

---

# KENNZEICHEN



## Zürich HB als exklusivster Trabi Parkplatz der Schweiz

**Alles fing mit einer e-mail Anfrage vom 28. August 2010 von Rail-tour-Frantour Suisse an. Die Firma würde gerne eine Werbeveranstaltung für Reisen nach Berlin im Hauptbahnhof Zürich durchführen, und da wäre ein Trabi sicher ein guter Blickfang.**

Nach einigem hin und her und feilschen wegen dem Preis (ich verlangte erst die üblichen 500.- CHF für Hochzeitsfahrten) konnten wir uns und dann auf einen etwas kleineren Preis einigen. Sie hatten inzwischen noch andere Angebote eingeholt aber schlussendlich war keiner bereit oder zu weit weg, ich

selbst wohne ja in Zürich und daher am nächsten beim HB.

Das Befahren des HB mit einem Auto setzt eine ganze Reihe Sonder Fahrbescheinigungen voraus. Da überall Webcams und Ueberwachungsanlagen installiert sind, wäre innerhalb kürzester Zeit die Polizei mit einem





Grossaufgebot vor Ort gewesen. (DDR lässt grüssen). Zum Glück konnten mit der SBB Überwachungszentrale und der Railtour dies alles gelöst werden, ein präziser Zeitplan +/- 5min wurde erstellt. Das Befahren ist nur während der ruhigen Taktzeit von XX:05-XX:20 möglich. Dummerweise ging eine Woche vor dem Termin meine 20-jährige elektrische Steuerung an meinem Trabi kaputt, ich konnte also nicht mehr selbst fahren. Da ich es aber gewohnt bin, ihn auf dem Hänger überall hinzubringen, war dies auch kein Problem.

Einfahrt Donnerstag 2. Sept. 2010 um genau 06:05 mit Hänger in den HB. Da es vor dem HB keine Parkplätze für



Hänger gibt, und ich den Slot 06:05 nicht verpassen durfte war ich 3min zu früh dort. Prompt kam ein Lastwagen der Gemüse anliefern musste, welcher den gleichen Slot von 05-20 hatte. Dessen Fahrer veranstaltete sofort ein grosses Geschrei, er könne nicht abladen, es sei verboten, er hole die Polizei, und schon standen die ersten Passanten um den Trabi, auch wenn es erst sechs Uhr in der Früh war. Zum Glück kamen aber sogleich 4 Leute von der Security und die Dame von Railtour (alle mit Leuchtwesten) welche mich an den Platz unter dem Engel von Niki de Saint Phalle in die Haupthalle geleiteten. Sofortiges Abladen und bis 6:20 wieder mit dem Hänger rausfahren. Dann das gleiche am Samstagabend diesmal um 17:05 mit tausenden von Leuten im Bahnhof beim Rausfahren. Alles in allem ein neues Trabiabenteuer, auch den Leuten von Railtour hat es sehr gut gefallen, es seien während der drei Tage immer wieder Leute auch Ex-DDR'ler vorbei gekommen. Viele glaubten der Trabi sei der erste Preis für einen Wettbewerb, welcher Railtour durchführte und einige wollten den Trabi gar kaufen. Einige Tage danach ist der „Umrüster“ Manthey Mobil extra von Berlin mit dem Zug nach Zürich gekommen und er hat in meiner Garage die Steuerung ersetzt. So etwas gibt es nur bei Trabis – 20 Jahre on site Garantie.

**Marc Vollmer**

---

## Fingerzeig. . .

Frühling, der astronomische Frühlingsanfang war am 21. März. Normalerweise ist es für unser Gefühl in dieser Jahreszeit noch immer tiefer Winter. Jetzt aber Ende April kommen die ersten Frühlingsgefühle und -Gedanken auf. Die Hausfrau und Mutter macht das, was sie jedes Jahr um diese Jahreszeit tut. Kaum ist der Schnee geschmolzen und die ersten Krokusse lugen aus der Erde, legt sie los. Die warmen Sonnenstrahlen regen ihren Putztrieb an. Der Staubsauger wird für den Frühjahrsputz bereit gemacht. Der Stecker kontrolliert, das Kabel abgerollt und auf sichtbare Schäden hin begutachtet. Putzkübel und Putzlappen werden zusammengesucht. All die nötigen Reinigungsmittel, die es für eine solche Aktion braucht in Reih und Glied aufgestellt. Mich dünkt es riecht schon nach Zitrone und Veilchenfrische. Zu guter Letzt wird der geliebte Ehemann, Partner oder Freund gerufen sich an der jährlichen Reinigungsaktion zu beteiligen. Dieser Kandidat der häuslichen Putzarbeit aber hat den Braten (Zitronenduft) schon lange gerochen. Er hat sich sicherheitshalber in seine Werkstatt oder seinen Hobbyraum verdrückt. Abstauben und Fensterputzen, Böden wienern und Ablufffilter reinigen gehören nicht zu den bevorzugten Tätigkeiten eines Besitzers von alten, ehrwürdigen Autos. Neben der täglichen Arbeit zur Erhaltung des Standes und dem Wohlbefinden der ganzen Familie hat er noch andere wichtige Aufgaben. Da wäre unter anderem das Lupfen der Staubdecke, die er bei Winteranfang über seine automobile Raritäten und Preziosen gelegt hat. Dies hat er zwar in freien Minuten, während der langen Wintermonate schon oft getan. Heute

aber, genau heute am Frühlingsputztag, erfasst ihn eine innere Unruhe. Es liegt etwas in der Luft. Eine frische Brise weht durchs geöffnete Garagenfenster. Die Sonne scheint, die Tage werden länger und die Spatzen pfeifen es von den Dächern, es ist Frühling. Für den Freund des besonderen Autos ist Frühjahrsputz angesagt. Wir nehmen vorsichtig die Decke vom Wagen, bereiten das Auto für den ersten Start vor. Der Anlasser dreht und das Motörchen springt an. Behutsam fahren wir unser Wägelchen an die Sonne. Mit einem zufriedenen Lächeln stehen wir auf dem Garagenvorplatz. Jetzt gibt es kein Halten mehr. Wassereimer und Putzlappen aus der heimischen Küche sind organisiert. Mit dem Wasserschlauch und dem besonders schonenden Shampoo gehen wir ans Werk. Waschen, Trocknen, Polieren, alles machen wir ganz alleine. Niemand muss, ja darf uns helfen, wenn wir unsere kleine vierrädrige Kostbarkeit für die erste Ausfahrt bereit machen. Unsere liebevolle Gattin kann derweil das Haus oder die Wohnung auf Vordermann bringen; wir haben keine Zeit. Zur Belohnung, weil sie uns genau am Tage des Frühjahrespuzzes in Ruhe gelassen und uns unsere Arbeit erledigen liess, darf sie an der Frühlingfahrt des Trabantclub Schweiz mitfahren. Ich bin überzeugt, sie wird stolz auf dem Beifahrersitz Platz nehmen. Liebe Freunde, es ist Zeit, den Trabant für die erste Ausfahrt und das Fahrjahr 2011 bereit zu stellen. Die Frühlingfahrt von Paul und Franziska Kleger findet am 21. Mai 2011 statt. Ich lehne jede Verantwortung ob der Tipps ab, freue mich aber auf den ersten Ausflug mit euch.

**Reinhard**

---

---

## Neues aus der Vergangenheit.

**Eines wissen wir, es gibt nichts Neues unter der Sonne. Das Rad wurde erfunden und seither versucht der Mensch sich möglichst bequem, ohne Anstrengung und vor allem im Sitzen vorwärts zu bewegen. Es gibt da noch die Radfahrer, die bewegen das Rad zur körperlichen Ertüchtigung; das ist aber eine andere Geschichte. Über das Wochenende vom 25. und 26. März hatte das August Horch Museum Zwickau zum Zwickauer Automobil-Kolloquium eingeladen. Dieter Pemsel, Freimitglied des Trabantclub Schweiz und Vorsitzender des Trabi Team-Thüringen Weimarer Land e.V. ermöglichte mir an diesem Symposium mit dabei zu sein.**



Zwei Tage lang durften wir begeisterten Oldtimerliebhabern zuhören. Diese Enthusiasten haben uns an ihrem grossen Wissen über die automobilen Vergangenheit teilhaben lassen. Schon die Einführung von Prof. Dr. Peter Kirchber, Direktor des August Horch Museums, liess keinen Zweifel offen, es geht auch heute noch darum aus der Vergangenheit zu lernen. Grosses Augenmerk warfen die Referenten dabei auf die Pioniere des automobilen Zeitalters. Karl Benz, der

1886 mit dem Patenmotorwagen als erster erfolgreich war. Im gleichen Jahr feierten Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach Erfolge mit diesem neuen, zukunftsgerichteten Antriebssystem. August Horch gehört als Ingenieur und Konstrukteur zu den Weiterentwicklern und Veredlern der damaligen Automobiltechnik. Mit der Erfindung des Benzinmotors musste sich Joseph Cugnot, der als Erster (1769) einen Wagen mit Dampf betrieben und gefahren hatte, geschlagen geben.

---



Die Dampftechnik musste sich der Entwicklung des Verbrennungsmotors beugen. Es war also nicht Karl Benz, der als Erster ein Auto konstruierte und fuhr. Cugnot ist durch die Entwicklung einfach schneller in Vergessenheit geraten. So viel zur landläufigen Meinung, wer das erste Auto gefahren hat. Wir hörten auch noch Referate über alternative Antriebe, den Elektroantrieb gestern (1899) und heute (2011). Interessant ist, dass die Elektromotor-Technik früh sehr gut entwickelt war; die Entwicklung der Kraftfahrzeug-Elektronik und die Zukunft des Elektroantriebs im Auto. Das Referat über die Entwicklung und den letzten Stand des Dampfantriebs im Automobil hat uns gefesselt. Speziell die darauf folgende Demonstration eines Dampfautos. Es ist erstaunlich, wie ruhig ein Dampf-auto auf der Strasse fährt. Der Ver-



brauch bei 60 Km/h beträgt ca. 2 Liter Wasser pro Kilometer. Was aus dem Auspuff kommt ist Wasserdampf; der Traum eines jeden Umweltbewahrers. Wir genossen am späten Nachmittag noch die Eröffnung der Sonderausstellung „Pioniere des Automobilbaus“. Diese Sonderschau würdigt die frühen Autobauer und ihre Werke. Am Samstag hatten wir die Gelegenheit



---

einen geführten Museumsrundgang mit zu machen. So informativ wie an diesem Tag habe ich das August Horch Museum Zwickau noch nie erlebt. Das wirklich Wichtige an diesem Wochenende war aber, dass ich es mit Gleichgesinnten verbringen konnte. Ich bedanke mich bei Dieter Pemsel, dass er mich auf dieses Kolloquium aufmerksam gemacht und sich dafür eingesetzt hat, dass ich daran teilnehmen konnte. Genau so stelle ich mir die Zusammenarbeit der beiden Clubs vor. Der Trabantclub Schweiz und das Trabi Team Thüringen arbeiten gut zusammen. So werden auch dieses Jahr wieder einige Mitglieder des Trabantclub Schweiz an das 15. Trabanttreffen Weimar-Süßenborn reisen. Das Reisedatum ist der 23. Juni mit dem DB Auto Zug oder auf eigener Achse. Jeder kann mitfahren.

**Reinhard**



---

Damals in der DDR

**Eigentlich war die Antwort des Vorsitzenden des ZK der SED Walter Ulbricht ebenso klar wie unzweifelhaft: „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten!“ - Als am 13. August 1961 die Betriebskampftruppen mit Unterstützung der Nationalen Volksarmee den „Antifaschistischen Schutzwall“ in Berlin doch errichteten, konnte niemand ahnen, dass diese Mauer 28 Jahre lang unüberwindbar sein sollte und wir uns dieses Jahr daran erinnern, dass vor nunmehr 50 Jahren ein Bauwerk mitten durch Berlin und später durch ganz Deutschland erschaffen wurde. Als am 9. November 1989 diese Mauer fiel, wurde in Europa Geschichte geschrieben.**

Mit dem Fall der Mauer, dem Ende des „Kalten Krieges“, den Veränderungen in der auseinanderfallenden Sowjetunion und des gesamten ehemaligen „Ostblocks“, entstanden aber nicht nur für die ehemaligen Bürger der DDR einschneidende Veränderungen. Neue gigantische Probleme entstanden durch diesen raschen Wandel. Die DDR als souveräner und anerkannter Staat existierte nicht mehr, die Veränderungen auf der politischen Karte Europas erforderten neue Strukturen. Davon besonders betroffen waren die in den östlichen deutschen Gebieten stationierten Einheiten der Roten Armee, welche ab Juni 1989 als WGT („Westgruppe der Truppen“) bezeichnet wurde. Mit sechs Armeen, vorwiegend Elitetruppen, stellte die WGT das grösste Truppenkontingent ausserhalb der UdSSR dar. Für ihre Soldaten und deren

Familien kam eine Stationierung in der DDR über Jahrzehnte einem Privileg gleich. Denn für die Rotarmisten war wegen der besonderen Versorgungslage der Dienst im „Frontstaat“ weniger entbehrungsreich als in den anderen Ländern des „Warschauer Vertrages“.

Andererseits hielt der Alltag der Westgruppe die gleichen Einschränkungen bereit wie in anderen Teilen der Roten Armee. Der Wehrpflichtige bekam vom Leben ausserhalb der Kasernenmauern wenig mit. Die Kontakte zwischen den Soldaten und der ostdeutschen Bevölkerung beschränkten sich auf ein Mindestmass. „Freundschaftsbesuche“ von Schulen und Parteikadern fanden vor allem aus ideologischen Motiven statt. Der planmässige kulturelle Austausch konnte zu keiner Zeit darüber hinwegtäuschen, dass sich Russen und Deutsche fremd blieben. Als am 11. Oktober 1990 die Tinte unter dem Vertrag über den Abzug der Roten Armee trocknete, blickten die meisten Sowjetsoldaten der WGT einer mehr als ungewissen Zukunft entgegen. Ihre Väter und Grossväter hatten sich von den Ufern der Wolga, der Festung Leningrad und den Gräben vor Moskau bis nach Berlin gekämpft. Vom Beginn der deutschen Invasion 1941 bis zur Kapitulation Nazi-Deutschlands hatten mehr als 27 Millionen Sowjetbürger ihr Leben gelassen. Nun sollten sie dem deutschen Teil der einstmals sowjetisch beeinflussten Zone den Rücken kehren, in dem sie verhältnismässig gut lebten.

Für viele Bürger der neuen Bundesländer war der Abzug nach fast 50 Jahren eine Erleichterung. Truppenbewegungen, Tiefflüge, Panzergefechte und Bombenabwürfe der WGT unterlagen bis zum Ende der DDR keinerlei Be-

---



**Auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg steigen am 1. September 1994 die letzten auf deutschem Boden stationierten Soldaten in einen Militärzug, der sie in die Heimat bringen wird. Sie bilden die Nachhut von sechs Millionen Sowjetsoldaten, die zwischen 1945 und 1994 in Deutschland und in der DDR ihren Dienst verrichteten.**

schränkungen. So war der Abschied der Sowjetarmee weniger eine menschliche als eine logistische Herausforderung. Mit 546 000 Armeeinghörigen und drei Millionen Tonnen Material wurde der über vier Jahre dauernde Rückzug zur grössten Truppenverschiebung in Friedenszeiten! Die BRD zahlte dafür an die UdSSR etwa 15 Milliarden D-Mark. Etwa die Hälfte des Betrages sollte für Wohnungsbauten in den Sowjetrepubliken verwendet werden, um den Heimkehrenden ein Obdach zu bieten. Dieses Unterfangen geriet ins Stocken, als Ende 1991 die UdSSR zerfiel und

die bis dahin errichteten Wohnsiedlungen nun plötzlich in der Ukraine oder in Weissrussland lagen. Trotz all dieser politischen Entwicklungen konnte der Abzug der WGT Mitte August 1994 früher als vereinbart zu Ende gebracht werden. Viele Armeeinghörige erwartete ein hartes Leben in der neuen alten Heimat. Es kam vor, dass Soldaten vor ihrem Abzug im Umkreis ihrer Kasernen alle verfügbaren Wohnwagen kauften und diese winterfest umbauten, um eine brauchbare Unterkunft für sich und ihre Familie zu haben. Logistische Schwierigkeiten wirkten sich noch Jahre

---



nach dem politisch erzwungenen und überstürzten Abzug auf die Moral der Armeen der „GUS“-Staaten aus. Die in Zeiten sozialistischer Mangelwirtschaft entstandene Tausch- und Schattenwirtschaft erreichte in den Jahren des Abzuges der WGT einen Höhepunkt. Waffen und andere militärische Ausrüstungen wechselten nicht selten an den Kasernenmauern gegen harte D-Mark den Besitzer. Viele mit dem Geld organisierte Luxusgüter wurden über die Militärliegerhorste um Berlin herum in die Heimat transportiert. Besonders begehrt waren aber u.a. auch gut erhaltene Personenwagen wie „Moskwitschs“ oder „Ladas“.

Andernorts, z.B. im ehemaligen Hauptquartier Wünsdorf südlich von Berlin, hätte man vermuten können, die Russen kämen wieder zurück. Krankenhäuser, Schlafsäle, Werkstätten und Küchen waren teilweise noch vollständig eingerichtet. Der Sowjetseite ging es darum, mit möglichst geringem Aufwand das Feld zu räumen. Die Liegenschaften umfassten im Herbst 1990 rund 290 000 Hektar - ca. 2,7% der Gesamtflä-



che der DDR. Zumindest für die Filmindustrie bot sich ein wahres „Eldorado“ an Kulissen. So wurden u.a. bekannte Streifen wie „Inglorious Bastards“ oder Polanskis „Der Pianist“ in Brandenburg gedreht. Andere „Hinterlassenschaften“, wie etwa ausrangierte Lastwagen, Panzer, Flugzeuge, wurden von heimischen Bastlern restauriert und wieder in Stand gestellt. Viele davon konnten gerettet werden und können heutzutage an vielen Treffen bestaunt werden, so z.B. am bekannten Ostblock-Fahrzeugtreffen in Pütnitz. Dort, ca. 30 Kilometer östlich von Rostock, findet auch dieses Jahr im Juli ein „Stelldichein“ von imposanten Exponaten statt, welche ebenfalls im angrenzenden Museum besichtigt werden können. Gigantischer Abzug: zwischen 1991 und 1994 zogen die sowjetischen Streitkräfte aus Deutschland ab. Eckzahlen einer gigantischen Truppenverschiebung:

- 677'000 Tonnen Munition
- 337'000 Soldaten
- 208'400 Zivilisten
- 95'000 Kraftfahrzeuge
- 8'000 gepanzerte Fahrzeuge
- 4'100 Kampfpanzer
- 3'600 Artilleriesysteme
- 600 Hubschrauber
- 600 Flugzeuge

Quelle:

„Loyal“, Ausgabe Nr. 10-2010  
Buch „Das Erbe der Sowjetarmee in Deutschland“ von Thilo Gehrke,  
Verlag Köster (Berlin)

**Patrice**

**Nicht vergessen!**

**Am 18. Mai treffen wir uns zur Frühlingsausfahrt bei Paul und Franziska Kleger.**

**Bei dieser Gelegenheit können die Hemden für das 2. Internationale Trabanttreffen Schweiz 2012 anprobiert werden.**

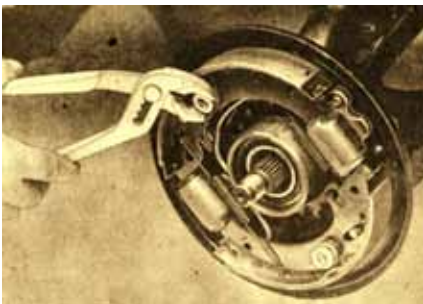
Technischer Rat zur ersten Fahrt im Jahr.

## Ab in den Frühling

**Draussen riechts nach Frühling und schon bin ich kaum zu bremsen. Früher war es noch schlimmer, da bin ich regelmässig ungebremst über das Ziel hinaus geschossen. Heutzutage, im gesetzten Alter mit grosser Erfahrung und viel, sehr viel „Vernunft“ passiert mir das mit dem über das Ziel hinauschiessen weniger. Man(n) kennt seine Grenzen und die Bremsen sind eingestellt.**

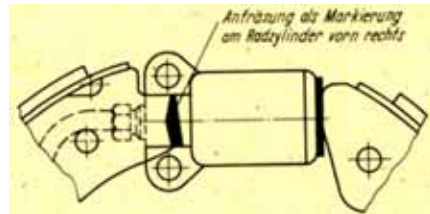
Der Frühling hält auch in unserer Garage Einzug und da gibt es vor der ersten Fahrt einige Dinge zu beachten. Wir müssen das Auto einer kleinen technischen Durchsicht unterziehen. Ein wichtiger Teil davon ist die Bremsanlage und die Bremsen. Für diese Überprüfung geht man am besten Schritt für Schritt vor. Zuerst kontrollieren wir das System visuell auf undichte Stellen. Die Schlauchverbindungen

**So zeigt sich die Duplexbremse am Vorderrad bei entfernter Bremsstrommel.**



ungen vom Bremsflüssigkeitsbehälter zum Hauptbremszylinder können in der winterlichen Standzeit unter wollener Decke undicht werden. Radbremszylinder können durch Korrosion festsitzen oder undicht sein. Dies zeigt sich, wenn aus dem Bremszylinder Bremsöl ausgeflossen ist und auf die Bremsbacken tropft. Das sehen wir aber nur bei abmontiertem Rad. Sitzt ein Bremszylinder fest, reiben sich die Bremsbacken während der Fahrt ständig an der Bremsstrommelwand. Eine Kontrolle nach der ersten, kurzen Fahrt auf Wärmeentwicklung mit der Hand hilft uns beim Erkennen solcher Probleme. Stark erhitze Felgen deuten auf festsitzende Bremszylinder hin.

## Ein Radbremszylinder im Schnitt



**Schematische Darstellung wie die Bremszylinder an der Vorderradbremse richtig eingebaut werden.**

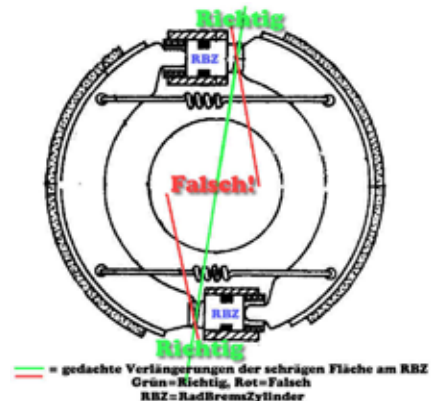
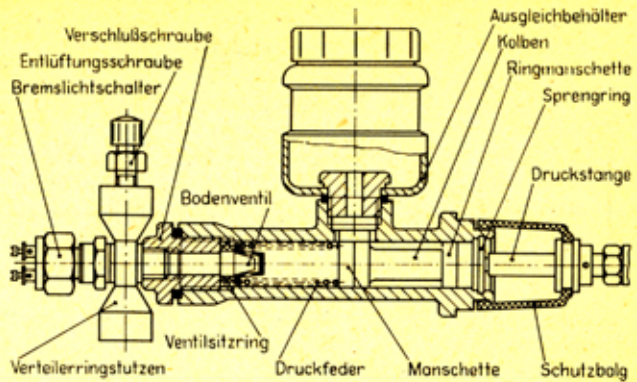


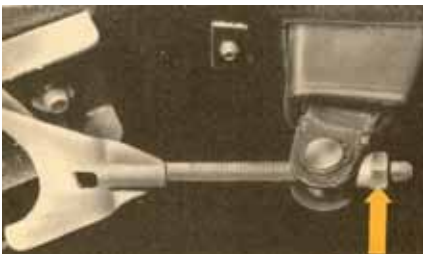
Abb. 62  
Hauptbremszylinder im  
Schnitt



**Der Hauptbremszylinder einer Ein-Kreis-Bremse im Schnitt.  
Wenn's hier klemmt darf nur der Fachmann Hand anlegen.**

Für Reparaturen an den Bremsen und am Bremssystem muss möglichst ein Fachmann zugezogen werden. Nur wirklich geübte Schrauber sollten diese Arbeiten selber ausführen. Bei Unsicherheiten immer eine Werkstatt aufsuchen. Der Fachmann kann dann auch gleich die ganze Bremsanlage auf eventuelle Fehler überprüfen und feststellen, ob beim Bremsen genügend Druck aufgebaut wird oder ob es Luft in den Leitungen hat. Sind die Bremsbacken noch stark genug, die Rückholfedern nicht gebrochen und der Nachstellhebel noch intakt. All dies sieht der

### **Seilführung mit Nachstellmutter der Handbremse**



Mechaniker bei abmontiertem Rad und abgezogener Bremstrommel. Er weiss auch, ob die Bremsflüssigkeit durch ihre hygroskopischen Eigenschaften über den Winter Wasser aufgenommen hat. Das Wasser setzt den Siedepunkt der Bremsflüssigkeit hinunter und Teile des Bremssystems korrodieren schneller. Der Fachmann wird die Bremsflüssigkeit, wenn nötig, fachgerecht auswechseln und die Bremsanlage wieder richtig einstellen.

Die Handbremse muss auch überprüft werden. Beim Anziehen der Handbremse sollten nach ca. 5 Rastern die Hinterräder blockieren. Unter dem Wagenboden, an der Seilführung, kann das Handbremsseil mit der Nachstellmutter gespannt werden. Jetzt müssen die Reifen noch auf äußerliche Schäden, Profiltiefe und den richtigen Reifendruck kontrolliert werden.

Alles in Ordnung, also los, ab in den Frühling.

Bremsen können wir uns später.

**Reinhard**

---

## Termine für 2011

### Clubtreffen Schweiz

#### 21. Mai

„Frühlingsausfahrt“ mit Franziska und Paul Kleger, Zürich-Seebach

#### 12. Juni

„Sommerplausch im Bündnerland“  
Rainer Kaufmann, Dorfstrasse 25,  
7405 Rothenbrunnen

#### 18. Juni

Präsentation in Baden, Weite Gasse  
„Fahrt in den Süden“

#### 20. August

„Sommerplausch“ Otto Gerber und  
Reto Rehli, Werkhof Wädenswil

#### 17./18. September

„Traditionelle Herbstausfahrt 2011“

### Treffen Deutschland

#### 2. bis 5. Juni

„13. Trabant- & IFA-Treffen Wehr/  
Hochrhein“  
[www.iq-trabifreunde.de](http://www.iq-trabifreunde.de)

#### 27.-29. Mai

„2. Ostfahrzeugtreffen Germersheim“  
(Rheinland-Pfalz)

#### 10.-12. Juni

„Trabanttreffen Beierfeld-Erzgebirge“  
[www.trabiteam-westerzgebirge.de](http://www.trabiteam-westerzgebirge.de)

#### 25.-26. Juni

„16. Trabanttreffen Weimar-  
Süßenborn“  
[www.trabi-team-thueringen.de](http://www.trabi-team-thueringen.de)  
mit Abstecher zum  
„16. I.T.T. Zwickau“  
[www.horch-museum.de](http://www.horch-museum.de)

#### 01.-03. Juli

„3. Trabant- & IFA-Treffen  
Wiesmühl/Alz“  
[www.trabant-piloten.de](http://www.trabant-piloten.de)

#### 01.-03. Juli

„10. Ostblock-Fahrzeugtreffen  
Pütnitz“  
[www.technikverein-puetnitz.de](http://www.technikverein-puetnitz.de)

#### 05.-07. August

„Heimweh“ Wartburg-Treffen Eisenach  
[www.wartburqtreffen.de](http://www.wartburqtreffen.de)

#### 02.-04. September

„Dachzelttreffen“ Bantikow/Potsdam  
[www.kugelkolbenmotor.de](http://www.kugelkolbenmotor.de)

#### 03.-04. September

„13. OMMMA“ Magdeburg  
[www.ifa-freunde-sachsen-anhalt.de](http://www.ifa-freunde-sachsen-anhalt.de)

---

