
KENNZEICHEN



Der Trabant Club Schweiz

Nicht nur exotische Vögel oder Pflanzen haben den Weg in die Schweiz gefunden, sondern auch der einst so belächelte Trabant aus der damaligen DDR. (Otto Gerber fasst die Gründerzeit und die ersten Jahre des Trabantclub Schweiz zusammen)



Die Gründungsversammlung in der Schreinerei Kleger in Zürich. Zehn Trabantenthusiasten sind anwesend, sie nehmen die Arbeit in die Hand.



Vereinsmagazin Trabantclub Schweiz 2/2021





Engagiert wird über den Start des Trabantclub Schweiz diskutiert.

Meine erste Begegnung mit dem Trabant war Ende 1973, als wir nach der Transsibirischen Bahnfahrt durch die DDR reisten. Als ich ab 1974 auf der Kantonalbank in Zürich arbeitete, fragte ich mich, was für ein komisches Spielzeug täglich die Wendelrampe hinunter und hinauf kurvte. Schon bald war das Rätsel gelöst, und irgendwie gefiel mir der von einem jungen Banker gefahrene Trabant gut. Damals interessierte ich mich aber nicht gross für dieses DDR-Produkt, staunte also erst viele Jahre später darüber, wie dieser Typ ein solches Fahrzeug beim Strassenverkehrsamt zu jener Zeit überhaupt vorführen konnte. Und vor allem, wie es ihm gelang, das Fahrzeug hinter dem Eisernen Vorhang hervorzulocken.

1991 entdeckte ich bei meinen regelmässigen Fahrten dem Zürichsee entlang einen solchen Trabant, welcher vor einer Werkstatt in Oberrieden stand. Das «Auto» hatte meine Aufmerksamkeit geweckt, doch war ich mir bewusst, dass ich als «talentfreier Automechaniker» kaum etwas auf dieser Bühne verloren hatte. Ein Jahr später, also 1992, erklärte ein mir bekannter Garagist in

Wädenswil, dass er einen Trabant zu verkaufen hätte. Es war jener, welcher monatelang in Oberrieden stand. Offenbar war er überzeugt, dass dieses Fahrzeug einmal an Wert dazugewinnen könnte. Vermutlich war ich etwas naiv und kaufte das Kunststoffprodukt für über Fr. 2'000.00 mit der Überzeugung, eine zukunftssträchtige Investition getätigt zu haben. Mit der geliehenen Garage-Nummer brachte ich die Fracht



Das Signet des Trabantclub Schweiz wurde an dieser Sitzung entworfen.

nach Hause. Mein Patenkind, BMW-Mechaniker, untersuchte mein Häppchen auf meinen Wunsch hin in seiner Werkstatt. Sein Resultat war allerdings nicht sehr erfreulich, meinte er doch, dass die Hinterachse demnächst auseinanderbrechen könnte. Mit einer Vorführung des Wagens sei ohne grosse Investitionen nicht zu rechnen. Meine Enttäuschung hielt sich in Grenzen, da ich als Alternative diese Ruine meinen Kindern als Spielzeuge hätte zur Verfügung stellen können.

**Manfred Clostermeyer
und Peter Niederer**
(Zulassung 1994)

1994 dann traute ich meinen Augen nicht, als ich im Sihltal einen hübschen farbigen Trabant auf der Durchfahrt entdeckte. Ich notierte mir die Nummer und landete schliesslich bei Manfred Clostermeyer. Er erklärte mir, dass noch ein Kollege von ihm, der leider verstorbene Peter Niederer aus Adliswil, ebenfalls ein solches Auto besass. Das war für mich der Anstoss, eine Renovation ins Auge zu fassen. Ich verbrachte einige Zeit damit, den Trabi in all seine Einzelteile zu zerlegen unter minutiöser Aufzeichnung eines Zerlegungsplanes, um nach der Reinigung ein Schmuckstück erhalten zu können. Das Zerlegen und Reinigen funktionierten ausgezeichnet, nicht aber das Zusammensetzen. Ich war absolut überfordert. Also begab ich mich wieder zu meinem Patenkind, der in der Freizeit noch Oldtimer aufrüs



Akkurat aufgereiht peäsentieren sich die Wägelchen im Verkehrshaus in Luzern.

den Trabant ganz legal um die Strassen kurven. So unternahmen wir zu dritt zahlreiche Ausfahrten und freuten uns, dass wir gleichgesinnte Kollegen waren. Einen Club zu gründen kam zwar zur Sprache, aber Manfred wollte sich keinesfalls in ein solches Gebilde einbetten. Es war auch schön ohne Verein.



Die erste Herbstfahrt des Vereins führte die Mitglieder ins Verkehrshaus Schweiz in Luzern, unter die Flügel der Coronado.

tete, und bat ihn, die grosse Menge von Teilen fachgerecht zusammen zu fügen. Ich zweifelte aber sehr daran, dass dies überhaupt möglich wäre. Doch siehe da, er schaffte es, und 1998 konnte ich

Gemäss meinen Unterlagen zählten Manfred Clostermeyer und Peter Niederer zu den ersten Trabifahrern mit amtlicher Zulassung. 1995 war Closty zum ersten Mal als eidgenössischer Teilnehmer am Internationalen Trabi-Treff in Zwickau dabei. Seine Urkunde von damals, datiert am 27.6.1995, hütet er vorsichtig, nicht dass diese noch eines Tages im Bundesbriefarchiv verschwinden könnte. Begleitet wurde Manfred von Peter Niederer und Peer Martin aus Russikon. 1994 folgte noch ein Interview mit dem Korrespondenten von «super trabi». Das wäre also bereits ein kleiner Club auf formloser Basis gewesen. Das Magazin Super Trabi berichtete über diese drei Eiseiligen aus dem Süden. Manfred erzählte mir frü-

her einmal, dass er den 1993 in Dresden gekaufte Trabi in Zürich vorführen lassen wollte. Der damalige Chef habe ihn arrogant behandelt und ihn aufgefordert, mit dieser Stinkbombe wieder wegzufahren. Er sei dann nach Winterthur gegangen, wo er gut behandelt wurde. Daher entschloss er sich, Zürich nie mehr zu berücksichtigen.



Meist jedoch interessiert ihn die Technik des Trabant.

locker einen großartigen Mercedes erstellen können. Sein Trabi verkehrt seit Juli 1994 legal auf unseren Strassen.

Sepp Geser

Während dieser Zeit erfuhren wir, dass auch ein Sepp Geser einen Trabanten fuhr und ebenfalls noch Gleichgesinnte getroffen hatte. Es kam zu einem Zusammenschluss und die Idee, einen Trabant Club zu gründen, war präsent und wurde von Sepp in die Wege geleitet. Am Samstag, 27. Oktober 2001 trafen sich insgesamt neun interessierte «Trabologen» früh morgens im Strickhof bei Sepp Geser mit der Absicht, dem Jö-Jö-Auto eine Wiege zu geben. Dass der wunderbare Kaffee weniger Aufmerksamkeit auf sich zog als die angekommenen Trabis war der erste eindeutige Qualitätsbeweis dieses Produktes. Der effektive Kreis der Interessierten war zwar etwa doppelt so gross, doch waren einige davon anderweitig beschäftigt. Sepp Geser versuchte die Interessierten mit unzähligen Telefonaten herauszufinden. Viele Namen erscheinen im Protokoll von Sepp Geser und



Frühlingsfahrt ins Neubauquartier in Oerlikon; auch das interessiert den Trabantfahrer.

Franziska und Paul Kleger

Ende der 90er-Jahre fuhr Franziska Kleger regelmässig mit ihrem Trabant in der Gegend herum, und da ich beruflich oft in Rümlang zu tun hatte, erwischte ich sie mehrmals auf offener Strasse. Ich notierte die Autonummer und bekam über das Strassenverkehrsamt die gewünschte Adresse. Daher setzte ich mich mit den Klegers in Verbindung und erfuhr, dass Paul Kleger den dunkelblauen P60 von Mitarbeitern der damaligen Walthers Dorfer Möbelfabrik im Erzgebirge geschenkt erhielt. Er liess dann das leicht zerfallene Auto in der Lehrlingswerkstatt der Mercedes Benz Garage Züri Nord restaurieren. Für das investierte Kapital hätten sich die Klegers

auch deren Wünsche in Bezug auf das Fahrzeug oder einen Club wurden aufgelistet. Alle Namen werden an dieser Stelle nicht erwähnt. Sepp stellte an dieser Zusammenkunft die Frage, wer an einer Clubgründung interessiert wäre. Insgesamt meldeten sich 10 Personen. Es wurde ein zweites Treffen vereinbart, welches anfangs 2002 bei Paul und Franziska Kleger stattfand. Die Klegers stellten ein stimmiges Sitzungszimmer zur Verfügung. Marc Vollmer übernahm damals die offizielle Einladung dazu.

Das Gründungsprotokoll vom 25. Januar 2002 wurde von Rolf Eggeling abgefasst.

An diesem historischen Tag trafen sich um 20.00 Uhr folgende Gründer in alphabetischer Reihenfolge in der Schreinerie von Paul Kleger in Zürich-Affoltern:

Clostermeyer Manfred
Eggeling Doris und Rolf
Gerber Otto
Geser Sepp
Hostettler Philipp
(in Begleitung seines Vaters)
Kamer Peter
Kleger Franziska und Paul
Niederer Peter
Sykora Otto
Vollmer Marc

Der Trabant-Club Schweiz war so gut wie gegründet. Marc Vollmer war für die Ausarbeitung der Statuten zuständig.

Reinhard Müller

Der 2. Präsident unseres Clubs, Reinhard Müller, begegnete dem Trabant erstmals am 31.12.1969. Mit Freunden fuhr er Ende 1969 in die Hauptstadt der DDR. Seine Spaziergänge durch Berlin



Plattfuss, das gibts;

wurden von Trabis, Wartburgs und einigen wenigen Westautos begleitet.

Bei den vielen Reisen in die DDR hatte er immer wieder Gelegenheit, einen Trabant zu fahren. Oft war seine ganze Familie dabei, und solche Ausflüge entwickelten sich zu eindrucklichen Erlebnissen. Ende der 90er-Jahre kaufte er sich in Johann Georgenstadt einen Trabant Kombi. Schön, wie im Lied beschrieben, himmelblau, klein und herzlich. Leider erhielt er das Fahrzeug aber nie. Sein erster richtiger Trabi, ein P60, war damals noch in Restauration. Seither konnte er einige Fahrzeuge aus der Sachsenring-Manufaktur erwerben und fahren. Das Aufbauen der Fahrzeuge, die Ausflüge mit Freunden an Treffen mit vielen anderen Gleichgesinnten gehören noch heute zu seinen eindrucklichen Erlebnissen. All die Individualisten, wie Reinhard schreibt, die den Trabant Club Schweiz beleben und zusammen am gleichen Strang ziehen, sind das Salz im Club.

Marc Vollmer

Ich hatte vor der Wende für die Maag Zahnräder in Zürich gearbeitet. In Eisenach (Wartburg) und Erfurt (Uniform



Ausflug ins Museum „Cité de l'Automobile“ in Mulhouse.

technik) installierten wir je eine Zahnrad-Bearbeitungsmaschine. Damals war es unmöglich, einen Trabi zu fahren oder auch zu mieten. Auf dem Werksgelände von Wartburg in Eisenach standen viele fahrbereite Fahrschemel offen im Regen herum. Ein gebrauchter Trabi kostete damals ca. 11'000 bis 15'000 Ost Mark. Gebrauchtrabis waren teurer als ein Neuwagen. Letzterer war für ca. 7'500 Mark zu haben. Ich sagte mir, eines Tages werde auch ich einen Trabi fahren. Nach der Wende am 8.5.1991 hatte der berühmte NZZ Journalist Willy Wottreng in Zürich die Ausstellung **D**eutsche **D**ekorative **R**estbestände DDR organisiert. Sie war ironisch gemeint, es wurden Kultur und Alltagsgegenstände ausgestellt. Zu den Dingen, die DDR-Bürger mittlerweile auf die Strasse stellten oder günstig verkauften, gesellte sich auch der Trabi. Dieser war nach der Wende für 1000 Mark zu erstehen. So kam ich 1991 zu meinem Trabi. Ich sah keine Möglichkeit, für den Zweitakter in der Schweiz die Zulassung zu erhalten. Zum Glück erschien im Spiegel-Magazin ein Artikel über «Manthey-Mobil». Ein Automechaniker aus Ostberlin bot

Elektro-Umbausätze für den Trabant an. Genau so wie Sachsenring zwar schon um 1990 ein Elektro-Trabant geplant hatte, was aber nicht mehr umgesetzt wurde. Nach einigen Gesprächen mit E. Manthey sind wir uns handelseinig geworden. Ich lud meinen noch 2-Takt-Trabi auf einen Miet-Autotransporter und fuhr damit auf einer abenteuerlichen Reise zurück in den Osten nach Berlin. Dabei wurden wir überall als nicht ganz normal angeschaut. Ein Schweizer mit einem Trabi in den Osten?

Ende 1991, einige Monate nach meiner Berlinreise mit dem Autotransporter und Umbau, brachte Herr Manthey den umgebauten Trabi mit dem regulären Nacht-Autoreisezug von Berlin zurück nach Lörrach. Seither ist mein Trabi gelb wie ein Elektrowarnschild (RAL 1033) und hat einen 16kw Elektromotor, was



Die letzte gemeinsame Ausfahrt; die Reise in den Thüringer Wald.

etwa den originalen 22 PS entspricht. Er hatte damals Bleibatterien mit 10 x 12V/90Ah = 120V Fahrspannung, welche dann 2010 durch LiFePo4 ersetzt wurden.

In Deutschland wurde er vom TÜV so zugelassen und ca. 100-mal auch so

gebaut. Aber in der Schweiz zählen TÜV Zulassungen nicht. Für die Zulassungsprüfung der Schweiz ist leer nicht leer, sondern betriebsbereit, d.h. mit allen Betriebsmitteln und zwei Dummy Personen mit je 75 kg. Mit diesem zusätzlichen Gewicht war mein E-Trabi 25 kg schwerer als die original vom Sachsenring zugelassenen max. 1000 kg. Daher musste ich mit dem E-Fahrzeug 1995 noch ins DTC Dynamic Test Center nach Vauffelin. Dort wurden auf der Teststrecke allerlei Brems- und Beschleunigungstests durchgeführt, Achslasten gemessen und dann eine schweizerische Einzelabnahme-Zulassung erteilt. Damit war nun alles gut und für alle weiteren MFK-Prüfungen nie mehr ein Problem. Im Frühjahr 1998 sah ich im Ausgang vor der QN Bar in Effretikon einen anderen Trabi. Ich hatte ihm einen Zettel mit meiner Adresse unter den Scheibenwischer gesteckt. Es war der Sohn von Sepp Geser.

Patrice Meister

An meine allererste Generalversammlung 2003 kann ich mich sehr gut erinnern. Ich war zu dieser Zeit gerade mal ein Jahr stolzer Eigentümer meines Trabant P601. Ein Jahr zuvor habe ich das lustige Auto per Zufall am Strassenrand unweit von Solothurn entdeckt. Es war zu dieser Zeit bereits in der Schweiz immatrikuliert und stand nun zum Verkauf. Auf Nachfrage bei dem Garagisten habe ich erfahren, dass der Trabant von einem Gaststättenbesitzer aus Deutschland importiert wurde und in der Folge umlackiert werden sollte, um als Werbeträger für eben dieses Restaurant auf die Strasse zu kommen. Es ergab sich nun, dass aus diesem Projekt letztlich doch

nichts geworden ist und dem Trabant das Umlackieren erspart geblieben ist – anstatt in aufdringlichem pink durfte es weiterhin in elegantem, aber schlichten mausgrau in mir einen neuen Besitzer finden. Dass mir das Auto auf den ersten Blick derart ans Herz gewachsen ist, hat wohl auch damit zu tun, dass ich schon sehr früh in meiner Jugend mich mit dem Thema DDR ausgiebig beschäftigt habe – durchaus auch aus politischen Gründen. Zudem pflegte ich regen Briefkontakt mit meiner Brieffreundin Katrin aus Halle. Bei einem meiner ersten Besuche in Ostdeutschland habe ich mir den real existierenden Sozialismus zusammen mit Katrin anschauen dürfen, und dabei ist mir dieses kleine lustige Auto nicht verborgen geblieben: der Trabant. Mächtig Krach machte es und die Abgasfahne war eindrucklich. Die Geschichte rund um den Trabi war nicht minder spannend.

Um die Geschichte um den Trabant-Club Schweiz zusammen zu bringen, habe ich alle in Frage kommenden Mitglieder gebeten, mich mit den nötigen Unterlagen zu versorgen. Ich danke allen, die mir die Hinweise aus ihrer Sicht zur Verfügung stellten. Mit einigen Ausgetretenen war ich auch in Kontakt, konnte aber keine weiteren Infos mehr dazugewinnen.

Immerhin haben wir gemeinsam ein historisches Dokument auf die Beine gestellt, sodass man in 200 Jahren auf die Anfänge der Aktivitäten des Trabiclubs in der Schweiz zurückblicken kann.

Juli 2021/Otto Gerber

Endlich wieder raus...

Auf dem Weg zurück...

Lange haben uns Einschränkungen, Vorschriften und Grenzschliessungen vom Reisen abgehalten. Jetzt sind wir wieder auf dem Weg zurück zum normalen, gewohnten Leben. Das soll nicht heissen, dass wir so weiter machen wollen wie vor der Pandemie, mitnichten, doch einige Dinge wollen wir uns wieder zurückholen. Dazu gehört der Besuch von Trabant-Treffen.

Am 24. Juli 2021 hat das Trabi Team Thüringen Weimar-Land e.V. zu einem kleinen Ersatztreffen eingeladen. Zweimal musste das 25. Trabi Treffen in Süssenborn abgesagt werden. Jetzt bot sich die Gelegenheit, durch die Pandemie-Lockerungen den Trabant- und Ost-



Unterwegs nutzen wir die Gelegenheit um Sehenswürdigkeiten zu besuchen. Darunter auch die grossartige Sammlung der Eisenbahnfreunde Weimar. Wir konnten all die Loks und Wagen ungestört und so lange wie wir wollten bestaunen und fotografieren. Ein schönes Erlebnis, weil keine andern Besucher uns störten. Wir danken dem Vorstand der Weimarer Eisenbahnfreunde, dass wir diese Möglichkeit nutzen konnten und unsere Fotoalben um viele Motive erweitern können.

Der Höhepunkt dieses Wochenendes ist und bleibt der Besuch des Festes zum 15. Jahrestag der Gründung des Vereins „Trabi Team Thüringen Weimar-Land e.V. Den Samstag verbrachten wir auf dem Museumsgelände des Ostautoparadieses das gleichzeitig das Vereinshaus des Weimarer Vereins ist. Hier kam keine Langeweile auf, da wir vor



fahrzeug-Enthusiasten wenigstens einen Samstag als Ersatz zu gönnen.

Den Aufruf haben wir gehört. Schon 3 Tage vorher machten sich Marc, Peter und Reinhard auf den Weg nach Hotelstedt. Mit dem Moskwitsch nahmen wir die Reise unter die Räder. Vorweg sei es gesagt, das Russenauto hat uns bequem, sicher und ruhig ans Ziel und wieder zurück nach Hause gebracht.



allem viele Freunde aus der Trabant-Szene trafen. Leute, die wir schon so lange nicht mehr gesehen haben. Es war eine grosse Freude, wieder einmal mit Freunden zusammen zu sitzen, welche die gleichen Hobbys und Interessen haben. Die Gespräche drehten sich, wie soll es anders sein, um unsere Autos. Was wir an den Fahrzeugen während der langen Stillstandzeit geändert, repa-



riert und verbessert haben. Es gab viel zu erzählen, viel zu erklären und viel zu planen. Die Zukunft hat nicht nur Verbote sondern auch grosse Freiheiten und viel Nachholbedarf zu bieten.

Während einer ruhigen Minute besuchten wir auch das Museum des Weimarer Vereins. Hier kann man in die ganze Geschichte des Trabants eintauchen. Ein Exponat, eine P70 Limousine, auf dem

Vorplatz, zeigte uns den Weg ins Museum. Im Ausstellungsraum begegnet der Besucher nicht nur Autos und Motorrädern. Auch Gebrauchsgegenstände aus der Zeit der ehemaligen DDR, die im Haushalt oder in der eigenen Schrauberwerkstatt benutzt wurden, erinnerten daran, wie es jetzt schon vor 32 Jahren, noch war. Auf diese Weise wird dieses Deutschland nicht in Vergessenheit geraten. Hauptdarsteller im Museum ist aber der Trabant. Dieses deutsche Kulturgut wird in allen Facetten ausgestellt. Da steht der Posttrabi neben einer Telefonkabine, und die Schwalbe aus der Suhler Produktion trägt die alt bekannte Arbeitsmappe auf dem Gepäckträger. Ein weiteres Ausstellungsobjekt, an das wir uns gut erinnern und uns sehr gefallen hat; der Renntabak des Trabi Teams Thüringen. Gegen diesen Renner ist das Rennteam des Trabantclub Schweiz vor zwei Jahren in Most angetreten. Auf der Piste waren wir zwar Gegner, in der Box aber Freunde. Die Kaffeemaschine, die Lieder und die Sprüche, alles gehörte allen Leuten der beiden Teams. Das war damals eine grossartige Erfahrung. Jetzt, wo wir vor dem Ausstellungsstück stehen wünschen wir uns, dass wir bald wieder zusammen in der gleichen Box sind, die brüllenden Motoren hören und die pfeilschnellen Renntabis vorbei rasen sehen. Also, auf ein neues „Born To Be Vorn“.

Der Samstag ging im Flug vorbei, es dunkelte schon, als wir uns auf den Weg in die Stadt machten. Wir hatten noch vor, am Sonntag die Bilder für den Vereins-Kalender in den Kasten zu bringen. Allen Unkenrufe der Meteorologen zum Trotz, konnten wir bei schönstem Sonnenschein arbeiten. Es sei jetzt schon

vorweg genommen, dieser Kalender wird schick. Der Trabant vor den wichtigsten Brunnen Weimars, ein wirklich stilvolles Sujet.

Am Montag dann machten wir uns auf den Weg zurück nach Hause. Wie schon erwähnt, der Mossi hat uns wunderbar nach Hause gebracht.

Reinhard

Jetzt wird es süss...

Schoggi und Trabant
Eigentlich gehört Schoggi oder Schokolade zu den wunderbaren Süssigkeiten, die wir uns von Zeit zu Zeit gönnen. Der Trabant hingegen ist uns ans Herz gewachsen. Für keine Schokolade der Welt geben wir dieses kleine, schnucklige Auto wieder her.



Die Möglichkeit einmal einen solchen Trabant im Kühlschrank zu lagern liess ihn nicht mehr los.

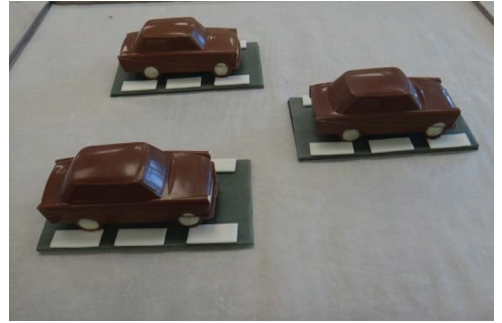
Kurzerhand nahm er Kontakt zum „Steiner Flughafenbeck“ in Zürich auf. Schon nach einer kurzen Besprechung mit Frau xxx vom Steiner Beck wusste Marc, das mit dem Schoggi Trabant wird etwas.

Marc musste das Modell liefern, welches als Vorlage genutzt wurde. Mittels Tiefziehverfahren wurde eine zweitei-



Um beide, Schoggi und Trabant zusammen zu bringen, darüber hat sich Marc Vollmer Gedanken gemacht. An Ostern hat er einen Osterhasen aus Schokolade geschenkt bekommen. Lange ist dieser Hase nicht ganz geblieben. Immer wieder brach sich Marc ein Stück davon ab und genoss jeden Bissen. Dabei kam ihm die Idee, auf diese Art kann man sicher einen Trabant herstellen lassen.





lige Kunststoffform des Trabant hergestellt. In diesen Teilen werden jetzt die Schoggi-Trabi abgegossen. Siehe Bilder. Pro Abguss werden rund 260 Gramm Schokolade für ein Trabant-Modell verwendet. Sobald die Schokolade erstarrt ist, wird das Modell auf ein Strassenstück aus Marzipan gestellt. Auf die Strassenmarkierung wird zusätzlich das Signet des „Trabantclub Schweiz“ und der Schriftzug „Trabant P601“ mit Lebensmittelfarbe aufgedruckt.

Die Confiseure der Firma „Steiner Flughafenbeck“ sind unermüdlich an der Arbeit. Sie giessen die wunderbare Süssigkeit und stellen sie für uns bereit.

Ein Geschenk mitbringen ist auch nicht immer leicht. Was soll ich anstelle der üblichen Flasche guten Weines der Tante Olga zum Geburtstag schenken? Diese Frage ist ab jetzt gelöst; ich übergebe dem Gastgeber oder dem Geburtstagskind einen Schoggi-Trabant. Die Leute kennen meine Vorliebe für dieses Wägelchen und freuen sich über das süsse Mitbringsel.

Schon jetzt läuft mir das Gluschtwasser im Mund zusammen, ich glaube ich gehe mal kurz zum Kühlschrank.

Reinhard



Ein Schoggi-Trabant kostet CHF 18. Marc Vollmer ist für die Bestellungen und die Zustellung der Süssigkeit zuständig. Wobei, per Post den Schoggi-Trabant zu versenden etwas unsicher ist. Mit Marc kann aber jederzeit ein Liefer- oder Abholtermin abgesprochen werden. Den Trabi kann man ab sofort bestellen.

Hochzeit zu viert!

Eine Novität! Vier Autos aus der ehemaligen DDR wurden für eine Hochzeitsfahrt beim Trabantclub Schweiz bestellt. Ein Trabant P60 und drei P601 trafen in Lenzburg ein um die Gäste aufzunehmen.

Sauber gewaschen und gewienert funkelten die Fahrzeuge in der Sonne. Vor dem Zivilstandesamt warteten die Trabis und



ihre Chauffeure auf die Gäste. Unser Erstaunen war gross, als die Gäste aus dem herrschaftlichen Haus traten; viele Familienmitglieder des Bräutigams sind zur Hochzeit aus Zwickau angereist. Dem Hochzeitspaar war die Überraschung gelungen. Niemand der Anwesenden rechnete damit, dass gerade Trabis zur Fahrt zum Ort der Feier bereitstehen. Neben Eltern, Grosseltern und Tanten aus Zwi-



ckau waren es die Jungen, die staunend vor den Autos standen. Kaum zu glauben war es für sie, dass der Trabant auf Schweizer Strassen unterwegs ist. Zu Hause, sind diese Autos kaum mehr zu sehen, monierten sie. Still, aber mit grossem Vergnügen hingegen erfreuten sich die älteren Leute an den Autos. Keine Geschichten von früher, keine Anekdoten, nur ruhiges Geniessen. Sie freuten sich wirklich über diese, aussergewöhnliche Mitfahrgelegenheit. Nachdem 12 Gäste in den Trabis Platz genommen hatten, startete der Hochzeits-Konvoi in Richtung Gränichen, hoch zum Schloss Liebegg. Dort konnte die Hochzeitsgesellschaft in schönstem Burg-Ambiente das Fest feiern.

Alle Autos wurden vor der Rückfahrt noch zu einem letzten Bild präsentiert.

Es war herrlich. **Reinhard**



Abschied von Peter Kamer

Am 4. Juni 2021, 2 Tage nach seinem 95. Geburtstag ist Peter Kamer verstorben. Er war ein Mitglied der ersten Stunde und an der Gründungsversammlung des Trabantclub Schweiz dabei. Bis im Jahre 2014 hat sich Peter am Clubleben beteiligt. Alteshalber hat er sich nach 12 Jahren als aktives Mitglied zurückgezogen.

(Hier mit seiner Frau Hedda und Trabant)
