
KENNZEICHEN



Erste gemeinsame Ausfahrt **Frühlingsfahrt 2018 nach Safenwil und Hallwiler See**

Die Idee für die diesjährige Frühlingsfahrt kam wie bereits all' die Jahre zuvor von unseren Vereinsmitgliedern Franziska und Paul Kleger. Sie haben sich heuer einen gemeinsamen Ausflug in das «Classic Car Museum» der Emil Frey AG in Safenwil/AG ausgedacht mit anschliessender gemütlicher Fahrt ins nahe Beinwil am See um dort Mittag zu essen.

Am 5. Mai war es endlich soweit: die ersten Trabis fanden sich in Zürich-

Seebach bei Paul's Schreinerei ein. Nach der langen Winterzeit durften unsere kleinen Fahrzeuge mal wieder an die frische Luft und wir hatten in der Tat viel Glück – dieser Samstag entpuppte sich als prächtiger Sommertag, perfekt um mit unseren Autos die Strassen «zurück zu erobern». Nachdem sich alle 17 Mitglieder und Freunde eingefunden hatten und sich angeregt bei Kaffee, frischen Gipfeli und selbst gebackenem Butterzopf begrüsst hatten ging es auch schon los Richtung Safenwil. Die 9 Trabis rollten auf Nebenstrassen im Konvoi Richtung Affoltern, Dällikon und Würenlos bis





zur Autobahnauffahrt Wettingen. Auf der Autobahn haben wir wie gewohnt neugierige Blicke auf uns gezogen denn wir waren richtig flott unterwegs. Pünktlich um 11h standen wir vor den ehrwürdigen Hallen des «Classic Cars Museums». Wessen Herz beim Anblick klassischer Automobile höher schlägt, für den lohnt sich ein Ausflug nach Safenwil alleweil. In den stimmungsvollen Hallen dieser ehemaligen Textilfabrik sind auf einer Fläche von über 1.500 Quadratkilometer permanent zwischen 50 bis 60 automobile Schätze aus der Emil-Frey-Sammlung ausgestellt. Die Autoenthusiasten der Emil-Frey-AG, die bereits 1924 gegründet wurde und bis heute die Motorisierung der Schweiz mitprägt, begannen historisch interessante Fahrzeuge zu sammeln mit dem Ziel, das wertvolle Kulturgut auf vier Rädern zu pflegen und für die Nachwelt zu erhalten. Im Mittelpunkt stehen chrom- und lackglänzende Sammler- und Liebhaberfahrzeuge aus der Nachkriegszeit bis in die 80er Jahre, vorwiegend englischer und japanischer Provenienz. Mit seinem cha-

rakteristisch verschmitzten Gesichtsausdruck werden wir Besucher schon in der Eingangshalle von Winston Churchill in Lebensgrösse begrüsst, daneben der nicht minder legendäre «Land Rover» aus der damaligen Zeit. Auf unserem Rundgang durch die Ausstellungsräume haben wir so manches Juwel der Automobilgeschichte entdecken können, so z.B. den allerersten 5(!)-türigen Range Rover, entworfen von «unserem» Schweizer Peter Monte-verdi. Der immer wieder faszinierende und staunende Blicke auf sich ziehende «Sean Connery-007-Dienstwagen» Aston Martin darf ebenso wenig fehlen wie der legendäre rote 4x4-Subaru von Bernhard Russi mit dem ebenso legendären Nummernschild «UR 5000» - Zeugen unvergesslicher Automobilgeschichte!

Beeindruckt von so viel Eleganz und Sportlichkeit haben wir uns um die Nach-Mittagszeit in unsere rollenden «Zeitzeugen» gequetscht und uns auf den Weg Richtung Hallwiler See gemacht. Für das gemeinsame Mittagessen haben wir uns das Seehotel in

Beinwil/See ausgesucht, hübsch gelegen direkt am See. Das gemütliche Beisammensein bildete denn auch den Abschluss der diesjährigen Ausfahrt. An dieser Stelle ein «merci» an alle die mit ihrem Trabant mitgefahren sind und auch ein «Dankeschön» an diejenigen welche als Mitfahrer ebenfalls dabei waren.

www.emilfreyclassics.ch
(Event-Center)

www.classiccenterschweiz.ch
(Classic-Center Schweiz)

www.roosengineering.ch
(Handel & Werkstatt)

Für die Frühlingsfahrt im nächsten Jahr werden wir uns mal was ganz Neues ausdenken, es gibt bereits entsprechende Ideen...

Patrice





12 Stunden 2takt-Spektakel in Most (CZ)
Mit 26PS 12 Stunden lang über den Rundkurs von Most rennen

2017 startete das Trabantrennen in Most zum ersten Mal. Jetzt, am 1. Mai 2018, wurde die zweite Auflage des Rundstreckenrennens für Trabant eingeläutet. 2017 starteten 14 Konkurrenten, 2018 waren es schon 37 Trabis, die während 12 Stunden auf dem Rundkurs von Most fuhren. Das Rennen wurde für Fahrer ohne Lizenz freigegeben. Die Autos müssen nahe am Originalzustand sein. Für den Renntimm sind nur wenige Ausnahmen erlaubt.

Uns hat das sofort interessiert und so haben wir uns am 30. April auf den Weg nach Most gemacht.

Unser Trip nach Most wäre nichts für Langschläfer. Schon um 06.00 Uhr in der Früh sind Beat und ich von Zwingen und Augst Richtung Zürich losgefahren. In Kloten, wo Patrice und Marc warteten, stiegen wir um 08.30



Uhr ins Auto und starteten Richtung Weimar. Nach 7 Stunden Fahrt erreichten wir unser Ziel. Zuerst statteten wir Dieter Pemsel einen Kurzbesuch ab. Auch Mitglieder des Trabi Teams Weimarer-Land wollten sich das Spektakel in Most nicht entgehen lassen. Für Sightseeing in der Dichterstadt blieb leider wenig Zeit übrig. Tags



darauf, um 04.00 Uhr ging die Reise weiter über die Tschechische Grenze nach Most. Wir wollten rechtzeitig an der Rennstrecke ankommen. Gestartet wurde das Rennen um 08.00 Uhr. Wir erreichten das Ziel zur Zeit, so konnten wir noch vor dem Start die Boxen besuchen und die ersten Eindrücke über uns ergehen lassen.

In den Boxen ging es zu und her wie in einem Bienenhaus. Um die Rennautos herum, die den letzten Schliff und Korrekturen am Rennttrimm erhielten, war die schiere Hektik zu spüren. Die Mechaniker rannten geschäftig umher, während die Piloten für den ersten Run fast gelangweilt da standen.

Kurz vor 08.00 Uhr bewegten sich

die Fahrzeuge zum Vorstart hin. Hinter dem Safety Car nahmen sie Aufstellung und fuhren zwei Runden in gemächlichem Tempo auf dem Kurs. Die Startplätze wurden am Vorabend ausgelost und in dieser Reihenfolge startete das Rennen. Es wurde fliegend gestartet um das Risiko eines Unfalls klein zu halten. Bei der ersten Kurve wurde es allerdings eng. Alle 37 Autos rasten auf den Bogen zu, zu zweit oder zu dritt nebeneinander steuerten die Fahrer durch die Kurve. Da vor dem Rechtsknick stark abgebremst wurde, bildete sich sofort ein Stau und ein grosses Gerangel um den Vortritt oder die beste Linie. Die ersten Rennautos drehten sich auf der Piste, andere mussten ins Gras ausweichen. Passiert ist aber nichts ernsthaftes und alle konnten nach ihrem Dreher und den Ausflügen in die Botanik weiter fahren. Die Fahrbahn war nach einer morgendlichen Regenschauer noch feucht. Das bescherte dem aufmerksamen Zuschauer am Pistenrand einiges Vergnügen und dem Fahrer im sich drehenden Auto einiges an Herzklopfen. Jeder der sich gedreht hat versuchte dann die verlorene Zeit aufzuholen und jagte dem Feld hinterher. Auffallend war, dass sich bei solchen Zwischenfällen kaum einer nervte. Jeder wusste, das Rennen dauert 12 Stunden, also noch eine lange Zeit. Nach einigen Runden trocknete der Rundkurs ab und es entwickelte sich





eine Art Gleichmässigkeitsrennen. Wir hatten während des Tages viel Zeit uns in den Boxen umzusehen, alles war frei zugänglich. So trafen wir uns auch mit den Mitgliedern des Trabiteam Thüringen. Mit den Weimarer Freunden konnten wir fachsimpeln und zuschauen wie die Teams ihre Aufgaben angingen. So z.B. war es Pflicht beim Boxenstopp mindestens drei Minuten mit ausgeschaltetem Motor zu warten bis das Auto wieder losfahren durfte. Beim Tankstopp hatte das Team einen genauen Ablauf einzuhalten. Erst wurde das Benzin eingefüllt. War dann die Motorhaube wieder geschlossen, mussten an allen Rädern die Radmuttern nachgezogen werden. Beim Fahrerwechsel gehörte auch das Scheibenputzen dazu. Für das Rennen braucht es nicht nur Piloten, sondern auch ein Team das die mechanischen Arbeiten ausführt. Dazu gehören das Wechseln der Räder, das Reparieren kleinerer oder grösserer Defekte. Wir haben zugeschaut wie in kürzester Zeit ein Motor gewechselt, an einem Auto eine defekte Bremse



wieder gängig gemacht wurden, Blesuren und Risse an der Karosserie mit Klebeband gerichtet und befestigt wurden. Also alles in grünem Bereich was Fahrer und Autos betrifft.

Genau um 20.00 Uhr winkte der Rennleiter die Autos mit der karierten Flagge ab. Danach sind alle unter dem Applaus der Zuschauer und der Teamangehörigen in die Boxengasse zurück gekommen. Erstaunlich ist es, was der schon lange totgesagte Trabant den Akteuren und dem Publikum während der 12 Stunden Vollgasfahrens gezeigt hat. Das Auto ist zwar alt, gehört aber noch lange nicht zum alten Eisen.

An diesem Renntag konnten wir auch neue Kontakte knüpfen. So machten wir uns mit dem einzigen Schweizer Team bekannt, das am Start war. Ein Unternehmer aus Horgen, er baut und verkauft Rennsimulatoren, nutzte diesen Renntag als Geschäftsausflug. Alle seine Angestellten waren von der Veranstaltung begeistert.

Die Begeisterung hat auch uns gepackt. Wir beschlossen schon während der Heimreise zusammen mit Mitgliedern des Trabantclub Schweiz ein Team zu bilden und 2019 mitzufahren. Noch wissen wir nicht, wie wir das anstellen wollen. Kontakt mit „trabantwelt.de“ haben wir schon aufgenommen. Es gibt die Möglichkeit einen Renntabant zu mieten. Das wäre doch die Gele-

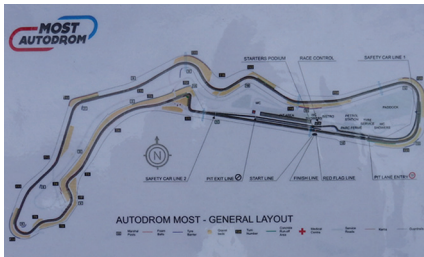


genheit an diesem Spektakel teilzunehmen.

Folgende Vorschriften sind dabei einzuhalten:

Die Fahrzeuge müssen mit Original-, bzw. Originalgetreuen Komponenten ausgerüstet sein.

Nachfolgende Änderungen sind zulässig: Fahrwerkstieferlegung durch geäderte Blattfedern bzw. Schraubenfedern (Hinterachse) und Stoßdämpfer Hinterachse, Schraubenfeder ist in Verbindung mit höhenverstellbarem Fahrwerk zugelassen. Montage ausschließlich an den Originalbefestigungen. Es ist auf ausreichende Bodenfreiheit zu achten.



Sturzkorrektur an Vorderachse durch verlängerte Lenkerlager, Hinterachse durch Sturzglocken, bzw. Keilzwischenlagen unter den Radlagersitzen.

Verwendung von Trabant- oder Wartburgtieftbettstahlfelgen LK 4x160, Felgenbett maximal 5,5Jx13, maximale Reifenbreite 165. Verwendung von Stahlflex-Bremsleitungen.

Verwendung von Spurplatten maximal 30mm/Achse.

Für ausreichend Platz der Räder darf die innere Radlaufkante bearbeitet werden.

Heckscheibe darf durch Makrolonscheibe (3-4 mm) ersetzt werden.

Demontage der Stoßfänger, Ersatz Frontstoßfänger durch Spoilerstoßstange.

Das Lenkrad ist freigestellt, muss jedoch einen geschlossenen Kranz besitzen.

Demontage des Heizmantels am Vorschalldämpfer, weitere Bestandteile der Abgasanlage sind freigestellt, jedoch ist ein 2. Schalldämpfer vorgeschrieben (Vorschalldämpfer nur in Serienausführung zugelassen).

Demontage der Schmutzfänger.

Die genauen Vorschriften sind unter: <http://www.trabant-rennen-most.de/> einzusehen und herunter zu laden.

Es ist nicht zu leugnen: uns hat der Trip nach Most gefallen und wir haben uns für diese lockere Art von Rennen begeistern lassen.

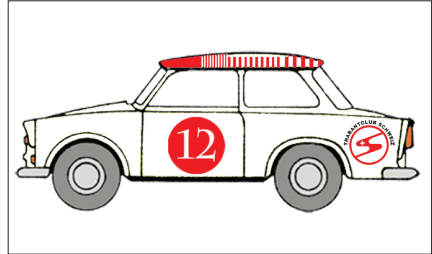
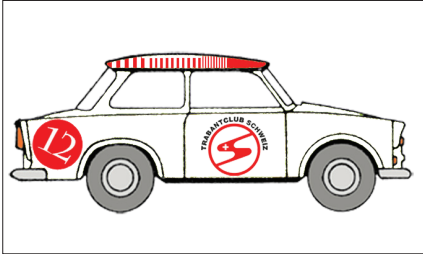
„Früh um 08.00 Uhr morgens startet das Rennen und die Fahrer haben um Zentimeter und Sekunden hart gekämpft. Es ging auch nicht ohne Blessuren für das eine oder andere Fahrzeug ab. Selbst nach gedrehten Pirouetten und Überschlagen wurde nach kurzem Schütteln einfach weitergefahren. Trabantfahrer sind eben die Härtesten“. (Zitat Mathias)



Auch unsere Freunde vom Trabi Team Weimarer-Land liessen sich mitreissen. Sie wollen ebenfalls am 1. Mai 2019 mit einem eigenen Team dabei sein.

So könnte das Rennauto des Trabantclub Schweiz aussehen. Jetzt noch ohne Werbung.

Reinhard



12. Mai:

Kleines ZASTAVA-Treffen in Schaffhausen

Am 12. Mai veranstaltete der ZASTAVA-Oldtimer-Club Schweiz sein jährliches Fahrzeugtreffen im Vereinshaus des Serbischen Kulturvereins in Schaffhausen. Ich habe mir die Zusammenkunft zusammen mit dem Wartburg von Nahem angesehen und wurde überaus freundlich willkommen geheissen – man hat sich sehr gefreut auch mal einen weiteren Ost-Klassiker zu sehen welcher im ehem. Jugoslawien durchaus sehr bekannt war und überaus geschätzt wurde-die Fahrzeuge aus der DDR sind auch heute noch begehrte Sammlerobjekte in Südosteuropa und haben ihre treuen Fans. Die zur Präsentation ausgestellten Fahrzeuge haben sich für das Jahrestreffen hübsch herausgeputzt und man sieht ja nicht gleich alle Tage einen originalen ZASTAVA, einige der Anwesenden sind sogar extra aus dem Balkan angereist – und wir alle wissen was es heisst mit so

einem kleinen Auto auf ausgedehnte Reisen zu gehen... Jeder angereiste Gast mit Fahrzeug erhielt zudem ein kleines Willkommensgeschenk in Form eines Club-T-Shirts, einer Erinnerungs-medaille, eines Aufklebers und einer speziell für den 12. Mai kreierte Flasche Bier «Made in Serbia». Schaut mal rein auf die offizielle Homepage des kleinen aber sehr sympatischen Clubs.

www.zastava-oldtimer-club.ch

Patrice



Die Generalversammlung hat am 9. März gewählt:

Der neue Vereinsvorstand stellt sich vor

Präsident 2018-2020:

Patrice Meister

Geboren:

11. Februar 1964 in Chur/GR
aufgewachsen in Grenchen/SO
wohnhaft in Kloten/ZH

Beruf:

Lehre zum kfm. Angestellten
Treuhänd- u. Notariatsbüro
in Grenchen,

Arbeitgeber:

Crossair, Air France,
Lufthansa (Zürich-Flughafen)
Seit 2013 Fachspezialist Ticketing
swissREPAT (Staatssekretariat für
Migration) SEM Zürich-Flughafen

Fahrzeughistorie:

Alfasud Sprint Veloce, Alfa Romeo
Giulietta, Alfa 75, Alfa 155,
Fiat 500 (1972)
Aktuell Alfa Romeo Giulia Q4 (2017),
Trabant 601 Limousine (1975),
Wartburg 353 Tourist (1969),
Lada Niva 4x4 (2012)

Geschichte meines Trabant

Als mir meine Mutter vor vielen Jahren mal erzählte, dass eines der ersten Wörter die ich gesprochen habe «FIAT» gewesen sei war die allgemeine Richtung meines Hauptinteresses klar: der



Bub interessierte sich für Automobile! Es kam wie es kommen musste: meine «Matchbox»-Spielzeugautos und ich wurden schon in frühen Kindheitstagen

eine Einheit – ja sie waren mein Leben! Wenn die gesamte Familie mit Vaters schönem hellblauen Volvo «Amazon» in den Urlaub fuhr schaute ich stets zum Rückfenster hinaus und schon sehr früh war ich in der Lage andere Fahrzeuge auf Anhieb zu identifizieren, sei es an der Form der jeweiligen Scheinwerfer oder an der Form der Karosserien – und die waren in den frühen 70er Jahren ja wirklich aufregend – und so bunt!

Meine Vorliebe für italienische Fabrikate hielt sich über all' die Jugendjahre und schon bei der Auswahl meines Fahrlehrers war klar: er musste ein italienisches Auto haben! Nun, damals war der Fiat Ritmo eben erst auf dem Markt und er war so ganz anders als alle anderen Fahrzeuge: das bahnbrechende Design hat mir sehr gut gefallen und überall so viel Plastik...! Schlussendlich hat es der Ritmo aber doch nicht geschafft das Objekt meiner Begierde zu werden, das allererste Auto – finanziert durch meinen Lehrlingslohn - wurde doch ein etwas spritzigeres Modell mit weniger Plastik aus Milano: ein gebrauchter silbergrauer Alfasud Sprint Veloce – ein schnittiges Sportgefährt mit einem tollen kernigen Motorensound – zum Niederknien! Der Marke bin ich bis heute treu geblieben. Als sich in den 80er Jahren die einmalige Gelegenheit ergab mir nebenbei einen echten Oldtimer zu leisten stand in der Folge noch ein 72er Fiat 500 in





meiner Garage. Die Farbbezeichnung «rostbraun» war eher zufällig aber es gab doch ab und an wieder Karosseriarbeiten auszuführen damit das kleine Kultwägelchen den nächsten TÜV auch schaffte.

Eben zu dieser Zeit unterhielt ich über viele Jahre bereits regen Briefkontakt mit meiner damaligen Brieffreundin aus der Deutschen Demokratischen Republik. Wie in der damaligen Zeit üblich hatte eigentlich jeder einen Brieffreund oder -freundin – es war damals wohl die ursprüngliche Form des «chatten» und dass ich der einzige war der einen solchen Kontakt in ein sozialistisches Land hatte machte mich ein wenig stolz zumal Kontakte über den Eisernen Vorhang doch sehr suspekt und eher mysteriös waren – aber eben auch aufregend und hoch interessant.

Kurz nach der politischen Wende besuchte ich Katrin in ihrem Zuhause in der DDR. Die Uniformierten am Grenzübergang waren wohl noch präsent, standen aber eher gelangweilt auf ihrem Posten und beobachteten

desinteressiert mit den Armen auf dem Rücken den regen Verkehrsfluss über die inzwischen offene Grenze. Die Tage bei Katrin in Ostdeutschland waren überaus aufschlussreich und wir haben uns auf unseren Ausflügen mit dem Fahrrad so richtig persönlich kennen gelernt und ich durfte viel noch nie vorher Gesehenes entdecken – einen ganz besonderen Eindruck hinterliess wohl dieses lustige kleine Auto welches ab und an um die Ecken flitzte, mächtig laut war und so eine komische leicht bläuliche Abgaswolke hinter sich herzog: der Trabant – was für ein putziges Automobil! Es vergingen die Jahre als mir im Jahre 2003 wieder ein Trabant begegnete, nahe Solothurn und bereits mit einer Schweizer Zulassung. Nach kurzem in mich gehen wurde der 500er Fiat kurzerhand verkauft und von nun an hatte der mausgraue 601er mit Baujahr 1975 einen neuen Eigentümer – der Beginn einer wahrlich abenteuerlichen und grossartigen Beziehung die bis heute anhält und mir viel Freude bereitet. Ich trat dem einem Jahr zuvor neu gegründeten «Trabantclub Schweiz» bei und durfte viele nunmehr langjährige Freunde kennen lernen und schätzen. Vier Jahre später erweiterte ich meinen persönlichen «Fuhrpark» um einen weiteren 2-Takt-Oldie aus Eisenacher Produktion, ich importierte einen babyblauen Wartburg 353 Tourist, Baujahr 1969, aus Lübbenau im Spreewald. Es



folgte nochmals fünf Jahre später der «Made in Russia»-Klassiker schlechthin, der «Oldtimer aus der Fabrik», ein neuer Lada Niva 4x4 in klassischem «Taiga»-weiss – rustikale Technik ohne jeglichen elektronischen Firlefanz und wieder mit viel Plastik...!

Der kleine Trabant blieb allerdings stets mein Liebling und treuer Begleiter. Wir haben unzählige tolle Erlebnisse «er-fahren» dürfen und diese Geschichte ist hoffentlich noch lange nicht zu Ende...!

Trabantausflug einmal anders...

Mit Freunden des Trabants im Bus unterwegs

Am Freitag, 13.04.2018 machten sich einige Mitglieder des Trabantclub Schweiz mit ihren Westautos auf den Weg nach Denkendorf vor Stuttgart um sich mit dem Club „Zweitakterz Süd“ auf einen spannenden Trip ins Elsass zu begeben.

Nach einer kurzen Nacht, ging es am Samstag um 06:30 Uhr mit einem Reisebus los.

Mit dabei waren 28 Leute verschiedenen Alters von 21 bis 70, man verstand sich prächtig.

Nach einer witzigen, ungefähr 3.5 stündigen Fahrt trafen wir an unserem ersten Ziel ein. Das Oldtimermuseum in Muelhaus. Wir besichtigten interessante Oldtimer und Kultautos aus den 1880er Jahren bis und mit Autos heutiger Zeit. Nach dem 2.5 Stündigen, äusserst interessanten und lehrreichen Aufenthalt machten wir uns auf den Weg in die historische Mittelalterstadt „Tiquewahr“. Wir besichtigten die romantische Stadt im Eiltempo um unseren nächsten Zielpunkt, welcher sich als kleines Highlight des Tages herausstellte, nicht zu verpassen.

Eine Wein Degustation bei einem klei-

Nachtrag: was aus Katrin geworden ist weiss ich leider nicht, der Kontakt ist abgebrochen nachdem sie Mama geworden ist. Es war früher immer ihr Traum gewesen irgendwann mal als gelernte Krankenschwester ins sozialistische Kuba zu reisen – ich denke sie hat es inzwischen bestimmt geschafft auf die Karibikinsel zu kommen – sei es als Krankenschwester oder als West Touristin...

nen, örtlichen Familienweinbauer namens „Halbeisen“. Dieser erklärte uns, wären wir die köstlichen Weine schlürften, die Geschichte des Familienguts sowie die traditionelle Produktion der elsässischen Weine. Im Anschluss konnte jeder nach Bedarf einkaufen.

Nach der geschmacksintensiven Weinprobe bezogen wir unsere Hotelzimmer in einem typisch elsässischen, urigen und fast schon kitschigem Hotel in einer Altstadt. Dieses gefiel besonders unseren weiblichen Mitgliedern. In der Altstadt assen wir im Anschluss auch unser Abendessen welches aus drei delikatens uns perfekt auf sich abgestimmten Gängen bestand.

Nach diesem strengen und eindrucksvollen Tag vielen wir glücklich und müde ins Bett.

Am Sonntag ging es dann um 10 Uhr weiter in die romantische Stadt „Col-





mar“ wo jeder seine Zeit vertreiben konnte wie er wollte. Wir liefen durch die wunderschöne, französische Stadt und genossen das fast schon sommerliche Wetter, die urigen Bauwerke, die österlich geschmückten Ecken, die süssen Düfte, die leckeren „Macarons“ welche in jeder Ecke verkauft wurden und die verschiedenen Märkte welche



Feiern mit Herz & Weitblick:
Hochzeitsfahrt mit Trabant auf den Herzberg

Für die frischverliebten Claudia und Dominic aus Langenthal war von Anfang an klar: ihre Liebe soll mit dem Bund der Ehe gekrönt werden – dazu haben sie sich eine besonders schöne Hoch-

sich durch die ganze Stadt zogen. Um 13:00 Uhr ging es dann gemütlich wieder auf die Rückreise nach Denkendorf, welche sich ebenfalls wieder als sehr Unterhaltsam erwies. Um punkt 17:00 Uhr kamen wir dann glücklicherweise Staufrei, wieder gut in Denkendorf an. Daraufhin machten wir uns wieder auf den Heimweg in die Schweiz.

Damit ging ein wunderschönes und eindrucksvolles Wochenende zu Ende, welches wir sehr genossen haben und welches sehr viel Spass gemacht hat.

**Alexander und Britta Beiz,
 Steffen Tschiedel, Katy Eberle**



zeits-Location ausgesucht und die Fahrt dorthin soll mit einem Trabant stattfinden denn: eine Stretch-Limo ist ja laaangweilig und eine Kutsche mit Pferden hatten wir eben schon in Windsor... Am 26. Mai war es dann endlich soweit: mit dem hübsch mit Blumen geschmückten Trabant wurde traditionsgemäss die

Braut in ihrem Zuhause vom Bräutigam abgeholt und gemeinsam ging die Fahrt erstmal zum Fototermin ins Grüne – ja davon können die beiden dann mal ihren Kindern erzählen: Mama und Papa auf dem Hochzeitsbild mit einem Trabi-toll! Nach dem Shooting wurde die lustige Fahrt fortgesetzt. In der Gemeinde Uffikon/LU geht's von der Hauptstrasse hinauf auf den «Herzberg» und dass der Herzberg so heisst ist kein Zufall: Auf dem Hof – rund 700 Meter ü/Meer gelegen – bietet alleine schon der Ausblick ein einzigartiges Panorama auf die Alpen und das weite luzernische Moorgebiet unten im Tal. Auf dem Herzberg sind alle Sträucher und Hecken in Herzform gestaltet und die eigentliche Trauung kann ebenfalls gleich auf dem Berg vollzogen werden – mitten im Wald! Ein schöner «Nebeneffekt» bei einer

solchen Trabi-Fahrt ist, dass man selbst mal in die oft entlegensten Landstriche kommt die man noch nicht kennt – wenn es dann noch ein so schöner Anlass wie eine Hochzeit ist und das Wetter mitspielt war es ein aussergewöhnlich guter und schöner Tag! Wir wünschen den Brautleuten auf ihrem gemeinsamen Weg alles Gute und viel Glück!



Patrice

23. Trabant Treffen

Weimar-Süssenborn

Auch eine lange Fahrt macht Spass

Die Wetter-Prognosen waren nicht die besten, als wir am 31. Mai 2018 zur langen Fahrt an das 23. Trabant Treffen Weimar-Süssenborn aufbrachen. Wegen der unsicheren Wettersituation hatten wir das Vedeck geschlossen, die Seitenteile aber nicht montiert. Die erste Zeit fuhren wir unter dunklen, wassergefüllten Wolken auf der Autobahn. Doch je weiter wir Richtung Osten kamen, umso besser wurde das Wetter. Während der ganzen Fahrt, hin und zurück beunruhigte uns keine schwarze Wolke mehr und kein Regentropfen fiel. Eitel Sonnenschein begleitete unsere Reise.

Wir alle kennen die Trabant-Fahrt-Geschichten von früher, als die ganze Familie mit dem Trabant in die Ferien ratterte. Ich weiss, dass es gemütliche-

re Arten zum Reisen gibt als mit dem Trabant 1500 Kilometer zu fahren. Als Alternative wäre da noch immer ein Autozug. Das Auto auf dem Hänger zu transportieren hülfe auch. Dann fährt noch der Autotransporter, dies aber nur bei genügend Mitfahrern, der geneigte Leser kennt die Geschichte. Wir schlugen all diese Angebote in den Wind und machten uns mit zwei Trabant Kübeln (Michel, Claudia und Reinhard) und einem 600er Kombi (Elfi und Remi) auf den Weg. Wir teilten die lange Fahrt in zwei Etappen auf, ein guter Entscheid. In einem schmucken Dorf im Weinanbaugebiet am Main machten wir Halt. Ein kleines Hotel nahm uns auf. Kulinarisch hatte der Ort einiges zu bieten. Uns ging es rundum gut. Eine Unterkunft, gutes Essen, guten Wein und gute Unterhaltung mit Freunden; es hat sich gelohnt. Tags darauf ging die Fahrt weiter Richtung Süssenborn zum 23. Trabant-

treffen. Das Treffen in Thüringen gilt bei den Mitgliedern des Trabantclub Schweiz als traditionelles Ziel.

Mathias Räder: Mit 136 Fahrzeugen war das 23. Trabant-Treffen in Weimar-Süßenborn Anfang Juni wieder ein großer Anziehungspunkt für Besucher und Teilnehmer. Der älteste Teilnehmer war 82 Jahre alt, 16 Jahre zählte der jüngste mit eigenem Fahrzeug, einer Simson Schwalbe. Die große Altersspannweite zeigt: der Trabant fasziniert alle Generationen und Ostfahrzeuge sind Kult. Die Mitglieder des Trabi Team Thüringen hatten sich in der Vorbereitung alle Mühe gegeben für die Besucher ein interessantes Programm zu organisieren. Die traditionelle Rundfahrt mit mehr als 60 Fahrzeugen führte diesmal über Weimar, das Bienenmuseum weiter quer durch das Weimarer Land. Unterwegs haben sich die Teilnehmer verschiedenen Prüfungen gestellt. Im Vereinshaus des Trabi Teams in Hottelstedt konnte unser Museum besichtigt werden und es gab zum Mittag für alle eine deftige



Erbsensuppe aus der Trabi-Feldküche. „Die Legende lebt“, können wir auch angesichts der Teilnehmerzahl immer wieder feststellen. „Die Stimmung war gut, alle haben sehr positiv reagiert“, blickt der Vereinsvorsitzende Dieter Pemsel zurück. Den vom Real-Markt Süßenborn gestifteten Ehrenpokal gewann ein Teilnehmer aus dem

Kyffhäuser-Kreis. Der hatte mit der Startnummer 66 das Glück auf seiner Seite. Sein selbst restaurierter und sorgfältig gepflegter Trabi aus dem Jahr 1962 war eine Augenweide. Neben dem Ehrenpokal wurden an die 30 weitere Trophäen verliehen, so an den Besitzer des schönsten Fahrzeugs, des originellsten und des ältesten Fahrzeugs. Die weiteste Anreise machte ein Schweizer aus der Nähe von Basel mit mehr als 620 km in einem originalen Trabant Kübel Armee. Die Pokale wurden von der Kfz-Innung Weimar, vom Real-Markt und dem Trabi-Team Thüringen gestiftet. Am Abend wurde noch reichlich getanzt und geschwätzt. Am Sonntagvormittag wälzte sich noch eine große Trabikolonne zum Staunen und zur Freude der Weimarer Bevölkerung und Besucher zum Stelldichein auf den Weimarer Marktplatz zum Abschlussgruppenfoto.

Wir freuen uns nun auf die vom Trabant Club Schweiz organisierte und im September stattfindende traditionelle Herbstfahrt in der Schweiz. Das nächste Treffen des Trabi Team Thüringen in Weimar-Süßenborn ist, – immer 14 Tage nach Pfingsten, – für den 22. und 23. Juni 2019 geplant.

**Mathias Räder, Trabi Team
Thüringen Weimar-Land e.V.**

Am Sonntag reichte unsere Zeit nicht mehr aus die traditionelle Fahrt zum Weimarer Marktplatz mit zu fahren. Wir hatten uns zu einer Führung im





Salzbergwerk in Sonderhausen angemeldet. Also mussten wir zeitig aufbrechen. Wir haben uns von den anderen Treffenteilnehmern verabschiedet und sind losgefahren

Die Einfahrt in die Stollen in Sonderhausen, 700 Meter unter der Erdoberfläche, hat uns sehr beeindruckt. Mit vielen neuen Bildern und Eindrücken kehrten wir nach 2 Stunden an das Ta-

geslicht zurück. Der Besuch des Salzbergwerks hat unseren Blick für die harte Arbeit der Kumpels geöffnet.

Nach dem Werksbesuch starteten wir die Motoren und fuhren Richtung Schweiz los. Ohne jedes Problem schafften wir die erste Etappe. Wieder im Weinbaugebiet des Main, wieder im kleinen, netten Hotel abgestiegen und dort wieder den Rest des Tages verbracht. Darüber muss ich nichts mehr sagen. Am Montag dann sind wir gemütlich ohne Hast nach Hause gerollt. Unsere Trabis haben uns sicher, bequem und pannenfrei zurück getragen.

Es ist halt doch so: Totgesagte leben länger. Die Legende lebt!

Reinhard

Vize Präsident 2018-2020:

Marc Vollmer

geboren:

27. Nov. 1959 in Vevey VD

aufgewachsen in Vevey,

Baselstadt (Kleinhüningen); Oberwil
wohnhaft in Zürich

Beruf:

Lehre als Feinmech, Zusatzlehre als
Elektroniker, Tech, dann dipl. Elektro-
niker HF und Nachdipl. Studium, an
HBU Uster

Arbeitgeber:

Uni BS, Maag Zahnräder Zürich, Reishauer, Bruker, Elektrosuisse

Fahrzeughistorie:

Audi 80L, Audi 80LS, Audi 80GLS,
Audi A4, Audi A6, Audi A6 Combi
Trabant 2Takt (1988) –Umbau auf
E Trabi als Bausatz (1991).

Geschichte meines Trabant:

Durch meine Arbeitgeber Maag Zahn-
räder und später auch Reishauer des-
sen Maschinen in der ganzen Welt



verkauft wurden, durfte ich
praktisch in allen Automobil-
werken der Welt deren Zahnrad
Bearbeitungs-
maschinen in
Betrieb nehmen.

Alles was ein Getriebe hat, musste mit
diesen Maschinen bearbeitet werden.
Von Motorräder (Harley Davidson)
über U Boote, Schiffsantriebe und die
meisten Autos weltweit .Von Toljatti
Толъятти (Lada) über Jekaterinburg
Екатеринбург (Uralmasch) bis DDR.
Daher lernte ich einige Jahre russisch,
und mit der damaligen Übersetzerin
(Luba) habe ich noch heute regelmä-
sig Kontakt. Einige Russlandreisende
aus unserem Club haben sie dort letz-
tes Jahr auch kennen gelernt. Nach
Russland war mit der DDR ein weiteres
Land in der Lage diese teuren westli-
chen Maschinen zu kaufen. Neben



der Firma „Umformtechnik,“ in Erfurt wurde eine weitere nach Eisenach ins Wartburgwerk verkauft. Zu der Zeit vor der Wende wurden modifizierte Fahr-schemel des Trabi mit Polo Motor zu hunderten offen und unter freiem Him-mel auf dem Werkareal (zwischen-) gelagert oder gestapelt. Oft fuhren die Arbeiter mit dem offenen, motori-sierten Träger ohne Papp Karosse auf dem Areal rum. Wir Wessis standen mit staunenden Augen dabei und sa-hen zu. Trotz Fragen und Betteln war es für uns unmöglich, damals einen Trabi zu fahren oder zu mieten. Da schwor ich mir: Eines Tages werde ich einen Trabi fahren!

Da ich noch immer Kontakte zu den Arbeitern aus dem Werk hatte, riefen sie mich kurz vor der Wende an, nun könnte man für 1000M einen Trabi „organisieren“, was ich dann auch tat. Damit konnte ich nach Import und Verzollung noch drei Monate nicht vorgeführt mit orig. DDR Kennzeichen in der Schweiz rumfahren. Das Vorführen bereitete mir echt Sorgen. Als Elektro-niker dachte ich erst an ein selbst Um-bauen, auf Elektro aber die einzelnen Komponenten hätten in der Schweiz eine „Daimler“ Limousine gekostet. 1990 sah ich zufällig im „Spiegel Ma-gazin“ ein Inserat wo Einer in Berlin „Zweitakt zu E-Trabi Umbausätze“ zu einem bezahlbaren Preis anbot. Die-sem „Manthey Mobil,“ rief ich an und erzählte dass ich einen Trabi in der Schweiz hätte. Wir wurden rasch han-

delseinig, denn in dem Preis war auch noch eine Neulackierung inbegriffen. Mein Wunsch war das schöne Gelb das Elektro Gefahrenhinweis Tafeln haben. (RAL 1003) Also habe ich den Trabi auf einen Auto Transporter ver-laden und nach Berlin gefahren. Dort wurde mein Trabi mit diesem Bausatz umgebaut und neu noch Signalgelb lackiert.

Nach einigen Monaten war alles fertig und kam neu geboren für ein zweites Leben als E-Trabi mit dem Nachtauto-zug von Berlin nach Lörrach. Ausser dem zusätzlichen Gewicht wegen den Blei Batterien war das Vorführen keine Sache mehr, Abgaswerte, Lärm, kein Thema. Seit 1991 fahre ich nun mit dem rum und habe noch nie eine Pan-ne gehabt. Vor einigen Jahren habe ich die alten Blei Batterien durch die 5x leichteren und 5x Energie dichteren LiFePo4 Akkus ersetzt. Die Akkukapa-zität beträgt 120 V /80 Ah, was etwa 100 km Reichweite erlaubt. Durch verschiedene Adapter lässt er sich an al-len Steckdosen gratis aufladen, auch öffentliche Strom Tankstellen wie Tes-la und Typ2. Der eingebaute 16 kW Elektromotor entspricht in der Leistung dem original Zweitaktmotor und er-laubt auch etwa 100km /h

**Im nächsten Heft lesen wir über:
Roman Spieler, Aktuar**

Dieser  **Trabi**
ist ein Innovationsträger.

