Freitag Richtung Schierling auf den Weg gemacht.

Als Experten in Sachen Trabant und Trabanttreffen wurden wir von diesem Treffen nicht enttäuscht. Schon am Freitagabend, dem Anreisetag, tauchten viele bekannte Gesichter auf, alte Trabantkenner und auch neue uns noch nicht bekannte Trabantenthusiasten. Viele reisten mit dem Dachzelt oder dem Wohnwagen an. Alle, welche am späten Abend noch auf dem Platz ausharrten, waren hart im Nehmen. Die Nacht war kalt und nichts für ungewohnte Camper.

Die Bayern organisierten das Treffen auf einem sehr schönen Gelände, leicht hügelig, mit nach oben abgestuften

Standflächen. So verteilen sich die mit dem Zelt oder Wohnwagen angereisten Besucher auf verschiedenen Stufen. Für den Betrachter zeigte sich ein farbiges, gut aufgeräumtes aber dennoch lebendiges Festgelände. Am Fusse des Geländes, bei der Einfahrt, war das Festzelt plaziert. Das gab dem ganzen Festplatz eine geschlossenen Einheit.

Damit während des Treffens keine Langeweile aufkam, fanden am Samstag, dem Haupttag, viele Spiele und als Attraktion die Bayrische Bierrally statt. Diese Bierorientierungsfahrt sind wir mitgefahren. Es war eine tolle Fahrt durch für uns unbekannte Landschaften und kleinen Bauerndörfern, genau so stellen wir uns Bayern vor. Um alle Fragen der Orientierungsfahrt zu beantworten, mussten wir oft anhalten, uns in Gaststätten erkundigen oder Passanten auf der Strasse zu Rate ziehen. Einige dieser Fragen betrafen das Städtchen Abensberg. Wir haben uns im Städtchen durchgefragt bis zur letzten Antwort. Es wurde nach der Höhe des Hundertwasser Turms bei der Brauerei Kuchlbauer gefragt. Da setzten wir uns erst in den Biergarten und im Schatten der Bäume haben wir ein kleines Bierchen gezwitschert. Selbst die Höhe des Turms (34,19 m) konnten wir ausfindig machen, aber trotz aller Mühe hatten wir kein Chance irgend einen Pokal zu gewinnen.

Den Samstagnachmittag bis spät in den Abend verbrachten wir zusammen mit den andern angereisten Gästen.



So konnten wir nicht nur alte Freundschaften auffrischen sondern auch neue Bekanntschaften knüpfen. Die Siegerehrung war einer der Höhepunkte des Abends; die Besten wurden ausgezeichnet und erhielten Pokale. Nicht nur die Rundfahrtsieger wurden geehrt, auch der beste Bierglasstemmer, der schönste Trabant nach Publikumsbewertung und die weiteste Anreise erhielten eine Auszeichnung. Der Abend klang mit toller Musik aus. Wir erlebten in Schierling ein familiä-



res Treffen bei gutem Wetter und super sympathischen Leuten.

Reinhard



Wir gratulieren:
50 Jahre WARTBURG 353!

Am 1. Juli 1966 rollte in Eisenach/Thüringen zum 20. Geburtstag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands der neue WARTBURG 353 erstmals vom Band — ein Rückblick.

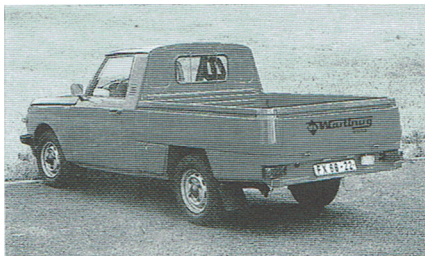
WARTBURG — ein Name mit Tradition. Der 353 stellte das vierte Baumuster eines Automobils mit diesem Namen dar. Es wurde im Zeichen der Burg vom VEB Automobilwerk Eisenach AWE bis April 1991 hergestellt. Das erste in Eisenach gebaute Auto war der 1898 vorgestellte „Wartburg Motorwagen“ mit einem 479ccm-Mo-

tor. Einige Jahre später folgte der berühmte DIXI. Ende 1928 übernahmen die Bayrischen Motorenwerke den Betrieb. Nach dem zweiten Weltkrieg gingen die BMW-Produktionsstätten in Thüringen nach kurzer Verwaltung durch die Sowjets in Volkseigentum über: aus BMW wurde EMW. Erst mit der Produktionsaufnahme eines neuen Modells 1955 besann man sich wieder auf das Wahrzeichen der Stadt: der mit einem 900ccm-3-Zylinder-2-Taktmotor ausgestattete Mittelklassewagen in Rahmenbauweise wurde wieder ein WARTBURG — der Neue hiess 311. Nach zehn Jahren Bauzeit und diversen Modellvarianten war es an der Zeit über einen Nachfolger für



den 311er nachzudenken. Im September 1965 gelang es den WARTBURG 312 mit einem neu entwickelten Fahrwerk und modifiziertem Motor in Serie herzustellen. Ab Juli 1966 erhielt das neue Fahrwerk endlich auch eine neue modern gestaltete Karosserie. Der Typ 353 wurde mit Spannung erwartet und die hohen Erwartungen wurden nicht

enttäuscht. Die zur damaligen Zeit topaktuelle Karosserie gefiel auf Anhieb. Das moderne, schraubengefederte Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorn und hinten und grossen Federwegen sowie der ausgereifte Frontantrieb entsprachen damaligen internationalen Standards. Durchaus konkurrenzfähig war die neue Limousine mit vier Türen, fünf Sitzen, grossem Kofferraum und hoher Zuladung. Neben der Zuverlässigkeit spielte die Reparaturfreundlichkeit des 353 eine grosse Rolle. Die vier Kofflügel oder die Mittelteile vorn und hinten waren verschraubt und damit bei Bedarf leicht austauschbar. Die Motorfachpresse in Ost und West beurteilte den ebenso nüchternen wie sachlich-modernen WARTBURG recht positiv. Das Handicap der Beibehaltung des 2-Takt-Motors hemmte den Absatz nicht nur in der BRD. Trotzdem konnte der 353 in Westdeutschland relativ zufriedenstellend verkauft werden, allerdings lagen die Zulassungszahlen weit hinter dem schicken Vorgänger zurück. Vielversprechender waren da die anderen



avisierten Exportmärkte, so konnte der 353 vor allem in den Benelux-Staaten gut abgesetzt werden. Sehr zufriedenstellend waren auch die Bestellungen in den „nicht sozialistischen Bruderländern“ wie etwa Griechenland, Finnland oder Grossbritannien wo der Thüringer stolz als WARTBURG „Knight“ (der Ritter) an den Kunden gebracht wurde. Wichtigster Absatzmarkt im Osten war mit Abstand Ungarn wo man den WARTBURG noch heute vielerorts entdecken kann. Die Schadstoff-Emissionen des 2-Takters entwickelten sich für den Export in den Folgejahren immer mehr zu einem Problem. Ab 1974 sanken die Exportzahlen markant und die Lage spitzte sich mit jedem darauf folgenden Jahr zu bis 1979 die Generalimporteure der Exportländer drohten keine WARTBURG-Autos mehr zu vertreiben wenn sie nicht den ECE-Normen entsprächen. Als Anfang der 80er-Jahre auch in den sozialistischen Ländern der Umweltschutz ein Thema wurde, kamen unerwartet und auf den ersten Blick recht günstige Angebote aus dem Westen. Die Volkswagen AG bot



der DDR die Lizenzproduktion ihrer Alpha-Motorenreihe an (Polo/Golf). Die Lizenzgebühren sollten durch jährliche Lieferungen von Rumpfmotoren an VW abgegolten werden. Bei der Erfüllung des Vertrages und auch beim Einbau der Motoren nicht nur in den WARTBURG, sondern später auch in den Trabant und den Transporter Barkas ergaben sich aber Probleme bezüglich



der Qualität. Die erforderlichen Investitionen waren ebenso ein grosses Thema... Im Oktober 1988 lief der erste WARTBURG 1.3 mit Golf-4-Takt-Motor vom Band. Verlorene Marktpositionen im westlichen Ausland konnten allerdings mit dem Neuen auch nicht mehr gutgemacht werden. Im sozialistischen Ausland stockte der Absatz wegen der von den Partnern nicht akzeptierten hohen Verrechnungspreise. Der 1.3er stand von Beginn weg unter keinem guten Stern... Nach der politischen Wende deckte die Oeffnung des Marktes die vielen Rückstände in Technik, Wirtschaftlichkeit und Produktivität bei der WARTBURG-Fertigung ernüchternd auf. Das Auto war weder effizient herzustellen noch verkäuflich. Der Versuch, einen in Zusammenarbeit mit der westdeutschen Tuningfirma „Irmscher“ entwickelten WARTBURG

„NewLine“ (Limousine und Tourist) verkaufsfähig zu machen, schlug fehl. Am 10. April 1991 war der einstige Stolz der automobilen DDR am Ende seiner Karriere angelangt. Trotzdem blieb Eisenach eine Autostadt. OPEL baute eine moderne Fabrik. Noch 1990 wurde der neue Standort eröffnet, bald schon rollte der erste Opel Vectra vom Band, 1992 folgte die Produktion der Modelle Astra und Corsa, seit 2013 wird der Kleinwagen Opel Adam in Eisenach gebaut. Nach wie vor äusserst sehenswert ist das wunderbare Automobilmuseum in den ehemaligen WARTBURG-Werkshallen in Eisenach mit vielen seltenen Prototypen und raren Ausstellungsobjekten.
www.wartburgpeter.de
www.wartburgtreffen.de

Patrice

Damals in der DDR

**Margot Honecker 89-jährig
verstorben**

In chilenischen Medien wird Margot Honecker als „eiserne Lady“ der DDR beschrieben. Die Witwe des ehemaligen Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker galt als kommunistische Hardlinerin und verteidigte das sozialistische System auch nach dem Zusammenbruch der DDR vehement.

Margot Honecker, geboren am 17. April 1927 in Halle a/Saale als Margot Feist, mit 22 Jahren Leiterin der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“, Absolventin der Kadenschmiede „Hochschule des Komsomol“ in der UdSSR, von 1963 bis 1989 Ministerin für Volksbildung der Deutschen Demo-

kratischen Republik, war ohne Zweifel eine der einflussreichsten Persönlichkeiten im Arbeiter- und Bauernstaat und wohl wie keine andere öffentliche Person mehr als umstritten, von vielen sogar verhasst. Das 1989 entmachtete Ehepaar Honecker floh nach der Deutschen Einheit zunächst in die chilenische Botschaft nach Moskau. 1992 wurde Erich von der damaligen Jelzin Regierung in die BRD ausgeliefert und sollte für die Mauer-Toten zur Verantwortung gezogen werden. Den von seiner Krankheit schwer gezeichneten ehem. starken Mann der DDR vor ein westdeutsches Gericht zu stellen war eine Farce. Margot Honecker übersiedelte im gleichen Jahr von Moskau nach Santiago ohne je wieder deutschen Boden zu betreten. Der schwerkranke Erich flog 1993 ebenfalls in die chilenische Hauptstadt wo er ein paar



Monate später an Leberkrebs verstarb. Mit Chile verband das Ehepaar eine enge Beziehung. Privat, weil die gemeinsame Tochter Sonja zu DDR-Zeiten einen Exil-Chilenen geheiratet hatte und Anfang der 90er Jahre bereits in Südamerika lebte. Politisch, weil das Land nach dem Militärputsch durch General Pinochet und die ihn unterstützenden Vereinigten Staaten von Amerika ganz weit oben auf der DDR-Agenda stand. Kurz nach dem Amtsantritt des ersten, demokratisch gewählten Präsidenten Chiles Salvador Allende (1908-1 973), nahm die DDR diplomatische Beziehungen zu Chile auf. Der Sozialist Allende hatte bereits im Wahlkampf versprochen die DDR völkerrechtlich anzuerkennen.

„Die brauchten ja nicht über die Mauer zu klettern, um diese Dummheit mit dem Leben zu bezahlen“.

Zitat Margot Honecker 2012

Nach dem blutigen Putsch 1973 brach die DDR alle diplomatischen Beziehungen abrupt ab und bot Tausenden Verfolgter Zuflucht. Chile wurde zum Symbol „antifaschistischer Solidarität“. So sind viele ehemalige chilenische Flüchtlinge der DDR und der Familie Honecker heute noch tief verbunden und dankbar für eben diese Solidarität. Im heutigen Deutschland ist die frühere Volksbildungsministerin bei vielen verhasst. Sie führte gegen den Widerstand der Kirchen den Wehrkundeunterricht für Kinder ein. Schwer erziehbare Jugendliche wurden in berüchtigten Jugendwerkhöfen interniert. Zwangsadoptionen von Kindern regimekritischer Bürger oder Republikflüchtigen waren und sind ebenfalls ein heikles und schwieriges Thema.

In Chile lebte die einst so einflussreiche Margot Honecker weitgehend zurückgezogen mit ihrer Familie, vor allem zu ihrem Enkel Roberto Yanez Betancourt y Honecker (42, Maler/Dichter

und Songwriter) pflegte sie ein sehr inniges Verhältnis. Freundschaftliche Beziehungen unterhielt sie zu Gesinnungsgenossen der Kommunistischen Partei. Legendär ist auch ihre Teilnahme an einer der letzten öffentlichen Reden des kubanischen Revolutionsführers Fidel Castro in Havanna vor ein paar Jahren. Medien gegenüber war sie stets sehr zurückhaltend. Im Jahre 2001 erschien das Buch „Gespräche mit Margot Honecker“ von KP Generalsekretär Luis Corvalan. Darin stand u.a. zu lesen: „Zum ersten Mal in der Geschichte wurde in Deutschland eine gerechte und humane Gesellschaftsordnung errichtet. In der DDR gab es keine Arbeitslosigkeit, keine Obdachlosen, keine Bodenspekulation, keinen Mietwucher“. Auf der Feier der KP 2014 wurde Margot Honecker das letzte Mal öffentlich gesehen. Am 6. Mai 2016 ist die „eiserne Lady“ nun in Santiago im Kreise ihrer Familie und

von einigen Weggefährten verstorben. Das von ihr voraus gesagte Wiederaufblühen des Sozialismus hat sie nun doch nicht mehr erlebt.



**Keine Reue bis zum Schluss:
Die ehemalige First Lady der
DDR Margot Honecker auf
einem der letzten Bilder aus
ihrem Exil.**

50 Jahre-Jubiläum AVTOVAZ
LADA Niva-Treffen in Bayern

Ebenfalls ein denkwürdiges Jubiläum feiert zurzeit eines der grössten Automobilwerke der Welt, die russische AVTOVAZ. Vor 50 Jahren wurde der Grundstein gelegt für eine gigantische Automobilfabrik in der Oblast Samara an der Wolga: LADA war geboren!

Die Stadt Stawropol hiess von nun an Togliatti, benannt nach dem 1964 auf Jalta verstorbenen Parteivorsitzenden der KP Italiens, Palmiro Togliatti. Es war daher kein Zufall dass das erste selbsthergestellte LADA-Modell eine auf sowjetische Verhältnisse technisch angepasste Lizenz-Produktion des Fiat 124 war: der viertürige 2101 — heute

ein Klassiker. Anfang Juli dieses Jahres fand zu Ehren des Firmenjubiläums ein LADA-Niva Treffen in Langenaltheim in Bayern statt. Vom 8. bis 10. Juli trafen sich zahlreiche LADA-Fans im Offroadpark der kleinen Gemeinde zum Campieren, Freunde treffen aber vor allem um im nahe gelegenen Steinbruch die 4x4- Eigenschaften des LADA Niva auszuprobieren. Angesagt war auch ein Zeitfahren





und da zeigten die angereisten Teams aus Russland und Weissrussland was denn so geht mit dem kleinen, seit 1976 hergestellten 4x4-Auto... Auf dem Festgelände wurde am Samstag zudem hohem Besuch von AVTOVAZ aus Togliatti erwartet. Die angereisten russischen Marketingleute präsentierten stolz dem anwesenden Publikum als „Deutschland Premiere“ die allerneuesten Erzeugnisse aus dem Hause AVTOVAZ: den kleinen geräumigen SUV namens „X-Ray“ sowie die neue 4-türige Mittelklasse-Limousine „Vesta“ — beide Neuerscheinungen sind im aktuellen LADA Design gezeichnet, top modern und ausgesprochen ansprechend verarbeitet. Mit diesen beiden neuen Modellen möchte AVTOVAZ den Namen LADA auch in Westeuropa wieder „re aktivieren“ — die neue Designsprache scheint auf jeden Fall zu stimmen, entscheidend wird wohl auch der noch nicht festgelegte Verkaufspreis sein — man spricht von unter 9.000 Euro für die Limousine... ob der Neustart im Westen Europas gelingen wird bleibt abzuwarten. Im Modellprogramm bleiben auf jeden Fall der beliebte (Niva)-4x4, welcher in der aufgefrischten und modernen „Urban“ Version vorgestellt wurde. Zum Abend hin wurden die allseits beliebten Preise und Pokale verliehen. Die weiteste Anreise ging ans Team Russland, welches mehr als 5.000 Kilometer unterwegs war und an das Team aus Minsk wel-

ches im Anschluss an das Treffen nach München weiter gefahren ist. Der Titel „Pechvogel des Tages“ ging ebenfalls an die russischen Freunde — ihr Fahrzeug hat sich beim Zeitfahren im Offroad-Gelände zweimal überschlagen — verletzt wurde gottlob niemand und der Wagen hat ausser ein paar Dellen auch nicht viel abgekriegt — die haben den weiten Weg zurück in ihr Heimatland bestimmt geschafft, im nächsten Jahr soll die Reise mit dem robusten Auto sogar in den äussersten Norden Russlands gehen wo Temperaturen von minus 70 Grad keine Seltenheit sein sollen...!

Patrice



Termine 2016/2017

9. Zwickauer Trabant- und IFA-Treffen

Fr 26. - So 28. August 2016

Traditionelle Herbstfahrt 2016

Sa 17. und So 18. September 2016

Einladung folgt

15. Generalversammlung

Fr 10. März 2017/Apéro ab 17.30 Uhr
Schiffswerft Zürich-Wollishofen

Einladung folgt

Oldtimer Messe und Teilemarkt Fribourg 2017

25./26. März 2017
