
KENNZEICHEN



**„Die Deutsche Seite“, eine Rubrik der Wochenzeitung
„Tagblatt der Stadt Zürich“, veröffentlichte am
5. Dezember 2012 den folgenden Text:**

Ostalgie auf vier Rädern (Originaltext aus dem Tagblatt der Stadt Zürich)

AUTO Auch in der Schweiz gibt es Leute, die den Trabant zu ihrem Kultauto erklärt haben. Der Zürcher Marc Vollmer ist einer von ihnen.



Wie im Film «Go Trabi Go»:

Marc Vollmer geht nichts über seinen «Elektrabi». Bild: PD



Vereinsmagazin Trabantclub Schweiz 01 / 2013



VON STINE WETZEL

Fussgänger drehen sich nach ihm um, wenn er vorbeifährt. Marc Vollmer biegt mit seinem gelben Trabant, Baujahr 1986, Typ 106, in die Gessnerallee ein. Der 52-Jährige ist so gross, dass man meinen könnte, er sässe auf der Rückbank. Wie kommt so ein grosser Mann zu einem so kleinen Auto?



Noch dazu, wenn er Schweizer ist und das Auto ein DDR-Produkt?

Die Liebe zu seinem «Elektrabi» hält schon seit 21 Jahren. Als er 1991 die «Ostpappe» in die Schweiz holte, lebte Marc Vollmer noch bei seinen Eltern. Verguckt hatte er sich schon kurz vor der Wende in den DDR-Kleinwagen. Als Elektroingenieur der Zürcher Maag-Zahnradfabrik war er immer mal wieder im Wartburgwerk in Eisenach, Thüringen, wo auch die letzte Trabant-Serie hergestellt wurde. Eigentlich rollten zwischen 1957 und 1991 die über drei Millionen Trabi aus den VEB-Sachsenring-Automobilwerken Zwickau. Allesamt vorbestellt. «Einem Westler war es

damals nicht möglich, einen Trabi zu kaufen. Aber ich schwor mir, dass ich eines Tages einen fahren würde», erzählt Marc Vollmer und duckt sich etwas hinter der Frontscheibe, um die Ampel besser sehen zu können.

78 Trabi in der Schweiz

Dann kam die Wende, und die Trabi wurden verschertelt. Für 1000 Deutsche Mark erstand Marc Vollmer sein Stück Ost-Exotik, das er schon bald zum Elektroauto umbaute und für einen Trabi unerhört geräuschlos machte. «Wahrscheinlich war ich der erste Trabi-Besitzer in der Schweiz», meint er. Vielleicht stimmt das sogar. Ihm folgten einige. 2011 waren laut der Vereinigung Schweizer Mobilimporteure Auto-Schweiz 77 Trabi in der Schweiz zugelassen. Darunter befinden sich auch die Trabi von Sepp Geser und Peter Niederer, mit denen Marc Vollmer vor zehn Jahren den Trabantclub Schweiz gründete. Der Club hat mittlerweile 118 Mitglieder, Schweizer und Exildeutsche, die regelmässig grosse Fahrten machen. Marc



Vollmer könnte mit seinem «Elektrabi» aber nur 120 Kilometer mithalten, dann würden die Batterien schlappmachen. Daher fährt er der Trabi-Kolonie mit seinem Audi nach, den Trabi auf dem Anhänger. Gelegentlich bekommt der Club Anfragen für Hochzeitsfahrten und Events. Marc Vollmers «Pappe», «die ja eigentlich aus Baumwolle mit Vinylharz besteht», stand 2010 für eine Reisewerbekampagne im Zürcher Hauptbahnhof. Das Ost-Auto ist immer wieder für einen Gag gut. Auch wenn er mit dem Geld, das sein Trabi mittlerweile intus hat, mehrere Autos hätte kaufen können, würde Marc Vollmer seinen Begleiter nie hergeben. «Es ist eben ein Auto, das

es nicht mehr gibt, aus einem Land, das es nicht mehr gibt. Kein anderes Auto kann man so oft wiederbeleben. Und man fällt einfach auf. Leute, die eben noch griesgrämig dreinschauen, fangen sofort an zu lächeln, wenn sie einen Trabi sehen.
www.trabantclub.ch

„Dieser Artikel im Tagblatt der Stadt Zürich und die Bilder beweisen es deutlich: egal in welcher Form, Farbe oder Antrieb, der Trabant ist und bleibt der kleine, knuffige Autoliebling. Man ermöglicht dem Elektrabi nicht nur die Einfahrt in die Katakomben des Grimseckkraftwerks sondern nützt den „süßen Kleinen“ auch in der Werbung.“



Happy Birthday Werner

Am 27. Dezember 2012 feierte unser verdientes und langjähriges Vereinsmitglied seinen Geburtstag. Werner Stofer



und Usula Feusi luden die Mitglieder des Trabantclub Schweiz zu sich nach Hause zum Raclette-Essen ein. Rund ein Dutzend Trabi-Freunde und Bekannte des Geburtstagskinds fanden den Weg nach Schöpfheim b/Windlach und verbrachten einen kurzweiligen Abend an der reich gedeckten Tafel. Für die Gastfreundschaft und das gesellige Beisammensein an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön an Ursula Feusi und Werner mit den allerbesten Wünschen fürs neue Lebensjahr

Fingerzeig. . .

Initiative ergreifen, Anstoss geben, Anregungen zu einem Unternehmen machen; das ist die Kurzerklärung für Initiative. Im Vereinsleben heisst das eine Aufgabe übernehmen und die anfallenden Arbeiten bis zum Schluss durchführen.

Erinnern wir uns, viele Mitglieder des Trabantclub Schweiz haben im letzten Jahr die Initiative in diversen Ressorts des 2. Internationalen Trabanttreffens ergriffen, eine Mitarbeitergruppe geführt, Aufgaben verteilt und Arbeitseinteilungen gemacht. Nur Dank diesen initiativen Anführern und ihren Helfern hatten wir mit unserem Trabantfest so grossen Erfolg.

Auch die laufende Trabant-Saison funktioniert nicht ohne die Initiative Einzelner. Wir werden im 2013 vielen Herausforderungen begegnen und wissen nicht was auf uns zu kommen wird. Der Vorstand des Vereins wird neu besetzt. Schon an der letztjährigen Generalversammlung erklärte Otto Gerber seinen Rücktritt als Vereinskassier. Am gleichen Abend hat Hugo Scherer die Initiative ergriffen und sich als möglicher neuen Kassier gemeldet. Gerne hat der Vorstand dieses Angebot angenommen.

Genau so unkompliziert gelang es den Vorstandsposten des Beisitzers neu zu besetzen. Nach der Demission von Sepp Geser standen wir vor der Aufgabe einen neuen Beisitzer in den Vorstand zu finden. Dieser Posten konnte mit Reto Rehli schnell besetzt werden. Die Initiative, den Mut der Beiden diese Aufgaben anzugehen, ist für uns ein schönes Beispiel, wie das Vereinsleben gestaltet werden kann. Der Vorstand wird Hugo und Reto an der GV zur Wahl vorschlagen.

Es sind aber nicht nur die ehrenamtlichen Vorstandsposten, die in diesem

Jahr neu vergeben werden. Es haben sich auch andere Mitglieder gemeldet ihre Visionen für den Verein umzusetzen. So arbeiten Marc Vollmer und Philip Hostettler an der Neugestaltung unserer Homepage. Philip hat die laufende Homepage entworfen. Nach ihrem 10jährigen Bestehen sollte der Web-auftritt eine Auffrischung erhalten. Marc hat die Initiative ergriffen, sich mit Philip zusammen getan und eine neue Version der Homepage gestaltet. Die neue Homepage wird in Kürze aufgeschaltet und peu à peu ergänzt.

Ebenfalls neu besetzt werden musste die Funktion des Lagerchefs. Für dieses Amt konnten wir Werner Stofer gewinnen. Er kennt sich technisch mit unseren Fahrzeugen aus, hat gute Kontakte zu den Teilehändlern, nimmt individuelle Bestellungen entgegen und sorgt für den Versand. Er betreut auch das Ersatzteillager bei Ruedi Frick in Spreitenbach.

Eine weitere grosse Aufgabe wurde von einem Vereinsmitglied übernommen. Die Organisation der jährlichen Herbstausfahrt muss nicht immer vom Präsidenten vorbereitet werden. Hugo Scherer hat die Initiative ergriffen und stellte sich zur Verfügung diese grosse Aufgabe zu meistern. Das Gerüst für die Herbstausfahrt steht schon. Eine Säntisrundfahrt mit Abstecher zum Schwäbischen Meer ist geplant. Wir fuhrten schon längere Zeit nicht mehr durch die Ostschweiz.

Liebe Mitglieder des Trabantclub Schweiz, wie ihr lesen könnt, ist es wichtig, dass ihr eure Visionen, Ideen und Anregungen darlegt. So können alle im Verein von euren Ideen profitieren. Für die Umsetzung und die Organisation werden wir Hilfestellung bieten. Nie wird einer wegen seiner guten Idee in Vereinsarbeit untergehen.

Ich freue mich auf ein tolles Vereinsjahr.

Reinhard

Fit in die Saison 2013 mit unseren Ostautos

Ein Beitrag vom Dieter Pemsel, KFZ-Meister und 1. Vorsitzender des Trabi Team Thüringen, an alle Ostauto-Liebhaber.

Im Herbst, wenn das Wetter kühler wird und die Endjahreszeit beginnt, stellen wir unsere geliebten Ostfahrzeuge zum Überwintern in die Garage. In der Regel verbringen die Autos den Winter in einer Scheune oder anderen Örtlichkeiten und sie werden während der kalten Jahreszeit nicht bewegt. Wir versuchen unsere Lieblinge vor Verschmutzung und anderen



Einflüssen des winterlichen Wetters zu schützen. Aber auch wenn wir sie in den Wintermonaten nicht nutzen, unterliegen diese Autos einem gewissen Verschleiss. Die stark belastete Luft ist eine Möglichkeit, die dem Auto stark zusetzt und schadet.

Im Frühling kommt die Zeit, wo wir unsere Autos aus dem Winterschlaf aufwecken wollen und der neuen Saison entgegen sehen. Um gut gerüstet zu sein für die schönen Ausfahrten und die vielen Kilometer an Laufleistung, die wir bewältigen wollen, müssen wir vorbeugen. Entsprechend hoch ist der Wartungsbedarf im Frühling. Ein umfangreicher Check der wichtigsten Funktionen ist eigentlich unumgänglich.

Im Frühling sollten unsere Ostautos von der Last des langen Stehens in der Garage von Oktober bis März befreit werden und in der ersten Sonne des Jahres blitzen. Ein Frühjahrs-Check fürs Auto ist genau das Richtige, die ersten sonnigen Wochenenden kommen nämlich bald. Wie Sie Ihr Auto frühlingsfit machen können, sagen wir Ihnen.

10 Tips für den Frühjahrs-Check

1.

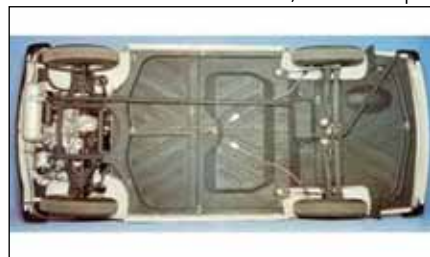
Nach dem langen Stehen in der Garage sollte man das Fahrzeug mit einer Vorwäsche gründlich reinigen, da sich Schmutz am Lack festgesetzt hat. Da-



nach wird das Auto mit handelsüblichen Mitteln eurer Wahl gewaschen und poliert. Auch kleine Roststellen können jetzt gut beseitigt werden.

2.

Der Unterboden muss eingesprüht werden, da er über das lange Stehen ausgetrocknet ist und sich Risse im Unterbodenschutz bilden, in die spä-



ter Wasser eindringen kann und sich so Rostnester bilden. Dem beugen wir mit dem Erneuern des Unterbodenschutzes vor. Auch die Federn sollten dabei etwas von der Konservierung gegen den Rost abbekommen.

3.

An den Scheibenwischern müssen die



Gummis geprüft und gereinigt werden. Wenn nötig muss man sie austauschen, da sie den ganzen Sommer ihre Arbeit ordnungsgemäss verrichten müssen. Mit guten Scheibenwischergummis schonen wir die Windschutzscheibe vor Kratzern.

4.



Die Lichtanlage muss nach der langen Standzeit auf ihre Funktion geprüft werden. Das Funktionieren der Batterie ist eine wichtige Sache. Nach den Flüssigkeitsstand in der Batterie schauen.

5.

Motorwäsche: Hier sollte man den Motor und Motorraum reinigen, so



können wir feststellen ob irgendwo Öl austritt. Genauso kontrollieren wir das Getriebe. Es kann durch das lange Stehen zu durchlässigen Dichtungen oder Simmerringen kommen. Ausserdem freut sich jeder Mechaniker über einen sauberen Arbeitsplatz am Auto.

6.

Reifen: Diese müssen alle auf den richtigen Luftdruck geprüft werden. Dabei das Ersatzrad nicht vergessen. Dies wird oft im Kofferraum übersehen. Auch sollte man jeden Reifen auf Risse oder andere Beschädigungen kontrollieren. Wenn nötig muss man die Reifen auswechseln. Dabei kann man auch wieder einmal die Räder auswuchten um einen ruhigen Lauf zu



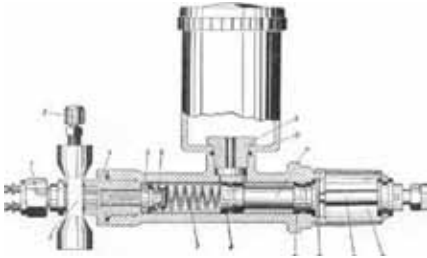
gewährleisten dies reduziert den Benzinverbrauch.

7.

Das Fahrzeug an den vorgegebenen Stellen abschmieren. Schaltstockführung fetten, Türscharniere ölen oder fetten und zuletzt die Schliesskeile schmieren.

8.

Die Bremsen: Hier kontrollieren wir den Flüssigkeitsstand im Bremsflüssigkeitsbehälter. Man sollte das Fahrzeug auf einer ebenen Fläche abstellen und die Fussbremse am Anfang einige Male kräftig durchdrehen. Ist das geschehen und das Auto lässt sich danach noch von Hand leicht vor- und



zurück schieben, müssten die Bremsen funktionsbereit sein. Lässt sich das Fahrzeug nicht schieben, ist das ein Zeichen, dass die Bremsen fest sind und nicht ordnungsgemäss funktionieren. In diesem Fall ist es ratsam die Bremsen von einem Fachmann warten zu lassen.

9.

Oben ohne? Was gibt es schöneres als im Frühling das Cabrio-Verdeck zu öffnen, Sonne und Wind durch die Haare streifen zu lassen? Bevor Sie das Cabrio aus dem Winterschlaf holen, prüfen Sie das Verdeck, damit

Sie im ersten Frühlingschauer nicht von Funktionsproblemen überrascht werden. Funktioniert es noch? Hat das Stoffverdeck den Winter ohne Schaden überstanden? Auch sollte man es mit Pflegemitteln behandeln um es für die kommende Saison wasserdicht zu machen.

10.

Nun das Letzte bevor es auf die erste grosse Fahrt geht. Ist alles an Bord? Fehlt vielleicht der Reserve-Birnenkasten, Verbandskasten, Werkzeug, div. Ersatzteile u.v.m. Also Kofferraum auf und als letztes kontrollieren, ob wir alles was laut Strassenverkehrsgesetz gefordert wird, mit dabei haben.

Jetzt ist es soweit und die Saison 2013



kann kommen. Wir können beruhigt an allen Touren, Treffen oder Ausfahrten teilnehmen.

Ich fahre mit einem guten Gewissen, denn mein Ostauto ist fit.

Dieter Pemsel



Polizeiruf 110

Der geneigte Leser kennt dies genau; nach getaner Arbeit kommt man spät am Abend kaputt und ausgelaugt nach Hause. Es ist schon dunkel und nicht mehr die Zeit alleine auf die Strasse zu gehen. Was gibt es da besseres als sich einen Krimi im heimischen Wohnzimmer anzusehen. Zur Zeit werden die alten Polizeiruf 110 Serien ausgestrahlt. Jedesmal nachdem man sich den gruseligen Schauer abgeschüttelt hatt, fragte sich der interessierte „West Fernsehschauer“ wie die ersten Folgen entstanden sind. Bei Wikipedia kann man sich sehr gut informieren. Wir wollen euch diese Erfahrungen nicht vorenthalten. Hier das Geschriebene für uns aus Wikipedia kurz zusammengefasst.

„Polizeiruf 110 ist eine deutschsprachige Krimireihe, die seit 1971 im DFF (1972–1990: Fernsehen der DDR) produziert wurde und nach Auflösung des DFF ab 1993 von verschiedenen ARD-Anstalten fortgeführt wird. Der Polizeiruf 110 wurde am 27. Juni 1971 im Deutschen Fernsehfunk als Gegen-



stück zum westdeutschen Tatort zum ersten Mal gesendet und entwickelte sich schnell zum Publikumslieblich in der DDR. Nach der Wende konnte sich die Fernsehserie in der gesamtdeutschen Fernsehlandschaft etablieren. So erreichte sie 2011 einen durchschnittlichen Marktanteil von 16 Prozent.

Der Polizeiruf in der DDR (1971–1989)

In den vom DDR-Fernsehen produzierten Episoden gab es kein festes Ermittlerteam; die Zusammenstellung der jeweils aktiven Kriminalisten erfolgte weitgehend zufällig und ohne Muster. Verbindendes Element war aber, dass in Folgen, in denen Oberleutnant bzw. Hauptmann Fuchs mitwirkte, dieser stets der Chefermittler war. Als Grund für diese Diskontinuität gibt die Literatur an, dass die einzelnen Schauspieler zum Teil sehr zeitintensive anderweitige Verpflichtungen hatten. Daher wurden die Polizeiruf-Folgen absichtlich so geschrieben, dass die einzelnen Ermittler nicht zwingend festgelegt waren, sondern problemlos gegeneinander ausgetauscht werden konnten. Die Handlungsorte waren unabhängig von den jeweiligen Ermittlern über die ganze DDR von der Ostsee bis zum Erzgebirge verteilt. Sie wurden nie ausdrücklich festgelegt bzw. namentlich erwähnt, konnten aber mitunter aus den Umständen erschlossen werden. Diese Konstellation einer überregionalen Ermittlungsgruppe stimmte mit der kriminalistischen Realität in der DDR jedenfalls für Fälle einfacher Kriminalität nicht überein.

Unterschiedliche kleine und größere Verbrechen wurden aufgegriffen und dabei ansonsten tabuisierte Themen wie Alkoholismus, Kindesmissbrauch und Vergewaltigung behandelt. Anders





als bei heutigen Krimis, in denen Tötungen praktisch die Minimalverbrechen sind, kamen zwar auch beim Polizeiruf 110 Morde vor, jedoch beschäftigten sich die Ermittler in allen Bezirken der DDR überwiegend mit den häufigeren und weniger schweren Delikten wie Einbruch, Erpressung, Betrug, Diebstahl und Jugendkriminalität. Im Gegensatz zum Tatort, der sich eindeutig auf die polizeilichen Hauptpersonen konzentriert und auch deren Privatleben darstellt, stand in den früheren Polizeiruf-Filmen die polizeiliche Ermittlungsarbeit stärker im Vordergrund. Die Drehbuchautoren legten besonderen Wert auf die Darstellung des Täters und seiner Psyche sowie der Hintergründe der Tat. Reisserische Action-Sequenzen waren dagegen selten.

Der Polizeiruf war eine der wenigen Sendungen des DDR-Fernsehens, in denen Probleme und Missstände offen – wenngleich mit pädagogischem Charakter – angesprochen wurden. Nach der Biermann-Ausbürgerung 1976, als das DDR-Fernsehen stärker politisch kontrolliert wurde, mussten einige be-



reits produzierte Polizeiruf-Folgen zum Teil stark gekürzt werden, z. B. Der Einzelgänger.

Grundsätzlich hatten die Drehbuchautoren und die Regisseure im Polizeiruf mehr Möglichkeiten, um z. B. Gesellschaftskritik anzusprechen. Dies geschah oft in der Form von Rede und Gegenrede: Der Kriminelle führte seinen gesellschaftswidrigen Standpunkt aus und begründete ihn mitunter sogar einigermaßen nachvollziehbar, sogleich antwortete ihm jedoch ein in der jeweiligen Folge als Sympathieträger aufgebauter systemtreuer Bürger, der den entgegengesetzten Standpunkt einnahm. Fachberater vom Ministerium des Innern (Mdl), dem auch die Deutsche Volkspolizei unterstand,



wachten bereits während der Produktion darüber, dass die Inhalte, z. B. in sprachlicher Hinsicht systemkonform blieben und die Kriminalisten so dargestellt wurden, dass sie dem offiziellen Wunschbild weitgehend entsprachen. Die Polizisten wurden, mit einigen Ausnahmen in den späten 1980er-Jahren, weder rauchend noch Alkohol trinkend und auch nicht etwa lässig angezogen gezeigt.

Ein häufig vorkommendes Motiv – insbesondere auf Täterseite – war der Alkoholmissbrauch, der zu DDR-Zeiten ein gesellschaftlich großes Problem darstellte, aber in den Medien im Regelfall nur sehr abgemildert angesprochen wurde. Der Alkohol wurde als Mit

ursache für die kriminelle Entwicklung dargestellt, wobei er aber nie als Entschuldigung herhalten konnte.

Im Kreuzworträtsel-Fall von 1988 wurde einer der bekanntesten Kriminalfälle der DDR-Geschichte, der als Kreuzworträtmord bekannt gewordene sexuelle Missbrauch und Mord am siebenjährigen Lars Bense 1981 in Halle-Neustadt, nahezu authentisch nachgezeichnet.

Täter waren auffällig oft lebenslustige, staatskritische Bürger, insbesondere zu Anfangszeiten der Reihe gern aus dem Umfeld von selbstständige Gewerbetreibende, später auch Angehörige der – oft technischen – Intelligenz; nomenklaturmässig höchstgestellter Täter war wohl ein Betriebsleiter in Auskünften in Blindenschrift. Als guten Gegenpol zum Täter gab es nicht selten fleißige und staatstreue (einfache) Werk tätige, die als moralisch überlegen präsentiert wurden.

Die Wende-Zeit (1989–1991)

Wie wohl keine andere Serie reflektierte der Polizeiruf die Wendezeit in der

DDR. Dies betrifft nicht nur die Fälle, sondern auch das Privatleben der Ermittler („Was, dein Sohn auch?“). Auch zeigt Hauptmann Beck, wie die Polizei sich der neuen Zeit und dem neuen Verständnis von Bürgerrechten anpassen muss: Es dürfen z. B. Zeugen nicht mehr einfach „zugeführt“ werden; die Ermittler müssen sie nun persönlich aufsuchen („... wie sollen wir denn so arbeiten?“). Auch „Vereinigungskriminalität“ und soziale Probleme nach der Deutschen Einheit wurden thematisiert.“

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie



Oldtimer-Messe in Erfurt 2013

Alle Jahre wieder besuchen Mitglieder des Trabantclub Schweiz die erste grosse Oldtimer-Messe des Jahres in den Messehallen von Erfurt. Übers Wochenende vom 19. bis 20. Januar fuhren Reinhard, Marc und ich nach

Thüringen. Die Strassenverhältnisse unterwegs waren auch dieses Jahr eher prekär, es zog ein eisiger Wind über das Land. Obwohl die Wettervorhersagen Schnee versprochen hatten und es in Baden-Württemberg auch tüchtig schneite, kamen wir gut voran. Kein





Stau, kein Unfall, nur die gluschtigen Werbepлакate vor den Einfahrten zu den Rastplätzen haben uns dazu verleitet, während der Anfahrt Rast einzulegen. Gegen Mittag des 19. Januar erreichten wir unser Ziel.

In Erfurt präsentierten in und um die Messehallen zahlreiche Anbieter ihre Präziosen. Nebst teilweise recht ordentlich ausgestellten und heiss begehrten Teilen wurde aber auch sehr viel Ramsch zum Kauf angeboten. Es scheint, dass viele Verkäufer nicht mehr von guten Ersatzteilen und ungereinigtem Rosthaufen unterscheiden. Von Jahr zu Jahr werden auch immer weniger Trabi- oder Wartburg-Teile angeboten, dieser Umstand fiel uns vor allem auf. Dagegen ist die Ersatzteilversorgung für Zweiräder wie Simson oder MZ vermehrt und auf die nahe Zukunft gesehen durchaus gewährleistet. Auch schon traditionell präsentierten unsere Freunde vom Trabi-Team Thüringen aus Weimar ihren Vereinsstand und so ergab sich ein herzliches Wiedersehen bei Kaffee und Keksen.

Unser Respekt galt hingegen den zahl-

reichen Teilehändlern welche bei eisigen und gefühlten minus 20 Grad auf dem offenen Gelände ausharsten und sich bestimmt selbst mit russischen Filzstiefeln an den Füßen auf ein wärmedes Bad am Abend freuten...!

Wir haben uns am Sonntag wieder auf die Rückfahrt gemacht. Auch jetzt versprach der Wetterbericht Eisregen, Schnee und Blitzeis. Während unserer Heimfahrt sind diese Wetterphänomene glücklicherweise ausgeblieben. Wir sind wider Erwarten ohne erwähnenswerte Vorkommnisse zeitig wieder zuhause angekommen, voller neuer Eindrücke und Ideen aber auch mit einigen wichtigen und weniger wichtigen Teilen im Gepäck!

Was auch immer wieder erwähnt werden muss ist die Verpflegung in der Messe. Trotz Eiseskälte bilden sich an den Essständen mit den Thüringer Bratwürsten lange Schlangen. Auch wir haben uns angestellt, erstens wegen der Bratwürste und zweitens wegen der alljährlichen Tradition.

Patrice



Termine 2013

Fr 08. März 2013

Generalversammlung
(ZH Wollishofen) auf dem Schiff

Frühlingsfahrt

mit Paul und Franziska Kleger
Sa 25. Mai 2013
Eintritt Museum in Bäretswil Fr. 15.–

Offene Rennbahn Oerlikon

Wir präsentieren unserer Autos auf der
Offenen Rennbahn, Datum folgt

OSMT

in den Stierenstallungen in Zug
So 5. Mai ab 10.00 bis 13.00 Uhr,
Eintritt Fr. 5.–

Sommerplausch

mit Otto und Reto
Sa 17. August 2013, mit Ausfahrt,
Museumsbesuch und Grillverpflegung

Traditionelle Herbstfahrt

Sa und So 14./15. September 2013,
Säntisrundfahrt und Abstecher zum
Schwäbischen Meer

Präsentation unserer Autos

Klausenrennen 2013
Sa 27. oder So 28. Sept. 2013

Internationale Treffen

19. Internat. Trabant-Treffen Anklam

Mi 08. bis So 12. Mai 2013

15. Trabant-/IFA-Treffen Wehr

Fr 10. bis So 12. Mai 2013
Mitglieder des TCCH machen mit

19. Trabant- und IFA-Treffen Mühlhausen

Fr 17. bis Mo 20. Mai 2013

Trabanttreffen Beierfeld/Erzgebirge

Fr 17. bis Mo 20. Mai 2013

18. Trabanttreffen Weimar/Süßenborn

Sa 01. bis So 02. Juni 2013
Mitglieder des TCCH machen mit

3. Ostfahrzeugtreffen

in Germersheim am Rhein
Fr 07. bis So 09. Juni 2013

17. Internationales Trabant- fahrer Treffen in Zwickau

Fr 14. bis So 16. Juni 2013

7. Trabant & Ossitreffen

des Trabant Team Ulm
Fr 28. bis So 30. Juni 2013

4. Trabant und Ifa-Treffen

in Wiesmühl/Alz
Fr 05. bis So 07. Juli 2013

14. Heimweh 2013 Eisenach

Wartburgtreffen
Fr 02. bis Mo 05. August 2013

5. IFA-Sommertreffen

Hohenlohe
Fr 02. bis So 04. August 2013

15. OMMMA Magdeburg

Sa 31. Aug. bis So 01. Sept. 2013

Dachzelttreffen

in Kelbra/Kyffhäuser
Fr 06. bis So 08. September 2013

4. Trabant Wartburg und Barkas Treffen Gotha

Sa 06. bis So 08. September 2013

23. Trabant- & IFA-Treffen

Westerwald / Döttesfeld
Fr 11. bis So 13. Oktober 2013:
