

# DER KOLBENFRESSER



Zeitschrift des Rollermobil-Club Schweiz  
[www.rollermobilclub.ch](http://www.rollermobilclub.ch)

Heft 1 - Januar 2026 - 48. Jahrgang

mit GV Einladung!

# IMPRESSUM

„Der Kolbenfresser“ Organ des Rollermobil-Club Schweiz

## www.rollermobilclub.ch

Ausgabe 48. Jahrgang, Heft 1  
Januar 2026

Koordinator Charly Müller  
Kolbenfresser Lenggiserstrasse 29  
8645 Rapperswil-Jona  
kolbenfresser@rollermobilclub.ch

Homepage Michel Bosson  
Rennweg 12c  
8484 Theilingen  
webmaster@rollermobilclub.ch

Auflage 150 Exemplare

Druck aebersold, Rapperswil-Jona

Copyright Alle Rechte vorbehalten.  
Nachdruck, auch auszugs-  
weise nur mit Genehmigung  
der Redaktion.

## Vorstand:

Präsident Curdin Coray  
Dorfstrasse 9  
8314 Kyburg  
Tel. 079 258 20 07  
praesident@rollermobilclub.ch

Kassier Jürg Schmidt  
Werkstrasse 26  
8636 Wald  
Tel. 055 246 33 70  
kassier@rollermobilclub.ch

Aktuarin Käthi Schmidt  
Werkstrasse 26  
8636 Wald  
Tel. 055 246 33 70  
aktuarin@rollermobilclub.ch

Beisitzer Walter Kälin  
Erlenbachstrasse 3  
8840 Einsiedeln  
Tel. 079 314 07 40  
beisitzer@rollermobilclub.ch

Beigetragen zum Kolbenfresser haben:  
Boris Eble, Thomas Good, Jürg Schmidt, Käthi Schmidt, Enea & Christian Stalder

Der Mitgliederbeitrag des Rollermobil-Club Schweiz beträgt Fr. 50.-, zu entrichten jährlich bis Ende März. Neueintretende Mitglieder bezahlen eine Aufnahmegebühr von Fr. 20.-. Sie erhalten dafür ein T-Shirt oder ein Polo-Shirt mit Clubblem und einen Aufkleber.

Vereinskonto Rollermobil-Club Schweiz  
8314 Kyburg  
IBAN CH29 0900 0000 8542 2052 1

WhatsApp Gruppe RMC Schweiz:  
Informationen rund um die Kleinwagen, Messen, Treffen etc.  
ohne politische Meldungen und unnötige Witzchen, resp. Filmchen. Wer das akzeptiert und  
dabei sein möchte, meldet sich unter: 076 390 02 62 (Martina)

Veröffentlichte Beiträge decken sich nicht zwingend mit der Meinung des Clubs oder der  
Redaktion.  
Für die Artikel ist der Unterzeichner verantwortlich.  
Alle Angaben ohne Gewähr.

Preise Inserate: siehe <https://rollermobilclub.ch/impressum>

## INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis / Terminkalender	3
Das Wort des Kolbenfressers / Traurige Nachricht	4
Einladung GV RMC	5
«Ja - ja ... wenn's rechte Leut sind» oder Servus Mölltal und Pfiati	6 – 11
Mutationen	11
Für euch entdeckt von Jürg Schmidt: Bond Cars	12 - 15
Mit Tiger und Karo über die Alpen (Tour de Swiss)	16 - 21
Schweizer Jugend forscht: Motograziellas Rückkehr	22 - 25
Unser Clubhök / Inserat «Restaurant Frohsinn» / Inserat «Götti-Motoren»	26
Inserat «Schruub & Schmied Coray»	27

## TERMINKALENDER

Veranstaltungen: **Alle Termine ohne Gewähr!**

**erster Freitag jeden Monat: Clubhök Rollermobil-Club Schweiz in Gockhausen**  
(siehe Seite 26)

6-3-26	GV RMC (siehe Seite 5)	5023 Biberstein
1-5-26 bis 3-5-26	13. Internationales Micro-Car Treffen	5616 Meisterschwanden Nur noch Plätze auf der Warteliste!
30-5-26 bis 7-6-26	Messerschmitt-Club DE-Jahrestreffen 2026 in	39606 Iden
4-6-26 bis 7-6-26	Internationales Heinkel- & Trojan-Kabinentreffen am Bodensee	exklusiv für Heinkel- & Trojan-Kabinen!
21-6-26	Museum «D'Schüür» 8156 Oberhasli - Tag der offenen Tür	Diesjähriges Motto: Dreiradtreffen, Moto, Auto, Traktor <a href="https://www.museumoberhasli.ch/">https://www.museumoberhasli.ch/</a>
16-7-26 bis 19-7-26	Internationales Jahrestreffen Heinkel-Club DE	
21-8-26 bis 23-8-26	Isetta Club DE Jahrestreffen in Holzminden	

Weitere Termine auf: [www.zwischengas.com](http://www.zwischengas.com)  
[www.swissclassics.com/de/veranstaltungskalender](http://www.swissclassics.com/de/veranstaltungskalender)

## **DAS WORT DES KOLBENFRESSERS**

Das neue Jahr ist noch fast ungebraucht und bietet doch schon Einiges:

Unter «[www.rollermobilclub.ch](http://www.rollermobilclub.ch)» ist die neue Homepage im Netz, erstellt mit viel Einsatz von unserem Internet-Verantwortlichen Michel. Unbedingt reinschauen! (Er wehrt sich übrigens nicht heftig, wenn ihm jemand mal einen Beitrag senden möchte oder so ... seine Mail-Adresse ist im Impressum auf Seite 2 zu finden).

Grosse Ereignisse werfen bekanntlich ihre Schatten voraus. Auf zwei solche möchte ich an dieser Stelle explizit hinweisen:

Vom 1. bis 3. Mai findet ein spezieller Jubiläumsanlass statt. Was vor 50 Jahren(!) in kleinem Rahmen begann, hat sich im Laufe der Zeit zum wohl weltweit grössten Anlass dieser Art entwickelt. Damals organisierte unser Mitglied Bernhard Taeschler mit seinem Team das erste Internationale Micro-Car-Treffen in Meisterschwanden. Nachdem der Anlass dann meistens in Wohlen und Umgebung stattfand, heisst es nun für die 13. Ausgabe zum 50jährigen Jubiläum «back to the roots», respektive zurück nach Meisterschwanden. Erwartet werden dort über 100 Fahrzeuge von mehr als 30 verschiedenen Marken. Das Plakat dazu findet ihr auf der Rückseite des Kolbenfressers.

Der andere wohl einmalige Jubiläumsanlass findet anfangs Juni am Bodensee statt. Heinkel- & Trojan-Kabinen treffen sich zum grossen Stelldichein, eingeladen von Michael Zeiser. Ich wage zu behaupten, dass eine solche Anzahl der genannten Kabinen seit Jahrzehnten nicht mehr an einem Fleck zu sehen war. Ob und wann Solches ein weiteres Mal geschieht, steht in den Sternen. Dieser Anlass ist exklusiv den beiden erwähnten Kabinen vorbehalten, «Schaulustige» sind aber sicher willkommen.

Es erwarten uns also Leckerbissen im neuen Jahr, auf die wir uns freuen können!

## **TRAURIGE NACHRICHT**

Anfangs Jahr erreichte uns die traurige Nachricht vom Tod unseres langjährigen Club-Mitglieds

### **Werner Gallenkämper**

Seit 2010 war er Mitglied bei uns. Seiner Frau Jolanda - auch sie Club-Mitglied - sowie der ganzen Trauerfamilie entbieten wir unser herzliches Beileid und wünschen viel Kraft in dieser schweren Zeit.

# Rollermobilclub Schweiz



**Einladung zur Generalversammlung  
am Freitag, 6. März 2026 um 19 h  
Schloss Biberstein, 5025 Biberstein AG**

im Haus Platanenhof, Dorfstrasse 8 /  
PP gleich unterhalb am Mühlerain oder ennet der Aare.

## Traktanden

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der GV vom 14. März 2025  
(siehe Heft 1, Oktober 2025 oder Website)
3. Jahresbericht 2025 des Präsidenten
4. Genehmigung der Jahresrechnung 2025 / Revisorenbericht / Entlastung
5. Entlastung des Vorstandes
6. Mutationen: Austritte/Neueintritte
7. Statutenänderung
8. Anträge vom Vorstand oder von Mitgliedern
9. Mitgliederbeitrag 2026, Kenntnisnahme Budget
10. Wahlen: Wahl unseres Webmasters in den Vorstand  
Bestätigung: Präsidium, Kassier, Aktuarin, Beisitzer, 2 Revisoren
11. Jahresprogramm 2026  
1.-3. Mai 2026 Microcartreffen in Meisterschwanden  
4.-7. Juni 2026 70 Jahre Heinkelkabine – Treffen am Bodensee  
?? Herbstausfahrt: Wer organisiert etwas?  
18. Dez. Adventshöck in Rümlang
12. Verschiedenes  
50 Jahre Rollermobilclub – Vorstellung einer Idee, das Jubiläum zu feiern

**Anträge können bis spätestens am 24. Februar 2026 schriftlich (oder per Mail) dem Präsidenten eingereicht werden. [praesident@rollermobilclub.ch](mailto:praesident@rollermobilclub.ch)**

**Anmeldung bitte bis spätestens am 27. Februar 2026 auf unserer Website [www.rollermobilclub.ch/service/anmeldung\\_gv26](http://www.rollermobilclub.ch/service/anmeldung_gv26)**

Unterlagen zur Rechnung 2025, Budget 2026 und Statutenänderung werden per Mail, bzw. Post verschickt und werden nicht für alle ausgedruckt.

Im Anschluss an die GV findet das traditionelle Nachtessen auf Vereinskosten statt.

Wir freuen uns auf euer zahlreiches Erscheinen und spannende Diskussionen!

*Euer (erweiterter) Vorstand*

## «JA-JA ... WENN'S RECHTE LEUT SIND» oder SERVUS MÖLLTAL UND PFIATI

Wenn eine Erzählung damit beginnt, dass jemand jemanden kennt, der wiederum jemanden kennt, ist meine Skepsis bezüglich des Wahrheitsgehalts meist schon ziemlich gross.

Genau so beginnt aber meine Geschichte, und was ich zu sehen bekommen habe, war für mich wirklich UNGLAUBLICH!

Aber von vorn: ich kenne die Gabriele, diese wiederum kennt den Herbert und der Herbert kennt den Sepp. Und eben dieser Sepp habe unzählige Isettas in seinem Besitz.

Dass wir diese Isettas mal zu Gesicht bekommen wollen ist für Gabriele und mich ein lange gehegtes Vorhaben. Die Hürde, dies nicht schon längst getan zu haben ist diese, dass diese Fahrzeuge nicht eben gerade in der Nachbarschaft auffindbar sind. Der Herbert und der Sepp leben nämlich in den südlichen Ostalpen im österreichischen Bundesland Kärnten.



Der Routenplaner prognostiziert für die Fahrt ins kärntnerische Mölltal eine Reisezeit von circa 6 Stunden. Für das benzindurchtränkte Blut in meinen Adern und meinem Enthusiasmus für die Kabinenroller ist diese Anreisezeit aber kein Hindernis. Und in Kombination mit der Absicht von Gabriele und ihrem Mann Herbert in seiner Heimat zu besuchen, starten wir an einem Freitagmorgen im September ins östliche Nachbarland!

Die Autobahn durchs Inntal ist bei weitem nicht so Baustellen-übersät wie

unsere Nationalstrassen in der Schweiz und so kommen wir gut voran. Die Fahrt über die Landstrassen ins Pinzgau und über Felbertauern nach Lienz ist dann aber ziemlich mühsam. Vor allem überforderte Wohnmobilfahrer behindern den flüssigen Verkehr und zehren an den Nerven!

Am späten Nachmittag erreichen wir dann unser Ziel, welches durch auffällige Fahrzeuge markiert ist: eine BMW 600 und eine dreirädrigen Moto Guzzi Ercole steht vor dem Haus!



Wir werden von der Gastgeberfamilie herzlichst empfangen und bald darauf auch köstlichst verpflegt!

Auf einem ersten Rundgang um das Haus und dessen Anbauten entdecken wir nebst der 600-er BMW einen 1300-er VW Käfer, einen Landrover der Serie II, zwei 300-er Isetta's und - wie es sich für Österreich gehört - ein paar Zweiräder der Marke Puch.

Den Besitzer dieser Fahrzeuge - den Sepp - werden wir aber erst tags darauf kennen lernen. Ob er uns seine Schätze, die -wie Herbert zu berichten weiss - in verschiedenen Garagen und Schuppen untergebracht sind wohl auch zeigen mag?

Am Samstagvormittag deckt Herbert dann in einem weiteren Schopf ein unter Plastikplanen verstecktes Gefährt hervor. Ein ziemlich verrücktes Kleinfahrzeug der Marke BMW - ein auf dem Fahrwerk einer Isetta aufgebauter Go-Kart. Das etwas schräg anmutende Mobil scheint von einem kreativen und zugleich sehr talentierten Mechaniker gebaut worden zu sein. Ein Werk von diesem - bis anhin immer noch unbekanntem - Sepp!

Mitte Nachmittag dann endlich setzt sich dieser Sepp zu uns an den Wirtshaustisch. Ein rüstiger Mann, dem ich seine 85 Lebensjahre nicht ansehe! Seine Wortkargheit und sein kritischer Blick verunsichern mich. Es fällt mir schwer mit ihm in Kontakt zu kommen.

Ob er wohl keine Lust hat sich mit dem fremden Schweizer zu unterhalten? Obwohl Sepp mich anfänglich kaum beachtet, merke ich, wie er mich abscannt. Erst als ich ihm mein Fotobuch von der Reise mit Brigits Isetta und meinem Trojan ans KARO- Treffen Anfangs Juli 25 in Kaprun zur Ansicht gebe, ist das Eis ein wenig geschmolzen. Fragen wie: „Hast selber restauriert?“ , „Woher hast die Autos?“ , „Hast die Wiener Papiere der Isetta noch?“ lassen ein mageres Gespräch aufkeimen.

Es scheint, dass Sepp nicht nur gute Erfahrungen mit Neugierigen gemacht hat. Er ist sehr vorsichtig!

Trotzdem wage ich zu fragen, ob er mir die Fahrzeuge, von denen mir Herbert erzählt habe, zeigen möge! „Bist ein Spion?“ murmelt er. Ich kann schlecht einschätzen, ob das humorvoll oder ernst gemeint ist....

Sepp zündet sich wortlos eine Zigarette an. Ich halte die Stille nur sehr angespannt aus. Er nippt an seinem Spezi, zündet erneut eine Zigarette an und meint dann unvermittelt: „Drehen wir eine Runde!“ Steht auf und geht flinken Schrittes zu seinem etwas in die Jahre gekommen Mercedes und steigt ein. Wir folgen ihm und er deutet mit Handzeichen, dass wir uns auf die Rückbank setzen sollten.

So geht's mit dem 124-er Benz zügig durch die engen Dorfgassen hoch zu seinem Haus. Und der sonst so wortkarge Sepp erzählt nun: Seine Nachkommen hätten Null Interesse an seinen Sammlungen - er müsse annehmen, dass das alles einmal auf dem Alteisen enden werde!

Dann endlich öffnet er ein erstes Tor:



WOOOWWWW!!! Nebst einem Steyer Baby aus den Ende 30-er, zwei 250-er Isetta's und einer Messerschmitt sind Wandregale und Deckengestelle übervoll mit sauber geordneten und revidierten Motoren und Ersatzteilen.

Er habe diese über Jahrzehnte auf Oldtimermärkten zusammen getragen, erzählt Sepp. Viele Isetta-Teile seien nirgends mehr auffindbar ausser bei ihm! Im Untergeschoss des Hauses öffnet er das nächste Tor:

dasselbe Bild! Dreirad-Isettas und 600-er BMW zwischen Werkbänken und Ersatzteilen. Hier werden die Fahrzeuge und Teile wohl auch in Schuss gebracht. Dann gehts im Mercedes weiter ins Nachbardorf: ein nächstes Tor wird von Sepp geöffnet!

Auch hier ein unglaubliches Bild! Da stehen zwei 700-er BMW, eine 600-er BMW neben einem 250-er Goggomobil Coupé, ein NSU Prinz ein Llyod Alexander

und ein unrestaurierter Fiat Topolino Belvedere.





Scheu frage ich, ob ich fotografieren darf. „Die Auto schon - mich nicht!“ Hier spricht Sepp gar von den Preisen, was diese Wagen kosten würden. Sepp weiss wohl ganz genau was seine Schätze wert sind!

Bei nächsten Halt eine Garage mit einer Ami-Isetta mit den wuchtigen Frontbügeln und den Riesenscheinwerfern, eine Pickup-Isetta und die einzige noch existierende Post-Isetta mit speziellem Aufbau auf der Pickupbrücke...



Nach der rasanten Fahrt ins nächste Dorf öffnet uns Sepp noch ein letztes Tor: ein 1200-er Käfer, ein weiterer Steyer Baby, eine Pickup-Isetta, eine 4Rad-Isetta, eine 600-er und nebst vielen Ersatzteilen entdecken wir auch noch Jawa- Motorräder!

Jetzt, auf der Rückfahrt zum Gasthof, bin ich ziemlich sprachlos nach all diesen Eindrücken! Schlicht UNGLAUBLICH eben!



Würdest du denn auch verkaufen, will ich von Sepp wissen? „Ja-ja...wenn's rechte Leut sind!!! - hab Teile für Isetta, 600-er und 700-er“ bekomme ich zur Antwort. Und nachdem ich nach seinen Verbindungsdaten frage, klaubt Sepp für mich eine etwas verkrugelte Visitenkarte aus seinem Portemonnaie. Dann wird er von einem Stammgast am Beizentisch für ein Kartenspiel herausgefordert. Unter dem Aschenbecher liegen Euroscheine, die Karten werden gemischt, die Zigaretten qualmen und wir Schweizer sind grad mal nicht mehr wichtig!

Wer dann die Euroscheine einsteckt habe ich nicht gesehen. Dann legt Sepp zwei Euro für sein Spezi auf den Tisch! „Das geht auf mich“, bemerke ich, und so steckt er die Münzen wieder ein, steht auf und steigt in seinen Wagen. Flink gehen wir ihm nach zu seinem Auto, klopfen an die Scheibe und sagen auf Wiedersehen. „Sehen wir uns wieder?“ fragt Sepp, startet seinen Benz und braust davon....

Zurück bleibt mir eine Begegnung, die mich fest zum Nachdenken angeregt hat. Wer ist dieser Mann, der mich auf seine doch sehr spezielle Art beeindruckt hat?

Sepp ist ein Sammler der ganz besonderen Art. Er ist nicht, wie vielleicht vermutet ein Messi - nein er hat Ordnung in seinen Trouvaillen. Habe mir erzählen lassen, dass er nebst seiner Anstellung an den Abenden und Freitagen noch Bagger gefahren sei. Damit habe er sich auch das Geld dazu verdient um auf all den Oldtimermärkten die Fahrzeuge und Teile einzukaufen.

Die zum Teil defekten Teile wurden dann nicht nur gehortet, sondern revidiert und dann erst eingelagert!

Auf all diesen Oldiemärkten hat Sepp das Handeln wohl bestens gelernt - und wahrscheinlich auch das eine und andere Mal schlechte Erfahrungen gemacht. Ich glaube nicht, dass jemand den alten Fuchs noch über den Tisch ziehen könnte - aber ich bin überzeugt, dass er sehr hilfsbereit und grosszügig ist - aber eben nur mit „rechten Leuten“!

Ich meine, dass Sepp nicht möchte, dass ich seine Verbindungsdaten hier frei veröffentliche! Wer aber zu den „rechten Leuten“ gehört kann mich gerne danach fragen!

**von Thomas Good**

## **MUTATIONEN**

Joel Reisinger

Boris Eble

Rainer Berkenhoff

Paul Wicki

Meinrad Kobler

**Herzlich willkommen im RMC!**

# Für euch entdeckt! von Jürg Schmidt

## Minicar (Mark A) - Januar 1949 bis April 1951

Januar 1949

2-3-sitziger **Tourer** mit Aluminium-Karosserie und einer Kunststoff-Windschutzscheibe. Antrieb über das einzelne Vorderrad mit einem luftgekühlten 122 cm<sup>3</sup> Villiers-Motor über ein 3-Gang-Getriebe (ohne Rückwärtsgang).

Lenkung: Seilzug-Spulen-Anordnung, Kickstart: Griff unter dem Armaturenbrett



Vorderradgabel: mit Längslenker,  
Hinterräder: starr montiert,  
Hinterradbremsten: über Seilzug,  
6-Volt-Gleichrichterbeleuchtung,  
Frontbeleuchtung:  
externe Scheinwerfer  
Heckbeleuchtung: mittig  
montiertes Rücklicht

Dezember 1949

### Deluxe Tourer

Motor: Villiers 6E (197 cm<sup>3</sup>),  
Armaturenbrett und Lenkkopf  
überarbeitet

Startgriff am Boden montiert  
Scheibenwischer elektrisch  
Außenspiegel und ein Reserverad.



Oktober 1950

Deluxe Tourer neu mit  
Zahnstangenlenkung  
und neuen Farben:  
Perlgrau polychromatisch und  
Elfenbein

## Mark B - April 1951 bis November 1952

April 1951

Hinterradaufhängung:  
Schraubenfedern  
Vorderradaufhängung:  
hydraulischer Stoßdämpfer.



Äusserliche Verbesserungen:  
Windschutzscheibe aus Triplex®-  
Sicherheitsglas, neu geformtes  
Verdeck und ein größerer  
Kofferraum hinter dem Sitz.

Mai 1952

**Minitruck:** Ladevolumen: 0.7 m<sup>3</sup>, Nutzlast: 150kg. Die Motorhaube hatte hinten eine aufrollbare Klappe, um das Beladen zu erleichtern. Es gab nur einen Fahrersitz.



Der **Minivan** unterschied sich nur durch geschlossenes Heck mit Türe, Seitenscheiben und eine Sitzbank vorne für Fahrer und Beifahrer



Bilder mit Genehmigung Bond Owners Club

## Mark C - Oktober 1952 bis Mai 1956



### Oktober 1952

Neu geformte Karosserie mit integrierten Scheinwerfern. Motor mit einem Rohrrahmen ausgestattet, das Vorderrad war an einem Längslenker montiert. Neue Lenkung mit 180 Grad Einschlag. Bremsen auf alle drei Räder.



Elektrische Spannung weiterhin 6 Volt. Rückleuchte nun mit Bremslicht. Der Start erfolgte über einen am Boden montierten Griff über ein Kabel zu einem modifizierten Kickstarterhebel (Standard) oder über einen Elektrostarter, der bei den Deluxe-Versionen auf dem Zylinderkopf montiert war

### Juni 1953

Es wurde der 197 cm<sup>3</sup> Villiers 8E-Motor mit Kettenspanner eingeführt.

### Oktober 1953

Triplex-Windschutzscheibe und -Rahmen in neuer Form, rechteckiger vorderer Längslenker mit überarbeiteter Vorderradbremse und neuer Kettenspannmethode.

Stahl wurde auch für die Heckkotflügel verwendet, da die Aluminiumversorgung schwierig wurde.



## Mark C - Oktober 1952 bis Mai 1956



März 1953

### Family Safety-Modell.

Das neu gestaltete Heck mit zwei nach innen gerichteten Hängesitzen für zwei Kleinkindern.

Seitenscheiben hinten und neu geformte Seitenscheiben vorne, das Verdeck hatte hinten eine aufrollbare Klappe. Neu auch eine Heckstoßstange.



Oktober 1954

Neugestaltetes Bremssystem. Anstelle von Aluminium sind Motorhaube und Heckkotflügel aus Glasfaser gefertigt.

Rotes Vinyl war bereits für die Motorhauben eingeführt worden und auch die Innenausstattung war nun ausschließlich rot.

Die zwei- und dreisitzigen Tourer-Modelle hatten nun Heckstossstangen. Deluxe-Versionen neu mit Frontstossstange und Lederstoff bezogenes Armaturenbrett. Verbesserter Schalldämpfer.



Oktober 1955

Neu geformter Kühlergrill und Motorhaube.

Die Family-Modelle hatten neu geformte Heckkotflügel und Rückleuchten.

Gesamtproduktion:  
Mark C: 6.399 Stück



## MIT TIGER UND KARO ÜBER DIE ALPEN (Tour de Swiss)

Ein unvergessliches Abenteuer mit zwei Messerschmitts

Die Idee entstand während einer Urlaubsfahrt über den Gotthardpass. Vor mir fuhr eine große Gruppe kleiner Mofas, die sich mühsam die steilen Serpentinaufgänge hinaufquälten. In der Schweiz gehört es fast schon zur Tradition, mit seinem „Töffli“ einmal den Pass zu bezwingen. Als ich dieses Bild sah, kam mir ein kühner Gedanke: Wenn das mit einem Mofa geht – warum nicht auch mit einem Messerschmitt?

Sofort fragte ich meinen besten Freund Hendrik, ob er Lust hätte, dieses verrückte Abenteuer mit mir zu wagen. Er zögerte keine Sekunde: „Ich bin dabei!“ Ein halbes Jahr voller Planungen, Routenüberlegungen und kleiner Reparaturen folgte – dann war es endlich soweit.

### Tag 1 – Die erste Herausforderung

Ich startete mit meinem „Tiger“ in Zürich, während Hendrik mit dem KR200 meines Vaters (Michael Eble), aus Kehl losfuhr. Früh am Samstagmorgen begann seine Reise – und schon kurz nach dem Start klingelte mein Telefon. Der Karo war auf der A5 Autobahn einfach ausgegangen, rollte glücklicherweise noch auf den Standstreifen. Unter dem Motor bildete sich bereits eine kleine Benzinpfütze.



Nach Rücksprache mit meinem Vater und Karo-Spezialist Jörg Schillinger stand schnell fest: Der Vergaser war wohl verstopft. Der schnellste Weg war, den Vergaser komplett zu tauschen. Hendriks Schwester sprang ein und brachte ihn zu meinem Elternhaus, wo noch ein Ersatzvergaser lag. Kaum eingebaut – und der Karo lief wieder! Mit ein paar Stunden Verspätung trafen wir uns schließlich in Olten (Schweiz).

Auch mein Tiger machte gleich von Beginn an Ärger (viel mehr Lärm): Die Schweissnaht des linken

Auspufftopfs, war komplett gerissen. Mit Draht aus dem Baumarkt befestigten wir ihn notdürftig. Glück im Unglück: Ein befreundeter Tiger-Besitzer aus Spiez, Eckhardt, erklärte

sich ohne zu zögern bereit, uns am nächsten Tag fachgerecht zu helfen.  
Am Abend erreichten wir unser erstes Etappenziel: den Campingplatz Jungfrau in Lauterbrunnen. Zelt aufbauen, ein Fondue unter donnernden Wasserfällen – perfekter Start.



## Tag 2 – Wandern und Schweißen

Nach einer erholsamen Nacht ging es weiter ins Kanderstegtal. Mit der Gondel fahren wir



hoch zum Oeschinensee, wo uns eine traumhafte vierstündige Wanderung erwartete. Ein Highlight der Reise: türkises Wasser, steile Gipfel, Sonne pur.  
Später stand der Besuch bei Eckhardt auf dem Programm. In einer Werkstatt schweißte er meinen Auspuff mit beeindruckender Präzision – aus einem verrissenen Topf wurde ein kleines Kunstwerk. Vielen herzlichen Dank nochmals an dieser Stelle.  
Zudem zeigte er uns seine eigene Sammlung: ein fahrbereiter Tiger und ein weiterer im Aufbau. Begeistert kehrten wir nach Lauterbrunnen zurück und beschlossen, künftige Etappen auf Landstraßen zu fahren – entspannter für Mensch und Maschine.

### **Tag 3 – Der große Aufstieg**

Jetzt kam der Moment der Wahrheit: die Passüberquerung. Wir nahmen Kurs auf den Grimselpass. Viele hatten uns im Vorfeld belächelt – aber auch Respekt gezollt. Können Tiger und Karo so etwas schaffen?

Wir fuhren ersten oder teilweise sogar im zweiten Gang, machten Pausen zum Abkühlen, genossen die grandiose Aussicht.



Und tatsächlich: Unter dem Applaus von Touristen erreichten wir die Passhöhe auf über 2164m Metern. Euphorie pur – wir hatten es geschafft!



Wir zelebrierten dies standesgemäss, mit einem Fondue und sensationellem Ausblick.



Doch der Tag war noch nicht vorbei. Spontan beschlossen wir, das legendäre Hotel Belvédère am Furkapass 2429 m anzusteuern. Dort standen wir plötzlich zwischen Porsche, Lamborghini und Lotus – und stahlen ihnen mit unseren Messerschmitts die Show. Touristen umringten uns, stellten Fragen, machten Fotos. Ein magischer Moment.



Anschließend ging es über den Oberalppass 2044 m an der Rheinquelle vorbei nach Illanz. Die Abfahrt war steil, kurvig und nicht ungefährlich, doch wir meisterten sie souverän. Zum Abschluss des Tages gönnten wir uns Pizza – ein würdiger Ausklang eines epischen Tages.

#### **Tag 4 – Ein Tag zum Durchatmen**

Nach all den Strapazen sollte Tag 4 ruhiger werden. Zwar machte der Karo weiterhin Startprobleme – Hendrik musste regelmäßig angeschoben werden – doch wir nahmen es mit Humor.

Wir unternahmen einen Ausflug zu einem versteckten Wasserfall im Rheintal, wagten einen Sprung ins eiskalte Becken und fühlten uns wie echte Abenteurer. Abends grillten wir bei Freunden, saßen am Lagerfeuer, tranken Wein und erzählten bis tief in die Nacht.

## **Tag 5 – Ein Tattoo für die Ewigkeit**

Langsam wurde es Zeit für den Heimweg. Über Chur und den Walensee mit sensationellem Panorama, fuhren wir nach Zürich. Unterwegs kam uns eine verrückte Idee: Dieses Abenteuer musste unter die Haut gehen! Ein befreundetes Tattoo-Studio in Zürich erklärte sich spontan bereit, uns einen gemeinsamen Erinnerungstattoo zu stechen.

Nach der Fahrt verstaute wir Tiger und Karo sicher in der Garage – mit einem bleibenden Andenken auf der Haut und in unseren Köpfen.

## **Tag 6 – Finale Heimkehr**

Am nächsten Morgen startete Hendrik nachhause Richtung Kehl. Mit dem Reservekanister füllte er den Tank ein letztes Mal, ich schob ihn an – und los ging's. Pünktlich rief er mich an: „Ich bin auf den Hof gerollt – und genau in diesem Moment ist der Karo ausgegangen.“ Tank leer, Reise vorbei. Exakt eine Tankfüllung von Zürich bis Kehl.

## **Fazit**

Was bleibt, ist ein Abenteuer voller unvergesslicher Momente:

- Drei überquerte Alpenpässe: Grimsel, Furka und Oberalp
- Über 5000 Höhenmeter
- Vier Kantone an einem Tag
- Unzählige Begegnungen mit begeisterten Menschen.
- Karo 1103 km
- Tiger 930 km

Unsere beiden Fahrzeuge haben uns nicht im Stich gelassen. Tiger und Karo haben bewiesen, dass sie mehr können, als man ihnen zutraut. Und die Freude der Menschen unterwegs – Daumen hoch, Applaus, strahlende Gesichter – war unbezahlbar.

Schon jetzt träume ich vom nächsten Abenteuer. Und ich möchte alle ermutigen, ihre Fahrzeuge wieder auf die Straße zu bringen. Denn genau dort gehören sie hin.

Ein besonderer Dank gilt meinem Vater Michael Eble. Ohne seine Leidenschaft für diese Fahrzeuge, ohne seine Pflege und sein Vertrauen, wäre dieses Abenteuer nie möglich gewesen. Diese Reise ist auch ein Stück seine Geschichte. Besonders Hendrik möchte sich hier nochmals für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Nach kleineren gemeinsamen Ausfahrten ist spätestens mit dieser "Tour de Swiss" die Begeisterung für die Messerschmitt Kabinenroller vollends entfacht!

Danke von ganzen Herzen auch dir Hendrik, dass du mich auf diesen unvergesslichen Trip begleitet hast.

**von Boris Eble**

### **Vorbemerkung:**

*Das beschriebene Gefährt passt zwar nicht ins Beuteschema des RMC. Trotzdem möchte ich diesen Bericht ausnahmsweise im «Kolbenfresser» veröffentlichen, und zwar unter dem Motto «Schweizer Jugend forscht».*

Von Enea und Christian Stalder



## **Schweizer Jugend forscht: MOTOGRAZIELLAS RÜCKKEHR**

### **Fund im Staub**

Es gibt Momente, in denen das Leben kurz innehält – und man plötzlich vor etwas steht, das auf einen gewartet hat. So war das an jenem Frühsommertag 2025, irgendwo im Dreieck zwischen Zürich, Thurgau und St. Gallen. Ein altes Gehöft, der Geruch von Heu und Diesel in der Luft, eine Scheunentür, die knarrt. Und dahinter: ein kleines Moped, das aussieht, als wäre es einem italienischen Sommertag der späten Sechziger entstiegen.

Und tatsächlich: Carnielli Motograziella, Baujahr 1969. Ein faltbares Moped, gebaut für Camper und all jene, die sich ein bisschen Freiheit in die Garage stellen woll(t)en. Der Motor, ein Sachs 502, 50 Kubik, Zweitakt, kein Gramm zu viel, kein Komfort zu viel. Aber Stil – davon reichlich.



Enea hatte lange davon geträumt, so ein Gefährt zu finden. Wochen, Monate, schon Jahre suchte er online, stöberte in Foren, schrieb Nachrichten, wartete. Als wir sie endlich finden, liegt sie da wie eine eingeschlafene Katze: eingestaubt, aber komplett, mit leicht schiefem Lenker, bröckelndem Chrom, abgewetztem Sattel – und einem Hauch von Stolz. Ein Stück Italien, vergessen im Schweizer Hinterland. Wir

laden sie in den Fiat 500 und machen uns auf den Weg nach Hause. Klein transportiert kleiner.

### Schrauben, Fluchen, Hoffen

Zuhause läuft sie sofort. Der Motor hustet, knattert, nimmt Gas – und klingt, als wolle er sagen: „Na, endlich!“ Zwei Minuten später: Stille. Am nächsten Tag: dasselbe Spiel. Ein paar Minuten Dolce Vita, dann Schweigen. Was folgt, ist kein Werkstattmärchen, sondern das echte Schrauberleben. Der Geruch von Bremsenreiniger liegt in der Luft, die Hände schwarz, das Gemüt manchmal grau.

Zündkerze raus, prüfen – Funke da! Vergaser zerlegt, gereinigt, wieder montiert – läuft; für fünfzehn Minuten. Dann stellt sie wieder ab, als hätte sie die Nase voll. Wir tasten uns durch wie Blinde durch ein Labyrinth: Benzin – da. Zündspule – funktioniert. Vergaser – blitzblank. Kein sichtbarer Fehler, nirgends. Und doch läuft sie nie lange. Abends sitzen wir vor dem Moped, starren es an, als würde es antworten, wenn man nur lange genug hinschaut. Wir diskutieren beim Zähneputzen, lesen in Foren, stellen Hypothesen auf, verwerfen sie wieder. Das Benzin brennt in den wunden Händen, der Frust steigt, und irgendwo fällt das erste „Gopf...!“ in der kleinen Werkstatt.

Dann, endlich, der Zufall: winzige schwarze Partikel im Vergaser. Im Benzinschlauch dieselben. Der Filter – zerbröselt. Der Tank – verrostet. Plötzlich ist alles klar. Wir bauen den Tank aus, leeren, spülen, fluchen, lachen. Ein halber Abend vergeht, der Geruch von altem Benzin hängt im Haus, die Fingernägel sind hinüber und die Schrammen in den Händen schmerzen – aber wir wissen:



Das ist es! Neue Teile werden bestellt, Leitungen ersetzt. Die Post bringt kleine Päckchen mit Ersatzteilen, die hoffen lassen. Noch vor dem ersten Kaffee liegen sie morgens auf dem Tisch, und wir schrauben weiter. Dann: beherzt trampeln, sie läuft. Länger diesmal. Der Wind trägt Zweitaktduft durchs Tal, und wir fahren in die Freiheit hinaus – bis sie wieder stehenbleibt.

## Zurück nach Italien

Ein paar Wochen später führt uns der Zufall nach Lütisburg, ins Zweiradmuseum von Marcel Bächler.



Zwischen Vespas, Sachs-Motoren und einem Messerschmitt KR 175-Motor (übrigens zu verkaufen) steht – eine Motograziella. Eine eindruckliche Sammlung. Wir fragen nach. Und Marcel und sein Sohn Randy wissen, was zu tun ist. Die Zündung wird ersetzt, Kabel erneuert, Kontakte gereinigt, geduldig, präzise, liebevoll das Ding auf der Werkbank in Stand gesetzt. Die Hilfe war nötig. Handwerk hat goldnen Boden, denken wir uns.

Und dann, eines Spätsommertags, das Geräusch, auf das wir gewartet haben: Ein gleichmässiges \*brrrraap\*, rund, lebendig, italienisch. Sie läuft – und läuft, und läuft.

Anfangs Oktober, Sonne über den Alpen. Wir verstauen die Motograziella sorgfältig im Hymer, fahren 1200 Kilometer südwärts, nach Campania, in den Cilento. Dort, zwischen Olivenhainen und Meeresrauschen, erfüllt sich Eneas Traum. Die kleine Motograziella steht am Campingplatz wie eine Diva unter Bäumen. Täglich dreht sie ihre Runden: durch enge Dörfer, über sonnenflirrende Küstenstrassen, vorbei an neugierigen Blicken. Alte Männer heben den Daumen, Kinder rufen, Frauen lächeln.

E' tutta da vedere!

E' tutta da provare!

E' un prodotto Carnielli!

E' una mini Graziella!\*

Der alte Werbeslogan – lebendig wie nie.

Abends, wenn der Wind vom Meer heraufzieht, steht sie dort, glänzt matt im Licht, riecht nach Benzin und Zeit. Sie ist mehr als ein Moped. Sie ist Erinnerung, ist Bewegung, ist Geschichte.



Manchmal, wenn die Sonne sinkt, knistert das Metall, als würde sie sachte atmen. Und irgendwo zwischen all dem knattert leise dieses kleine, eigensinnige Herz – als wollte es sagen:

„**Sono tornata a casa.**“ Ich bin zurück.

Hinweis des Autorenteam Enea & Christian:

Dieser Text beruht auf einer wahren Geschichte. Die Carnielli Motograziella (1964–1983) gilt als Ikone italienischer Ingenieurskunst – halb Moped, halb Faltrad, ganz Charme.

Eine andere Perspektive auf dasselbe Projekt findet sich im Blog der Hochschule für agile Bildung Zürich wieder: <<https://hfab.ch/2025/07/31/lernen-in-freiheit-auf-zwei-raedern/>>

## CLUBHÖCK

An diesem zwanglosen "Höck" werden Benzingespräche geführt, Erfahrungen ausgetauscht und manchmal auch "heisse Adressen" weitergegeben. "Zukünftige" Club-Mitglieder oder Gelegenheitsgäste sind herzlich willkommen.

Treffpunkt ist jeweils der **erste Freitag** im Monat ab ca. 19:00 Uhr

## Restaurant Frohsinn Gockhausen



**Familie R. & J. Staub**  
**8044 Gockhausen**  
**Tel. 044 821 52 65**

Gutbürgerliche Küche  
Gartenwirtschaft, Reichhaltige  
Auswahl an Speisen und Weinen

Wochenende öffnen wir ab 20 Personen

### **Öffnungszeiten:**

Montag bis Freitag von 08:30 - 24:00

genügend eigene Parkplätze

Wir empfehlen uns für Familien-Anlässe  
am Wochenende!

**[www.restaurant-frohsinn.ch](http://www.restaurant-frohsinn.ch)**



**Burgstrasse 106 a**  
**CH – 9000 St.Gallen / Switzerland**

**Tel. + 41 (0) 71 277 27 17**

**[www.goetti-motoren.ch](http://www.goetti-motoren.ch)**  
**Email: [info@goetti-motoren.ch](mailto:info@goetti-motoren.ch)**  
**[www.facebook.com/goettimotoren.ch](https://www.facebook.com/goettimotoren.ch)**



# Schruub & Schmied Coray

Blechrollermechaniker und Goldschmied



**Ist dein Roller fit oder brauchst du einen Ehering?**

Service für alte Blechroller, Restaurationen, MFK  
Anfertigung von Schmuck nach ihren Wünschen

Schruub & Schmied Coray  
Eisenhofstrasse 6, 8810 Horgen  
[www.schruubundschmied.ch](http://www.schruubundschmied.ch)  
[info@schruubundschmied.ch](mailto:info@schruubundschmied.ch)  
079 258 20 07



Servicepartner Schweiz

www.microcar.ch

01.- 03.MAI  
13. INTERNATIONALES



# MICRO-CAR-TREFFEN

MEISTERSCHWANDEN/MZH EGGEN

01. Mai: Anreisetag, Festwirtschaft
02. Mai: 10.00 Start zur Rallye  
15.30 Telemarkt  
18.00 Gala-Abend mit RENELVIS
03. Mai: 10.00 Abfahrt  
11.00 Showfahrt am GP Mutschellen  
15.00 Preisverleihung



**KROMER**  
Print AG