
KENNZEICHEN



Kein Tag wie jeder andere



Tage vor dem Start zur traditionellen Frühlingsfahrt und somit zur eigentlichen Eröffnung der Fahrsaison des Trabantclub Schweiz, meldeten die regionalen und gesamtschweizerischen Meteostationen Schneefall. Keine guten Aussichten für unsere kleinen Wägelchen, welche die winterlichen Monate in der Garage, unter einer schützenden Decke, verbracht haben. Wohlweislich hat der Organisator die Frühlingsfahrt um einen Monat verschoben. Der starke Schneefall ist auch wirklich eingetroffen und dies nicht zu knapp. Bis in tiefe Lagen waren die Strassen zugeschnitten. Für solch kostbare Oldies wie unsere Trabis, mit Sommerreifen ausgerüstet, ein sicheres Fahrverbot.



Vereinsmagazin Trabantclub Schweiz 1/2022





Samstag, der 7. Mai, die Verschiebung wegen der Androhung von starkem Schneefall hat sich gelohnt. Früh am Morgen, ganz leichte Nebelschwaden hingen noch in den Bäumen, ist eine stattliche Truppe am Treffpunkt in Balsthal eingetroffen. Um es gleich vorweg zu nehmen, die diesjährige Frühlingsfahrt fand unter richtigem „Engel-Reise-Wetter“ statt. Den ganzen Tag genossen wir herrlichen Sonnenschein.

10 Fahrzeuge, die in der ehemaligen DDR gefahren wurden, standen auf dem Parkplatz des Bahnhofs von Balsthal. Wie es sich gehört wurden die Teilnehmer mit Kaffee und Croissants versorgt. Einige der Teilnehmer hatten bis zu zwei Stunden Anfahrt hinter sich. Schon auf dem Parkplatz zeigte sich: in diesem Jahr wird es ein super Tag werden. Eine Familie mit drei Kindern ist im Trabant angereist. Sohn Luca, zwar erst 16 Jahre alt, ist schon Mitglied des Trabantclub Schweiz. Ihm fehlt nicht die Fahrpraxis mit dem Trabant, sondern die nötigen Fahrbewilligungen. Vater Philipp ist eingesprungen und lenkte den Wagen sicher nach Balsthal. Auf der Rückbank teilten sich Lucas Mutter und seine beiden Geschwister den Platz. Ein Familienausflug wie wir es nur aus Geschichten von früher kennen. Besuch kam auch per Motorrad aus Zürich. Silke hat

von unserer Frühlingsfahrt erfahren. Sie selber kennt den Trabant noch aus ihrer Jugendzeit, sie ist bei Leipzig aufgewachsen, doch ihrer Freundin Herzenswunsch war es in einem Trabi mitzufahren. Diese Gelegenheit hat Silke gepackt und schon im Vorfeld um eine Mitfahrgelegenheit gebeten. Uns freute es sehr, dass sich auch Aussenstehende für unser Hobby interessieren. Brigitte, die Freundin von



Silke, konnte den ganzen Tag mit uns und im Trabant geniessen.

Um 10.00 Uhr hat sich die Gruppe der 10 Fahrzeuge in Bewegung gesetzt. Wir fuhren Richtung Jura. Durch tiefe, dunkle Schluchten und über herrliche, in frischem, neuen Grün blitzende Felder und Wälder führte uns der Weg auf Nebenstrassen zum ersten Zwischenhalt. Die Grotte Saint-Colombe in Undervelier.



Dieser Ort wurde schon im 13. Jahrhundert als Wallfahrtsort erwähnt. Noch heute kommen am 15. August Pilger zur Grotte um zu meditieren. Wir haben uns auch in die Höhle begeben und waren überrascht ob deren Höhe und Tiefe in den Berg hinein. In der Grotte werden auch heute noch Blumen hingelegt und Kerzen angezündet. Ein wenig mystisch hat uns der Besuch an diesem Ort schon berührt.

Nach dieser kleinen Pause fuhren wir weiter Richtung Bellelay, eine bernjurasische Gemeinde. Die Fahrt auf den mäandernden Strässchen, bergauf und bergab, gehört wohl zu den bleibenden Eindrücken von diesem 7. Mai.

In Bellelay machten wir unseren Mittagshalt. Im Restaurant zeigte sich dann, dass sich viele der Mitfahrer auf diese Frühlingssfahrt gefreut haben. In den letzten zwei Jahren hat es mit Ausflügen



Noch aber war die Frühlingssfahrt nicht zu Ende. Nach der langen Mittagspause nahmen wir noch ein Stück Strasse unter die Räder. Der Trabant-Tross bewegte sich zum idyllischen Étang de la Gruère. Der Étang de la Gruère ist ein Naturschutzgebiet und ein wahres Paradies für Naturliebhaber. Im Hochmoor wurde früher Torf gestochen, dadurch entstand dieser See. Auf um den See

nicht immer geklappt. Doch das ist jetzt vergessen. Die bunte Gruppe unterhielt sich aufs Beste. Ein jeder hatte neue Geschichten zu erzählen von Fahrten mit dem Trabant, Moskwitsch oder Wartburg. Eine fröhliche, farbige und lustige Gesellschaft. Während der Mittagsrast nutzten viele von uns die Gelegenheit und besuchten das Käse- und Museum „Tête de Moine“ und die Klosterkirche.



angelegten Holzstegen kann der Besucher den ganzen See umrunden. Diesen wunderbaren Spaziergang um den See haben auch die Frühlingfahrer gemacht. Vielen von uns war dieses jurassische Kleinod unbekannt.

Es war schon gegen 17.00 Uhr, als der Organisator die Frühlingfahrt 2022 beendete. Beim Étang de la Gruère haben sich die Teilnehmer voneinander

verabschiedet und fuhren individuell nach Hause. Darüber waren wir uns alle einig, dieser Tag hat uns gut getan nach der langen, erzwungenen Wartezeit.

Hier noch ein nachträgliches Dankeschön an alle welche mitgefahren sind. Auch dem Organisator und Routenplaner Roman gebührt Dank. Ohne seinen Einsatz keine Frühlingfahrt.

Reinhard

Honeckers Hut als Hipster-Accessoire-Design «Made in GDR»

Der erste westdeutsche Bundeskanzler Konrad Adenauer soll im Zug von Bonn nach Berlin jeweils an der Elbe die Vorhänge zugezogen haben, da für ihn östlich davon Asien begann. Aber es gab in dem kleinen noch jungen ostdeutschen Nachbarland auch damals schon jene drei berühmten Designobjekte, die Adenauer und seine Nachfolger überleben würden: die Mauer, der „Trabant“ und der „Vigo“-Hut. Deren Ruhm nach dem Ende der DDR sogar noch weiterwachsen wird, da ihnen der Sprung in die Hitparade der politischen Folklore gelingt. Denn die Mauer –oder was davon übrig ist- gehört heute zum obligatorischen Besichtigungsprogramm der Berlin-Touristen. Das Auto mit dem astro-nomischen Namen faucht und rennt in der Kolonne oder als Liebhaberstück durch Deutschland, Europa und mittlerweile ganze Welt. Und der PVC-Hut des einstigen Staats- und Parteichefs Erich Honecker wurde jüngst als schräges Accessoire von Europas Hipstern wiederentdeckt. Alle drei Objekte wurden Kult, obwohl oder gerade weil

sie für die Schattenseiten eines untergegangenen Staates stehen. Während zur gleichen Zeit in der gleichen DDR eine Gruppe junger Designer Alltagsprodukte entwarf, die zwar zu internationalen Designklassikern geworden sind, deren Herkunft aber kaum jemand kennt. Eines dieser unzähligen Designikonen war wohl der Wartburg 313. Der Wartburg 313 mit einer scheinbar unendlich langen Motorhaube und angegedeuteten seitlichen Entlüftungsschlitzen hob sich deutlich vom gewöhnlichen Wartburg ab. Das Äußerliche des Fahrzeugs sorgte für Aufsehen. Auf der Imported-Car-Show 1958 in New York wurde der Wartburg 313 als „Schönster europäischer Pkw“ prämiert. Prominente Besitzer waren u.a. Otto Grotewohl (Ministerpräsident der DDR von 1949 bis 1964) oder der berühmt-berüchtigte Journalist und Fernsehmoderator Karl-Eduard von Schnitzler („Der schwarze Kanal“). Die Motorisierung wurde von den 37 PS der Standardausführung des Wartburg 311 auf 50 PS erhöht, womit der Wagen eine beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreichte. „Ost-Ferrari“ – so lautete in den Westmedien der Spitzname für den „Melkus RS1000“, jenes zweisitzige Sportcoupé,

das der Dresdner Rennfahrer Heinz Melkus (1928-2005) bereits 1969 konstruiert und bis 1979 in der eigenen Sportwagenmanufaktur produziert hatte. Zehn Stück pro Jahr, alles in Handarbeit. Als 2006 eine kleine Neu-Auflage der Legende zum Stückpreis von 55 000 Euro noch einmal auf den Markt kam, war sie im Nu vergriffen. Noch verrückter ist aber vielleicht die „Zigarre“. Ein wie für James Bond gestylter Formel-3-Sportwagen, den Melkus 1964 auf dem IFA-Stand des Automobilsalons von Brüssel präsentiert hatte, bevor er selbst damit Rennen fuhr und 92 Stück davon produzierte – heute unter Oldtimerfreunden weltweit so etwas wie die „Rote Mauritius“ in der Philatelie.

Er führte das einzige private Mode-Imperium der DDR: Heinz Bormann (1918-1989). Er war was Gucci, Prada & Co. für Italien ist, oder Yves-Saint-Laurent für Frankreich. Noch in den Trümmern des Krieges probiert es Bormann zuerst mit Uniformen für die „Rote Armee“ und dann mit Herrenanzügen, bevor er 1951 sein Modeatelier eröffnet. Am Rande der Rüben- und Maschinenbau-Metropole Magdeburg wagt er den Doppel-Coup: tragbare Alltagsmode für berufstätige Damen und exklusive Massanfertigungen für Filmprinzessinnen, Schlagerstars, Prominenten- und Politikergattinnen zu entwerfen. Haute Couture für alle, die es sich leisten können und mögen. 1954 präsentiert er auf der Düsseldorfer Modemesse bereits seine erste Kollektion. Und ab da reist er mit seinen Models um die Welt und verkauft seine Modelle von Stockholm bis Paris, Beirut, Wien und Kairo. Zwanzig Jahre gibt er den „Zonen-Couturier“ und „roten Christian Dior“, als den die

Weltpresse ihn feiert. Bis man seinen Betrieb – der inzwischen 400 Mitarbeiter und einen Jahresumsatz von mehreren Millionen Mark hat – zwangsverstaatlicht. Fast nichts von alledem lag in DDR-Geschäften, fast alles ging ins Ausland. Noch ergänzt durch Isolierkannen, Theaterglasser, Möbel, Spielzeug, Bestecke, Lampen, Hüte, Stapelstühle, die der Schuldentilgung im Ostblock dienten. Handmixer und Staubsauger wurden ins nicht-sozialistische Europa exportiert. 80 Prozent der DDR-Textilproduktion tauchten umetikettiert in westdeutschen Versandhauskatalogen wieder auf, Bormann-Moden und Hellerau-Möbel inklusive. So dass, unterm Strich, ost-deutsches Design den Geschmack der westlichen Mittelklasse mitprägte, während das eigene Land von dem, was der Westen nicht abnahm, lebte: Ladenhüter, zweite und dritte Wahl, Kitsch & Co. Aber das Blatt hat sich gewendet, und zwar doppelt. Im Jahre 2008 hielt mehr als ein Drittel der rund 5000 befragten sechzehn- bis siebzehnjährigen Schüler in den vier grössten Bundesländern Konrad Adenauer bereits für einen DDR-Politiker. Und um die gleiche Zeit erlebte das als „asiatisch“ verpönte Ost-Design eine Renaissance und bekam einen Zukunftssappeal, der Adenauer vermutlich fassungslos gemacht hätte.

Wie hätte er sich als Miterfinder des deutschen Wirtschaftswunders auch vorstellen sollen, dass einmal eine Zeit anbrechen würde, in der die unter Druck von Plan- und Mangelwirtschaft entworfenen DDR-Alltagsprodukte die Erotik einer avantgardistischen „Arte povera“ entfalten könnten, weil sie mit einem Minimum an Kapital und einheimischen Rohstoffen ein Maximum an zeitlos schlichter Form,

Funktionalität, Langlebigkeit und Reparaturfreudigkeit verbinden und so das ideale Design für den modernen „Simplify-your-life“-Trend bilden?

Zusammengefasster und ergänzter Artikel von Dagmar Just (Weltwoche Nr. 4/Januar 2022).

Patrice



**Der Wartburg 313/1
die Stilikone von 1958**

Ostersonntag 2022

Abenteuer Most 2.0

Da war es wieder, das Kribbeln im Bauch. Noch genau so stark wie damals, im Mai 2019, kurz vor dem Start zum 12-Stunden-Trabant-Rennen im Autodrom Most (CZ). Wir alle wissen: es war die Pandemie, welche uns und unsere Aktivitäten still gelegt hatte. Ein kurzer Versuch im Jahre 2020, ein gleiches Rennen auf dem Sachsenring zu organisieren, ist auch dem Virus zum Opfer gefallen. Unser Warten auf einen neuerlichen Start und das Kribbeln, schon bei der Ankündigung einer neuen Austragung des Rennens, ist Corona geschuldet.

Etwas kurzfristig war die Ankündigung dennoch schon. Aber kaum war sicher,

dass der Start am Ostersonntag erfolgt, wurden die Mitglieder des „Racing Team des Trabantclub Schweiz“ aus der Reserve gelockt. Noch lagen nicht alle Zusagen auf dem Tisch, doch wir haben uns als Teilnehmer mit der Startnummer 67 angemeldet. Es war sofort wieder da, das besagte Kribbeln im Bauch.

Grosse Vorbereitungen unsererseits waren nicht zu erwarten. Zwei neue Team-





mitglieder gehörten zum Team. Nicht alle konnten so kurzfristig ihre Termine und Aufgaben verschieben. Andrea und André waren neu mit dabei und haben so das Team vervollständigt. Wieder konnten fünf Piloten für das „Racing Team Trabant Schweiz“ gemeldet werden. Wir mussten nur die Rennkombi, die wir einheitlich angeschafft hatten, aus dem Schrank holen, die nötigen Utensilien packen und schon konnte es los gehen.

Zusammen in zwei Autos fuhren wir ziemlich entspannt Richtung Most. Wir starteten mit einem Mietrenner zu den 12 Rennstunden. Für uns galt es erst ab dem Zeitpunkt ernst, wo wir unsere Box beziehen durften. Gerade rechtzeitig zur Fahrzeugabnahme trafen wir im Motodrom ein. Unser Renner war auf dem Prüfstand. Gestrenger Gesichtsausdruck bei den Prüfern, fragende Mimik bei uns,

doch alles ist in Ordnung, also nur keine Panik schieben.

Abends dann wurde das Rennauto in die Box gefahren und von uns für das Rennen vorbereitet. Wir installierten Kameras, passten die Sicherheitsgurten für den ersten Fahrer an, haben den Reifendruck nachgeprüft und die Scheiben geputzt. Nebenbei durfte unser Rennleiter Roman auch noch zur Auslosung der Startnummer. Er zog die Nummer 11, so standen wir schon beim Start ungewohnt weit vorne. Alles klar, für uns konnte es losgehen. Auch in der Nachbarbox, bei unseren Freunden vom Trabi Team Thüringen, war kaum Hektik zu spüren. Alles ging seinen Gang. Wir hatten so noch genügend Zeit uns freundschaftlich auszutauschen. Man redete nicht nur über das bevorstehende Rennen. Freunde unter sich eben.

Ostersonntagmorgen, schon früh stan-



den wir wieder bei unserem Rennfahrzeug. Noch einmal die Kontrollen wiederholt. Patrice, Fahrer Nummer eins, sitzt schon fest geschnallt im Auto. Hohe Herzfrequenz, hohe Anspannung und hohe Erwartungen. Punkt 08.00 Uhr ging es los. Die Rennautos brüllten über den Asphalt, viel Rauch und viel Lärm. Erste Positionskämpfe und Überholmanöver zeugten vom Ehrgeiz der Piloten. Obwohl es kein Sprintrennen war: schon in der ersten Runde gab es Blessuren und Schäden an den Autos. In den Boxen war alles ruhig. Entspannt warteten die Mechaniker und Fahrer auf den ersten Fahrerwechsel.

Nach 45 Minuten stand beim Trabantclub Schweiz der erste Fahrerwechsel an. Schon kommt das Auto in die Boxengasse gebraust. Hektik entsteht; Scheiben müssen gereinigt, die Radschrauben nachgezogen und der Tank gefüllt werden. Beim Fahrerwechsel plagte uns wieder das selbe Problem wie 2019. Die Sicherheitsgurten mussten unseren Bäuchen angepasst, verkürzt oder verlängert werden, je nach Postur und Bauchumfang. Diese Aktion nahm jeweils sehr viel Zeit in Anspruch. Geduld ist nicht die Tugend eines Rennfahrers, das merkt man bei diesen Boxenstopps deutlich. Nun, endlich ging ich als 2. Fahrer auf Strecke, die Ruhe kehrte in die Box zu-

rück, alles war gut. Ich fahre jedoch voll konzentriert meine Runden. Hier geht es nicht um die Position im Rennen, sondern darum den Trabant an seinen Grenzen um den Kurs zu bewegen. Alles scheint gut zu laufen. Ich werde mehr überholt als ich an Gegnern vorbei ziehen kann. Bis sich die dunklen Wolken in der Form der rot leuchtenden Ladelampe ankündigten. Ganz auf die Strecke konzentriert, bemerkte ich das



Warnsignal nicht, der Keilriemen war gerissen, was der Motor mit lautem Kreischen und einem Totalausfall quittierte. Das Auto musste in die Box geschleppt werden. Dort warteten schon die Mechaniker der Firma „Trabantwelt“ um das Auto schnellst möglich wieder auf die Piste zu bringen. Das Motörchen des Renners war hinüber und nicht mehr zu gebrauchen. Es stand ein eiliger Motorwechsel an. Diese Herkulesauf-



gabe schafften die beiden Mitarbeiter der „Trabantwelt“ in nur 25 Minuten. Uns blieb nur das Staunen und die Anerkennung ob dieser hoch professionellen und grossartigen Leistung.

Jetzt kam die richtig ruhige Zeit in der Box. Fahrerwechsel, Scheiben reinigen, Radmuttern anziehen, all das wurde zur Routine. Alle Mitarbeiter konzentrierten sich auf das Rennen. Immer nach 45



Minuten wechselte beim Trabantclub Schweiz der Fahrer. Andera hatte einigen Respekt vor dem Start. Erste Runden absolvierte sie mit grösster Zurückhaltung. Dann aber holte sie alles aus ihrem Renntrabant heraus. Ebenso André und Marc, auch sie versuchten ihre Rundenzeiten bei jedem Umgang zu verbessern. So bis in den späten Abend. Der letzte Fahrerwechsel stand an. Keine Probleme mehr. Für die Boxencrew war das Rennen gelaufen. Bis kurz vor 20.00 Uhr. Gelbe Flaggen wurden geschwenkt, ein Unfall auf der Strecke. Nach 11 Stunden und 50 Minuten fehlte die Nummer 67 bei der Durchfahrt vor den Boxen. Wo ist unser Auto geblieben? Kurz darauf kommt das Rennauto selbstständig zwar doch arg verbeult und verbogen auf der Rückseite der Boxengasse angehumpelt. Der Fahrer ist in

den Kies neben der Strecke geraten, er konnte das Auto nicht mehr steuern und hat sich samt Fahrzeug überschlagen. Das Auto blieb auf der Seite in der Strecke liegen. Nachdem der Pilot aus dem Auto geklettert war, hat er den Renntrabant wieder auf die Räder gestellt und ist zurück an die Box gefahren. Der Wagen war nicht mehr zu gebrauchen. Dem Piloten ist glücklicherweise nichts passiert,



er ist wohlauf und das ist das Wichtigste. Trotz diesem Unbill und den beiden „Unfällen“, werden wir – so ein neues 12-Stunden-Rennen im kommenden Jahr stattfinden wird – wieder mit Begeisterung mit dabei sein.

Reinhard

**Die Helden von Most von links;
Andrea, Patrice, Marc, André und Reinhard**



Weimar-Süssenborn vom 18./19 Juni 2022

Ein letztes Mal

Beim morgendlichen Start zur Fahrt nach Süssenborn, zum 26. Trabi Treffen Weimar-Süssenborn hatte keiner von uns eine Ahnung, dass dies die letzte Auflage dieses Treffens sein wird. Wie gewohnt von früheren Fahrten an Trabanttreffen in Deutschland, planten wir eine 2-tägige Anfahrt. So lange Fahrten sind Strapazen für das Fahrzeug und den Fahrer. Nicht immer ist man entspannt unterwegs. Bei der diesjährigen Anfahrt zum Weimarer Treffen kam erschwerend die grosse Hitze dazu. Ausgerechnet an diesem Wochenende stieg das Thermometer weit über 30 Grad. So kam uns ein Zwischenstopp auf halbem Weg entgegen.

Mit vier Ostautos machten wir uns schon am Donnerstag von Basel aus auf den Weg in Richtung Ostdeutschland. Zwei unserer Mitfahrer begannen ihre Reise von Zürich aus. Sie zogen den Weferlinger LC/9 und unseren Alpenkreuzer. Ein Rastplatz nach Heilbronn war unser Treffpunkt.

Sehr schnell zeigte es sich, dass diese 650 Kilometer zu fahren nicht einfach werden würde. Die Autos spulten die Kilometer zwar problemlos runter, doch Fahrer und



Beifahrer brauchten mehr Pausen als in den vergangenen Jahren. Die grosse Hitze machte uns allen zu schaffen. Fast rechtzeitig trafen wir am zuvor vereinbarten Treffpunkt ein. Zusammen fuhren wir die restlichen Kilometer bis nach Winterhausen am Main. ein beschauliches, kleines Dorf mit einem einfachen Hotel am kühlen Fluss. Wie warm der Tag war, zeigte sich am Ufer des Mains. Die Badestelle, speziell angelegt für die Bevölkerung und die Hotelgäste, war sehr gut besucht. Keine und keiner von unserer Gruppe hat sich in den Fluss gewagt. Nach der Ankunft war Entspannung angesagt. Ruhig werden, herunterfahren, das geht am besten in einem Biergarten. Im Schatten grosser Bäume oder unter dem Sonnenschirm, so lässt sich der Sommer gut ertragen.

Anderntags, am Freitag, ging unsere Reise weiter Richtung Süssenborn. Nun wa-

ren fünf Autos im Konvoi. Wieder ohne ein Mucken haben uns die Autos an unser Ziel getragen. Auf dem Platz des Treffens wurden wir freudig empfangen. Da wir uns mit Wohnwagen, Klappfix und Zelt angemeldet hatten, war für uns eine grosse Stellfläche reserviert.

Jetzt erst kam für uns die grosse Herausforderung dieses Wochenendes. Aufklappen des Zeltanhängers und das Aufspannen des Zeltes. Dazu das kleine



Wohnwägelchen, so plaziert, dass sich die beiden Vorzelte gegenüber lagen. Wirklich keine leichte Aufgabe für notorische Hotelschläfer und Warmduscher. Nun, nach einem gerütteltem Mass an Zeit, die Campingnachbarn schauten schon hilfsbereit, standen Zelt, Klappfix und Wohnwagen richtig und wie gewünscht dicht bei einander – die Küche bereitgestellt für das Frühstück und die Betten für die Nachtruhe hergerichtet.

Als erstes erfreuten wir uns aber am Trabantfest. Viele Freunde und Bekannte aus früheren Treffen sind während unserer Aufstellarbeiten eingetroffen. Es machte uns grosse Freude all die bekannten Gesichter nach langen zwei „treffenfreien“ Jahren wieder zu sehen. Es gab viel zu erzählen und viel zu erklären, wieder miteinander zu reden eben. Gemütlich, mit Freunden den Abend vor dem Zelt zu

verbringen, das war das Ziel. Dieses Ziel haben wir erreicht. Es war schon spät, als wir uns anschickten uns im Zelt schlafen zu legen. Zumindest für mich eine neue Herausforderung. Bis jetzt habe ich mehr unter dem freien Himmel als in einem Zelt übernachtet. Also in den Schlafsack gestiegen, Taschenlampe ausgemacht und eingeschlafen. Die Nacht habe ich erstaunlich gut überstanden. Das Frühstück, vorbereitet von Marc, ein erfahrener Camper, genossen wir zusammen.

Am Samstagmorgen stand die traditionelle Ausfahrt auf dem Programm. Die Freunde des Trabi Teams Thüringen Weimar-Land haben eine interessante Strecke ausgesucht. Ein Stopp in Heichelheim und den Besuch des Kartoffelmuseums mit einer Ausstellung alter Ostfahrzeuge wie Wartburg, Trabant oder Barkas war der Höhepunkt der diesjährigen Ausfahrt. Wie in jedem Jahr mussten die Teilnehmer der Rundfahrt auch ein Wettbewerbsblatt ausfüllen. Je nachdem wie viele Fragen richtig beantwortet wurden, konnte man sich einen Pokal ergattern. Auf dem Platz beteiligten wir uns auch an den Spielen und am Geschicklichkeitsfahren mit dem Trabant, dessen Lenkung falsch herum funktionierte. Drehst du das Lenkrad nach links fährt das Auto nach rechts und umgekehrt. Ein teuflisches Fahrzeug.

Am fortgeschrittenen Samstagabend stand



die Pokalvergabe auf dem Programm. Unsere Truppe hatte auch hier viel Glück. Nicht in den Wissensfragen bei der Rundfahrt, sondern bei den speziellen Auszeichnungen. Ein Pokal, einer der grossen, hat uns sehr gefreut. Der Pokal, gestiftet von der Supermarktkette „Real“, für das Fahrzeug mit der grössten Detailtreue. Eine echte Auszeichnung für die Restauration des Trabant 600 Kombi. Dazu kamen noch die Pokale für die weiteste Anfahrt und der Pechvogel Preis. Dieser Preis wird an den oder die Teilnehmer abgegeben, welche während der Rundfahrt einen Schaden erlitten haben und dennoch weiter fahren konnten. An einem unserer Autos ist während der Fahrt der Keilriemen gerissen. Die schnelle Reaktion des Fahrers hat grösseren Schaden verhindert. Nach dem Aufziehen eines neuen Keilriemens knatterte der Motor wie vorher. Den Samstagabend verbrachten wir im Schatten der Bäume. Für einigen Gesprächsstoff sorgte die Aussage von Dieter Pemsel. Er teilte uns mit, dass dies das letzte Treffen auf diesem Platz gewesen sei. 26 Mal wurde auf dem Parkplatz von Real das „Trabi Treffen Weimar-Süssenborn“ organisiert. Eine Veranstaltung, welche sich über die Jahre ein

Stammpublikum geschaffen hatte, wird eingestellt. Dieter hat auch erklärt, dass der Verein auf der Suche nach einem neuen Standort oder Platz sei wo weitere Treffen stattfinden können. Wir werden sicher rechtzeitig darüber informiert, wo das sein wird.

Nach dem Einbruch der Dunkelheit hat uns Rüdiger mit seiner Musik unterhalten. Er sang zur Gitarre Lieder, die allen bekannt waren. Das hat die Zuhörer nicht nur zum Mitsingen animiert, zu der Musik wurde auch getanzt. Wieder, spät in der Nacht, begann der zweite Versuch, mit dem Schlafen im Zelt klar zu kommen.

Der Sonntagmorgen begann dieses Mal nicht wie immer. Jetzt mussten die Zelte abgebaut und die Anhänger und der Wohnwagen für die Heimfahrt bereitgestellt werden. Dies ging ganz flott voran und wir konnten so auch an der traditionellen Fahrt zum Weimarer Marktplatz mitfahren. Diese Parade war der Abschluss des 26. und letzten „Trabi Treffens Weimar-Süssenborn“. Hier waren wir immer gerne dabei. Es sind die letzten Augenblicke bevor wir uns wieder auf die lange, an heissen Sommertagen etwas anstrengende Heimfahrt machen. Aber das ist eine andere Geschichte.

Reinhard

