



Die Würfel sind gefallen ...

## der Countdown läuft ...!



**Nach unserem unvergessenen Grosserfolg anlässlich des 1. Internationalen Trabant-Treffens in der Schweiz im August 2007 beginnen wir uns langsam Gedanken zum nächsten Treffen in zwei Jahren zu machen. Zum wohl wichtigsten Punkt gehört ohne Zweifel, die passende Lokalität zu finden, denn wir dürfen mit einem bedeutend grösseren „Besucheransturm“ rechnen als das letzte mal im Amphitheater von Hüntwangen.**

Obwohl es uns und auch unseren Gästen dort sehr gut gefallen hat und wir auch im Jahre 2012 gern gesehene Veranstalter gewesen wären, haben wir nach einem ausgiebigen und kritischen Besichtigungstermin eine, wie wir finden, hervorragend geeignete Lokalität gefunden. An der Generalversammlung vom 12. März 2010 in Zürich haben wir das „Schachen“-Gelände in Aarau als Austragungsort des 2. Internationalen Trabi-Treffens 2012 in groben Zügen präsentiert.

Das Gelände des Aargauischen Pferde-

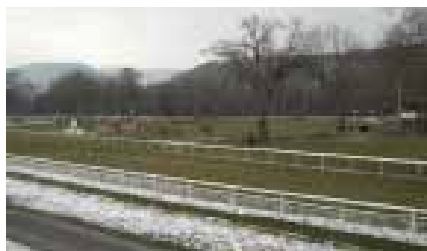




Rennvereins mit der weitläufigen Anlage und vor allem die umfangreiche und vollständige Infrastruktur der Rennbahn eignen sich unserer Meinung nach hervorragend für unseren gemeinsamen Grossanlass im August 2012. Allein die grosszügige Zuschauertribüne mit entsprechend vorhandenen Besucher-



Parkplätzen, die regengeschützten Unterstände für den Gastrobetrieb und die zahlreichen Wasch- und Duschmöglichkeiten haben uns sehr gut gefallen. Das Gelände der Rennbahn kann auch vielseitig durch unsere Gäste mit Zelt oder Wohnwagen genutzt werden. Bereits vorhandene Bars mit Ausschankmöglichkeiten sowie die nahe gelegene Badeanstalt und die malerische Altstadt von Aarau runden das positive Bild ab.



Nach Gesprächen mit den Verantwortlichen des Rennvereins haben wir auch eine finanziell interessante Offerte für die dreitägige Nutzung erhalten, die in einem absolut vertretbaren und fairen Preis/Leistungs-Verhältnis steht.

Wer Lust und Zeit hat, kann sich das Renn-Gelände an einem sonnigen Nachmittag gerne in Ruhe anschauen oder besucht die Internet-Seite des Aargauischen Rennvereins unter [www.aarauturf.ch](http://www.aarauturf.ch).

Ebenfalls an der Generalversammlung besprochen wurde die aktive Mitarbeit der Mitglieder des Trabantclubs Schweiz am 2. Trabi-Treffen 2012 in Aarau. Es wird nun Aufgabe des Vorstands sein, ein Organigramm zu erarbeiten und verschiedene „Ressorts“ festzulegen. Die Mithilfe jedes Einzelnen wird zu einem gelungenen und erfolgreichen Treffen beitragen! Wir zählen auf euch und freuen uns jetzt schon auf ein ereignisreiches Trabi-Jahr 2012 - der Countdown läuft ... !

Im Auftrag des Vorstandes  
Sepp Geser, Reinhard Müller und  
Patrice Meister

- 1 Tribüne für Zuschauer und Gäste**
  - 2 Das Gelände für den  
Concours d'Élégance aller Fahrzeuge**
  - 3 Geschlossene Halle für die  
Bewirtung der Gäste**
  - 4 Zelt- und Wohnwagengelände**
-

---

## Fingerzeig

Die ersten Geschichten, die wir zu hören bekamen, waren bestimmt die unserer Mutter. Sie las uns vor dem Einschlafen Geschichten vor. Ganze Bücher haben wir auf diese Weise verschlungen. Später dann, schon als Schüler, bekamen wir so manches Märchen aufgetischt. Anfangs glaubten wir alles, bis wir gelernt haben das Erzählte auseinander zu nehmen. Heute streichen wir einen Teil des Gehörten, wägen den Rest ab und filtern nochmals, bis wir der Meinung sind: jetzt kann ich es glauben. Lehrer, Ausbilder und Politiker haben uns diese Taktik gelernt, nun wenden wir sie an. Wie schön ist es, wieder einmal eine Geschichte zu hören oder zu lesen, die nicht abgewogen werden muss. Eine Geschichte, von der ich weiss: ja so kann es gewesen sein. Das sind Geschichten die Freude machen. Am liebsten lesen wir solches vor dem Einschlafen. Es beruhigt uns ungemein, wenn wir wissen, es gibt noch andere, die mit den gleichen Problemen kämpfen.

Für solche Geschichten ist die Postille „Kennzeichen DDR“ gemacht. Geschichten, die das Trabantleben und Trabant-Erleben schrieb. Jeder Trabantbesitzer hat schon solche Geschichten erlebt. Jeder hat Geschichten auf Lager, die ihm in seinem langen Trabantleben passiert sind.

Es ist schade, wenn diese Erlebnisse nur am heimischen Küchentisch zum Besten gegeben oder gar unter Verschluss gehalten werden. Solche Geschichten müssen hinaus in das richtige Leben. Dafür ist das Vereinsheft des Trabantclub Schweiz wie geschaffen, dahin gehören unsere Erlebnisse mit dem kleinen, knuffigen und kultigen Auto.

Ich lese von euch.  
Herzlichst Reinhard

Nachtrag zum Jahr, das war

## Der Trabantclub Schweiz an der Oldtimer-Ausstellung in Olten

**Nach einem überaus erfolgreichen und abwechslungsreichen Vereinsjahr 2009 möchten wir euch als Nachtrag einen Bericht über den Auftritt des Trabantclub Schweiz an der zum 7. Mal durchgeführten Oldtimer-Ausstellung in Olten vom 3. und 4. Oktober 2009 nicht vorenthalten.**

Organisiert wurde die Präsentation



historischer Fahrzeuge in der Stadthalle von Olten vom Oldtimer-Club Wiggertal, der vergangenes Jahr sein 35jähriges Vereinsjahr feiern durfte. Der OCW orientiert sich geografisch am Wiggertal bzw. dem Grossraum Olten-Zofingen-Aarau. Der Verein und die letztjährige Ausstellung sollen die Freude und das Verständnis an alten





Fahrzeugen verschiedener Fabrikate bei einem breiten Publikum fördern. 126 Automobile aus unterschiedlichen Epochen lösten bei den zahlreichen Besuchern positive, nostalgische Emotionen aus und sind als Zeitzeugen und Kulturgut erhaltenswert. Vernünftig eingesetzt sind sie aufgrund der geringen Kilometerleistung pro Jahr auch in öko-logischer Hinsicht trotz fehlenden Katalysators gut vertretbar. Auf Anfrage des OCW haben sich Michel Fankhauser und Patrice Meister vom Trabantclub Schweiz spontan bereit erklärt, an dieser umfangreichen Ausstellung mit ihren Trabis dabei zu sein und somit beim Schwerpunkt „Klein- & Kleinstwagen“ die Erzeugnisse des VEB

Sachsenring AWZ einem interessierten Publikum während zweier Tage näher zu bringen.

Unter all den gezeigten Old- und Youngtimern passten Michels P60 aus dem Jahre 1964 und der 601er Baujahr 1975 hervorragend dazu und „ernteten“ entsprechend viel Beachtung. An dieser Stelle danken wir dem Oldtimer-Club Wiggertal für ihr Interesse und die freundliche Einladung. Wir wünschen allen Mitgliedern für 2010 ein pannenfreies und geselliges Vereinsjahr, ganz nach deren Motto „Oldtimer-Hobby - mit Leib und Rost dabei“!

Die Internet-Adresse:  
[www.ocw-wiggertal.ch](http://www.ocw-wiggertal.ch)



## Am Oldtimer-Corso durch Fribourg mitgefahren

**Ein Jahr ist es her, dass sich der Trabantclub Schweiz bei der 34. Ausgabe des Oldtimer- und Teilemarkts in Fribourg vorstellte. Gross war die Beachtung, die dem Verein und seinen kleinen Autos zu Teil wurde. Ende Januar 2010 wurden wir von der Leitung der Oldtimer-Veranstaltung, Theo Rais, angefragt, am diesjährigen Corso mit zu fahren.**



**Trabant P60 und Wartburg 353, zwei der Stars am Jubiläums-Oldtimercorso des OTM Fribourg**

Solo, können die Erinnerungen an die Ausstellung vom vergangenen Jahr auf. Wie wir uns und unsere Autos herausgeputzt hatten. Schon am Vortag waren wir angereist, nur um ja nichts zu verpassen oder mit dem Standaufbau nicht rechtzeitig fertig zu sein. Die ganze Arbeit hatte sich gelohnt. Wie alle wissen, errang der Trabantclub Schweiz den 1. Preis bei der Publikumsbewertung. Auch die Veranstalter der 35. Ausgabe des Oldtimer- und Teilemarkts in Fribourg erinnerten sich an den viel besuchten und viel beachteten Stand des Trabantclub. Dies dürfte der Grund für die Einladung an den Jubiläumscorso gewesen sein. Niemand kann sich dem Charme des kleinen Ostdeutschen Autos entziehen.

Trotz mehrerer telefonischer Nachfragen bei den Clubmitgliedern standen dann leider nur zwei Autos des Trabantclub Schweiz am Start der Rundfahrt. Schon früh am Sonntagmorgen rannten der Wartburg von Patrice Meister und der P60 von Reinhard Müller über die A1

Richtung Fribourg. Um 09.00 Uhr war



Treffpunkt auf einem ausgesuchten Parkplatz in der Nähe der Ausstellungshallen. Wir erwarteten wunderschöne Jaguars, alte Rolls-Royces, Mercedes oder Maseratis. Als wir auf dem Ausstellungsgelände eintrudelten, standen schon einige sehr schöne und sehr alte Autos auf dem Parkplatz. Fachmännisch begutachtet wurden die Exponate aber nur von den Besitzern der andern Preziösen. Es war einfach noch zu früh für das wirkliche Fachpublikum, das zuerst die Ausstellungshallen besuchte, ausserdem regnete es ausgiebig. Dieser Regen war wahrscheinlich auch ausschlaggebend, dass viele der alten Autos, Sportwagen und berühmte Einzelstücke nicht auf dem Platz vertreten waren. Nun, wir stellten unsere Wagen



brav in die Reihe. Flankiert von einem Pontiac Trans Am Firebird, einem Jaguar 2.4 MK I aus Milano und einem MG TF Roadster standen Wartburg und Trabant P60 unbescheiden und fast unübersehbar in der Reihe. Nur kurze Zeit blieben wir auf diesem Parkplatz. Der Regen und die Kälte, es war sau kalt, trieben uns in die Ausstellungshallen. Der Veranstalter hatte für die Teilnehmer am Corso zum Brunch geladen. So verbrachten wir einige Zeit bei einem gemütlichen, verspäteten Frühstück. Wir liessen es uns richtig gut gehen. Danach hatten wir noch genügend Zeit, uns die Ausstellung anzusehen und all die unnötigen Dinge zu kaufen, die wir ganz dringend nicht brauchen. Ein spezielles Augenmerk hatten wir natürlich auf die Club-Show. Wieder stellten diverse Clubs ihre Autos aus. Herrliche alte Maschinen, noch vor dem Weltkrieg gebaut oder solche Muster, die wir von klein auf noch ganz gut kennen. Kein Verein oder Club war

aber so schrill und informativ wie das der Trabantclub im letzten Jahr war. Nach unserem Rundgang mussten wir dann wieder zu unseren Fahrzeugen zurück. Da sah es auf dem Corsostandplatz ganz anders aus. Sehr viele Menschen drängten sich um all die aufgestellten Wagen. Wir kamen gerade rechtzeitig, als sich ein junges Paar gegenseitig vor dem Wartburg und dem Trabant fotografierte. In der Hand hatten sie dabei ein altes, nachgemachtes Werbebild des P50. Nach mehreren Fotos verliessen sie dann den Platz ohne die anderen Autos eines Blickes zu würdigen. Nach einer kurzen Wartezeit startete der Oldtimer-Corso durch Fribourg. Gespannt warteten wir auf das berühmte „Gentleman start your Engines“. Daraus wurde nichts. Ein Polizeiauto mit eingeschalteten Blinkleuchten führte den Corso an. Zwei Polizisten auf Motorrädern begleiteten und leiteten uns. Wo ist der alte Rennfahrergeist geblieben? Nun, wir kurvten ohne Panne durch Fribourg.

---

Wahrscheinlich schon wieder wegen des Regens waren sehr wenig Leute am Strassenrand um zu winken. Ich hatte jedenfalls keinen Krampf im Oberarm. Spass hat es trotzdem gemacht. Es ist toll, mit dem kleinen Auto bei jedem Wetter auf Achse zu sein, die Fragen der Leute zu beantworten und Auskunft zu geben. Die letzten Fragenden trafen wir beim Zwischenstop auf der Autobahn.

---

„Wir haben sie in Fribourg gesehen, sagen Sie, geht denn das überhaupt mit diesem Wägelchen auf der Autobahn zu fahren?“

Damals in der DDR

### **S.M.H. Die Schnelle Medizinische Hilfe**

**Im Juni 1974 befasste sich die XV. Konferenz der Gesundheitsminister der RGW\*-Staaten in Budapest mit der Problematik der Notfallmedizin. Zur Erhöhung der Wirksamkeit der medizinischen Hilfe bei lebensbedrohlichen Zuständen wurden Empfehlungen verabschiedet, die auch allgemeinverbindliche Definitionen des medizinischen Notfalls beinhaltet.**



Unter Einbeziehung der Erfahrungen aus der Arbeit mit der seit 1967 bestehenden „Anweisung zur dringlichen medizinischen Hilfe“ wurden 1975 vom Ministerium für Gesundheitswesen zusammen mit dem Präsidium des Deut-

schen Roten Kreuzes der DDR (DKR) weitere Schritte bei der Stabilisierung der Versorgung der Notfallpatienten konzipiert. Der neue Leistungsbereich des staatlichen Gesundheitswesens - die Schnelle Medizinische Hilfe - nahm 1976 in 10 Bezirken und 4 Kreisstädten der DDR die Funktion auf.

Die Anweisung Nr. 2 des Ministeriums zum Aufbau der S.M.H. von 1979 legte als Aufgabenstellung fest, dass jeder Bürger der DDR zu jeder Zeit an jedem Ort schnell die notwendige medizinische Hilfe erhalten soll. Das betraf alle Hilfeleistungen bei akut erkrankten und schwer verletzten Bürgern unmittelbar

**\*RGW = Rat gegenseitiger Wirtschaftshilfe-Staaten (COMECON)**



---

am Ereignisort und auf dem Transport zur Rettungsstelle bzw. zum Krankenhaus sowie ärztliche überwachte Verlegungsfahrten zu Einrichtungen der spezialisierten Betreuung.

Darüber hinaus wurden durch die S.M.H. Aufgaben bei unvorhergesehenen Ereignissen, Katastrophen und Havarien im Rahmen einer Sofortreaktion übernommen. Die ständige Einsatzbereitschaft und Funktionstüchtigkeit der Strukturelemente der S.M.H. führten zusammen mit der Zuordnung von Kräften und Mitteln aus dem Bereitschaftssystem des Gesundheitswesens und des DRK der DDR zum führungs-mässigen Zusammenwirken mit der Zivilverteidigung. Einheitliches Vorgehen wurde auch bei den Aufgaben für die Organtransplantation, bei dringenden Transporten von ärztlichen Spezialisten, von Blut und seinen Derivaten sowie von Frühgeburten schrittweise durchgesetzt.

Der Fuhrpark der Schnellen Medizinischen Hilfe der DDR, welche über



die damalige Notrufnummer 115 zu erreichen war, umfasste hauptsächlich die Fahrzeugtypen Barkas B1000 und Wartburg 353 Tourist MED. Der Wartburg eignete sich besonders dort, wo lange Fahrstrecken zu überbrücken waren. Der Patient konnte liegend transportiert werden, wobei eine Notfallversorgung durch den Arzt auch während der Fahrt möglich war. Die Produktion des Wartburg MED erfolgte im VEB Karosseriewerk Halle in zwei Varianten. Zum einen für den DMH-Einsatz (Dringliche Medizinische Hilfe) mit einer medizinisch-technischen Ausrüstung für den Notarzt, zum an-





---

dem für den DHD-Einsatz (Dringlicher Hausbesuchsdienst), ggf. ergänzt durch den Dringlichen kinderärztlichen Hausbesuchsdienst DkHD. Die technische Ausgestaltung des Tourist wurde nicht verändert. Für den liegenden Transport eines Patienten wurde die Rücksitzbank nach vorne geklappt und der Beifahrersitz um 180 Grad gedreht. Der behandelnde Arzt sass nun am Kopfbereich des Patienten. Zur medizi-



nischen Ausstattung gehörten u.a. ein Sauerstoffgerät, ein EKG-Gerät sowie ein Transportkubator. Zum Einsatz kam

der Wartburg 353 zusammen mit dem Barkas B1000 auch bei der Nationalen Volksarmee NVA in entsprechender Lackierung.

Die Vorteile des geräumigen Barkas-Rettungswagens waren in der technisch einfachen und robusten Konstruktion zu sehen, die durch folgende Merkmale gekennzeichnet waren: Frontlenkerbauweise mit kleinem Wendekreis, Frontantrieb und Einzelradaufhängung, hervorragende Strassenlage sowie geringe Einstiegshöhe, stossgedämpfte Schwingsitze, motorunabhängige „Sirokko“-Benzinstandheizung. Zu den Aufgaben gehörten Transporte von Verletzten und Kranken auf Veranlassung der Leitstelle. Hergestellt wurde das Fahrzeug vom VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt und dem VEB MLW Ilmenau, verantwortlich für die benötigte Spezialausstattung. Diese wurde kontinuierlich ergänzt und verbessert, die letzte Ueberarbeitung fand 1990 statt (S.M.H. 2/5). In der Decke dieses Typs waren u.a. zwei Infusionsflaschen-





halter, eine Deckenleuchte und eine OP-Leuchte eingebaut.

Der Barkas mit der Bezeichnung S.M.H. 3 war für den DMH-Einsatz vorgesehen und kam vorwiegend in grösseren Leitstellen zur Stationierung. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse im „normalen“ Barkas entwickelten die VEB Barkas-Werke, der VEB MLW Labortechnik Ilmenau und der VEB Fahrzeug- und Karosseriebau Parkentin eine neue Variante mit erweitertem Aufbau. Die neu nach oben öffnende Heckklappe bot bei Regen und Schnee zusätzlich Schutz



beim Einladen. Der Fahrzeugaufbau erfolgte wie bereits erwähnt in Parkentin bei Rostock. Neben Reparaturen aller Art gab es schon zu Beginn der 60er Jahre erste Versuche im Fahrzeugbau. U.a. wurden Grubenrettungsfahrzeuge, Laborfahrzeuge auf Basis des IFA W50 und Uebertragungswagen für

das Fernsehen der DDR gebaut. 1981 wurde ein Prototyp präsentiert. Das Hauptaugenmerk galt der Karosserieform. Noch ohne Ausbau wurde das Erprobungsmodell auf Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit fast 2 Jahre getestet. Die Serienproduktion begann 1983. Bis 1990 verliessen pro Jahr 65 Fahrzeuge die Werkhallen. Im Produktionsjahr 1990 wurden die letzten 50 Fahrzeuge mit einem 1,3-Liter-Viertakt-Motor versehen. Alle 50 Exemplare wurden in die Sowjetunion ausgeliefert.

Nebst Barkas und Wartburg kamen vor allem in Berlin die so genannten „Regierungskrankenwagen“ des Herstellers Volvo vor. Es soll hievon lediglich eine einstellige Menge gegeben haben. In der Hauptstadt der DDR gab es keine S.M.H. in Kooperation mit dem DRK der DDR. Hier war der Rettungsdienst Ost-Berlin zuständig.

Lediglich für Hausbesuchsdienste und zu Krankentransportzwecken wurde zudem vereinzelt auch eine „zivile“ Version des Citroen CX eingesetzt. Über deren Anzahl ist nichts bekannt.

Im Zuge des Umbruchs und der Wende 1989 wurde das DRK der DDR und somit auch die Schnelle Medizinische Hilfe S.M.H. aufgelöst.

Einige der damaligen Einsatz- und



---

## 2 x Weimar

Mitglieder des Trabantclub Schweiz fahren in diesem Jahr an zwei Veranstaltungen nach Weimar.

### **Weimar zum 1.: Einweihung des neuen Vereinshauses**

Die erste Fahrt, auf eigener Achse, beginnt am Freitag, 21. Mai 2010. Früh um 07.00 Uhr treffen wir uns in der Meret-Oppenheimer-Strasse hinter dem Bahnhof Basel SBB. Vom Bus-Parkplatz aus starten wir unsere Fahrt nach Weimar. Mit vielen Pausen (ca. alle 80-90 Min.) erreichen wir Weimar gegen 16.00 Uhr. Die Rückfahrt ist für den Sonntag, 23. Mai 2010, geplant. Die Eröffnung des neuen Vereinshauses des Trabi Team Thüringen-Weimar Land e.V. ist der Anlass zu dieser aussergewöhnlichen Fahrt nach Weimar. Am Einweihungsfest wollen wir uns zusammen mit den Freunden des Trabi Team Weimar über das gelungene Werk freuen.

Bis jetzt sind es 4 Trabis und die Fahrer mit Anhang, die zu dieser Reise starten. Wir laden euch ein, dieses Wochenende mit uns und dem Trabi Team Thüringen zu verbringen.

### **Weimar zum 2.: 15. Trabant-Treffen Weimar-Süssenborn**

Einige Mitglieder des Trabantclub Schweiz fahren schon zum 4. Mal an das Trabant-Treffen Weimar-Süssenborn. Dieses Treffen wird zum 15. Mal organisiert und gehört damit schon zu den traditionellen Veranstaltungen in Deutschland. Drei der Treffenbesucher aus der Schweiz reisen mit dem Autozug ab Lörrach an. Die Anfahrt mit dem Zug zu machen, ist allerdings nicht nötig. Denn für die Rückreise werden nicht alle auf den Zug steigen. Ein Deutschlandfahrer wird während zweier Tage aus Weimar zurückreisen. Die Fahrt an das 15. Trabant-Treffen Weimar-Süssenborn beginnt für die Zugreisenden am Donnerstag, 4. Juni 2010, und dauert bis Montag, 7. Juni 2010.

**Interessierte Trabantfahrer, die gerne an einer der 2 Veranstaltungen in Weimar mit dabei sein wollen, können sich bei Reinhard Müller nach den Reisedetails erkundigen. Jeder Mitfahrer ist herzlich willkommen.**

---

---

## Termine für 2010

### Frühlingsfahrt

des Trabantclub Schweiz  
Samstag, 8. Mai 2010  
Paul und Franziska Kleger laden  
zur 1. gemeinsamen Ausfahrt im Jahr  
2010 nach Zürich-Seebach  
Eine Einladung mit Infos folgt

### Sommerplausch

des Trabantclub Schweiz  
Samstag, 10. Juli 2010  
Otto Gerber und Reto Rehli bewirten  
uns im Werkhof Wädenswil/ZH  
Eine Einladung mit Infos folgt

### Traditionelle Herbstfahrt

des Trabantclub Schweiz Samstag/  
Sonntag, 4./5. September 2010  
Eine Einladung mit Infos folgt

---

## 12. Trabant-IFA-Treffen 2010

IG Trabi-Freunde Hochrhein  
Donnerstag bis Sonntag,  
13. bis 16. Mai 2010  
[www.ig-trabifreunde.de](http://www.ig-trabifreunde.de)

## 15. Trabant Treffen Weimar-Süßenborn

Samstag/Sonntag, 5./6. Juni 2010  
Trabi-Team Thüringen Weimar Land e.V.  
[www.trabi-team-thuringen.de](http://www.trabi-team-thuringen.de)

## Militär- und Ostfahrzeugtreffen Pütnitz

Freitag bis Sonntag, 2. bis 4. Juli 2010  
[www.technikverein-puetnitz.de](http://www.technikverein-puetnitz.de)

## 5. Internationales

### Trabant-u. Ostfahrzeugtreffen

in Bad Säckingen-Wallbach (bei der  
Flösserhalle)  
Freitag bis Sonntag, 16. bis 18. Juli  
2010 Trabant- und IFA-Club Bad  
Säckingen [www.trabi.beep.de](http://www.trabi.beep.de)

## „Heimweh 2010“

Wartburg-Treffen in Eisenach Freitag  
bis Sonntag, 30. Juli bis 1. August  
2010 [www.wartburgtreffen.de](http://www.wartburgtreffen.de)

---

## 12. OMMMA

Ost Mobile Meeting Magdeburg 2010  
Samstag/Sonntag, 28./29. August  
2010 Elbauenpark Magdeburg  
[www.ifa-freunde-sachen-anhalt.de](http://www.ifa-freunde-sachen-anhalt.de)

---

## Schöner Wohnen ... mit Trabant



**Letzthin bei IKEA  
Dietlikon gesehen:  
gerahmtes Trabibild.  
Die Masse sind:  
ca. 150 cm Breite  
100 cm Höhe.**

---