DER KOLBENFRESSER



Zeitschrift des Rollermobil-Club Schweiz
www.rollermobilclub.ch

Heft 2 - August 2026 - 48. Jahrgang

IMPRESSUM

„Der Kolbenfresser“ Organ des Rollermobil-Club Schweiz

www.rollermobilclub.ch

Ausgabe 48. Jahrgang, Heft 2
August 2026

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

Auflage 150 Exemplare

Druck aebersold, Rapperswil-Jona

Copyright Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, auch auszugsweise nur mit Genehmigung der Redaktion.

Beigetragen zum Kolbenfresser haben:
Martina Birchler, Peter Burkhalter, Curdin Coray, Joel Reisinger, Jürg Schmidt, Käthi Schmidt, Jürgen Splet

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.

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

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

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

Der Mitgliederbeitrag des Rollermobil-Club Schweiz beträgt Fr. 50.-
Er ist jeweils zwei Monate nach der Generalversammlung fällig.

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)

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

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Impressum	2
Inhaltsverzeichnis / Terminkalender	3
Das Wort des Kolbenfressers / Traurige Nachricht	4
Jubiläumstour 2027 Vorstellung	5
Protokoll Generalversammlung RMC	6 - 9
Mutationen	9
Mit Heinkel, Herz & einer Ersatzmutter - Microcartreffen Meisterschwanden	10 - 13
Für euch entdeckt von Jürg Schmidt: «Rovin»	14 - 17
Mein Rovin D3: Eine Restauration - zwei Zylinder - drei Rostlöcher (Teil 1)	18 - 23
Neue ASTRA-Weisungen für Veteranenfahrzeuge	24 - 25
70 Jahre Geburtstagstreffen Heinkelkabine in DE - Orsingen	26 - 28
Die Geschichte zum halben Goggomobil	29
Unser Clubhöck / Inserat «Restaurant Frohsinn» / Inserat «Götti-Motoren»	30
Inserat «Schruub & Schmied Coray»	31

TERMINKALENDER

Veranstaltungen: **Alle Termine ohne Gewähr!**

erster Freitag jeden Monat: Clubhöck Rollermobil-Club Schweiz in Gockhausen
(siehe Seite 30)

27. September 26	Herbstausfahrt RMC Flugplatz Triengen LU Anmeldung: via RMC-Website: www.rollermobilclub.ch
4. Oktober 26	German Car Meeting in Kemptthal
Weitere Termine auf:	www.zwischengas.com www.swissclassics.com/de/veranstaltungskalender

DAS WORT DES KOLBENFRESSERS

Bereits sind zwei grosse Anlässe Geschichte und fanden bei sonnigem Sommerwetter statt: im Mai das Microcartreffen in Meisterschwanden zum 50-Jahre-Jubiläum und im Juni das Heinkelkabinen-Treffen zum 70-Jahre-Jubiläum in Orsingen am Bodensee. Ich konnte an beiden teilnehmen und ich darf sagen, dass beiden Treffen herausragend waren. In diesem Kolbenfresser sind zu den erwähnten Treffen Berichte zu finden.

Nach dem Rückblick nun der Blick voraus: am 27. September treffen sich die RMC-Mitglieder zur Herbstausfahrt am FNA-Jahrestreffen in Triengen. Für uns ist ein spezieller Platz reserviert. Auf der Webseite ist bereits ein Anmeldeformular aufgeschaltet. Dort kann man sich bis zum 12. September anmelden.

In noch fernerer Zukunft liegt die geplante Tour zum 50-Jahre-Jubiläum des RMC im Jahr 2027. Statt des traditionellen zweitägigen Jahrestreffens planen wir eine 4-Etappen-Tour. Diese wird auf Seite 5 vorgestellt. Zusätzlich findet ihr auf der Webseite eine Umfrage. Mit dieser Umfrage möchten wir herausfinden, wie gross das Interesse an dieser Tour ist. Bitte beantwortet die Fragen, sie dienen für die Feinplanung. Die Teilnahme an der Umfrage ist bis Ende Jahr möglich, dann wird sie geschlossen.

Rovin ist ein grosses Thema in diesem Kolbenfresser. Ihr findet einen Überblick über diese Marke mit den verschiedenen Modellen sowie den ersten Teil des Berichts von Joel über seine Rovin-Restauration; der zweite Teil ist dann für die letzte Nummer des Kolbenfressers dieses Jahres geplant.

Sehr interessant sind die neuen ASTRA-Weisungen für Veteranenfahrzeuge - unbedingt beachten! Sieht fast so aus, als würde mal etwas einfacher statt komplizierter wie üblich …

TRAURIGE NACHRICHT

Kurz vor dem Microcartreffen in Meisterschwanden erreichte uns die traurige Nachricht vom Tod unseres Mitglieds

Jacques Cornu



Jacques war in den letzten Jahren in seinem weissen Fulda mehrmals Teilnehmer an unseren Treffen. Er war eine sehr aufgestellte Persönlichkeit voller Schalk, und er liess sich nicht anmerken, dass eine heimtückische Krankheit an seinem Körper nagte. Wir vermissen ihn und wünschen seinen Angehörigen viel Kraft in dieser schweren Zeit. Wir behalten ihn in guter Erinnerung, und unsere Gedanken begleiten ihn auf seiner letzten Fahrt.

JUBILÄUMSTOUR 2027 VORSTELLUNG

Der RMC feiert nächstes Jahr das 50-Jahre-Jubiläum. Aus diesem Anlass planen wir statt des gewohnten Jahrestreffens eine Reise über 4 Etappen. Das Datum und die Route stehen fest:

Di, 24. Aug. 26	**individuelle Anreise zum Startpunkt Walenstadt**	
Mi, 25. Aug. 26	**erste Etappe:** Walenstadt - Versam - Lukmanier - Acquarossa	**ca. 155 km**
Do, 26. Aug. 26	**zweite Etappe:** Acquarossa - Tremola - Gotthard - Furka - Oberwald. (Es besteht die Möglichkeit, von Realp nach Oberwald den Autoverlad zu benützen, was die Fahrdistanz um ca. 30 km reduziert.)	**ca. 110 km**
Fr, 27. Aug. 26	**dritte Etappe:** Oberwald - Goppenstein - Bahnverlad -Kandersteg Krattigen	**ca. 100 km**
Sa, 28. Aug. 26	**vierte Etappe:** Krattigen - Raum Wangen a. A Abschlussabend	**ca. 85 km**
So, 29. Aug. 26	**individuelle Rückreise**	

Option:
Wir treffen uns einen Tag früher (Montag, 23. August) und schlafen zwei Nächte in Acquarossa, bevor es dann die Tremola hochgeht. Der zweite Tag im Tessin wäre dann «zur freien Verfügung» oder für eine kleine Rundfahrt (Start & Ziel Acquarossa).



Autobahnen benützen wir generell keine. Während der ganzen Tour begleitet uns ein «Besenwagen» mit Anhänger.
Es ist auch möglich, nur einzelne Etappen mitzufahren.
Auf unserer Webseite ist eine Umfrage aufgeschaltet. Wir freuen uns, wenn ihr diese bis spätestens Ende Jahr ausfüllt, damit wir wissen, womit wir ungefähr rechnen dürfen.

Die Ausschreibung mit Anmeldung folgt dann im neuen Jahr,.

Rollermobilclub

Schweiz – Suisse - Svizzera

Protokoll Generalversammlung
vom 6. März 2026 im Schloss Biberstein

Anwesend: 35 Mitglieder und 1 Gast
Entschuldigt: 7 Mitglieder

Unser Präsident Curdin Coray begrüsst alle herzlich wieder in unserem «alten» GV-Lokal Schloss Biberstein. Er startet die offizielle GV um 19.15 h:

1) **Wahl der Stimmenzähler**
   Pro Tisch wird je ein Stimmenzähler gewählt und bestätigt:
   Dani Fischer, Remo Hunziker, Ralph Bollag, René Kunz
   Für das kürzlich verstorbene Mitglied Werner Gallenkämpfer zündet Curdin eine Kerze an und wir gedenken seiner.

2) **Protokoll der GV vom 14. März 2025**
   Es erschien im Kolbenfresser Nr. 1/25.
   Das Protokoll wird einstimmig angenommen.

3) **Jahresbericht 2025 des Präsidenten**
   Curdin blickt zurück und stellt fest, dass der neu zusammengesetzte Vorstand bestens funktioniert und harmoniert. An allen Sitzungen waren auch Michel und Charly dabei im Sinne «erweiterter Vorstand». Grosser Dank an Michel für die neu erstellte schöne und übersichtliche Homepage und an Charly für die tollen Ausgaben vom Kolbenfresser! Curdins Highlight ist der Freitagshöck, der immer sehr gut besucht ist. Da Curdin leider nicht am Jahrestreffen dabei sein konnte, referiert Käthi kurz über den wetterbeglückten Anlass im Thurgau/Zürioberland.
   Der Jahresbericht wird mit Applaus abgenommen.

4) **Genehmigung der Jahresrechnung 2025 / Revisorenbericht / Entlastung**
   Jürg präsentiert die Jahresrechnung 2025. Sie wurde mit der Einladung versandt.
   Die Einnahmen machen Fr. 4773.25 aus, der Aufwand Fr. 4198.00
   Der Gewinn ist Fr. 575.25, die Aktiven betragen per 31.12.2024 Fr. 17'396.33.

   Jürg erklärt, dass die Inserateneinnahmen wegfielen wegen dem unregelmässigen Erscheinen des Kolbenfressers. So mussten bei der einzigen Nummer im 2025 die Inserate gratis geschaltet werden (Guthaben der Inserenten vom Vorjahr). Beim Aufwand fielen die Entschädigungen des erweiterten Vorstandes weg, da alle auf ihr Honorar verzichteten. Dies wird auch im laufenden Jahr der Fall sein.

   Revisor Felix Egolf liest den Revisionsbericht vor, empfiehlt der GV die Abnahme und bestätigt die korrekte, saubere Buchführung.
   Die Versammlung nimmt die Jahresrechnung und den Rev. Bericht einstimmig ab und entlastet den Kassier.

5) **Entlastung des Vorstandes**
   Der Präsident bittet um Entlastung des Vorstandes für seine Geschäftsführung im 2025. Die Versammlung gibt dem einstimmig statt.

6) **Mutationen**
Wir haben im 2025 Zulauf von 6 Mitgliedern erhalten, 7 sind ausgetreten, 2 davon nicht mehre auffindbar, verstorben ist Werner Gallenkämpfer.
Der Bestand beträgt jetzt 90 Mitglieder.

7) **Statutenänderung**
Unsere Statuten stammen aus dem Jahr 2009. Der Vorstand möchte sie aktualisieren und ein paar Ungereimtheiten ausmerzen. Käthi hat einen Vorschlag ausgearbeitet, den der Vorstand heute zur Abstimmung bringt.
Sie erklärt die wesentlichen Änderungen.
Es gibt eine allgemeine Frage zur Steuerbefreiung des Vereins im Zusammenhang mit dem Paragrafen zur Auflösung, die beantwortet wird.
Die neuen Statuten werden einstimmig mit einer Enthaltung abgenommen.

8) **Anträge Vorstand und Mitglieder**
Es wurden keine Anträge gestellt.

9) **Mitgliederbeitrag und Kenntnisnahme Budget**
Der Vorstand schlägt vor, den Mitgliederbeitrag bei Fr. 50.—zu belassen.
Einstimmige Zusage.

Das Budget 2026 sieht bei Einnahmen von Fr. 5100.-- Ausgaben von Fr. 5490.-- vor . Davon Mitgliederbeiträge Fr.4600.--. Ein Club-Treffen findet dieses Jahr nicht statt (Microcartreffen), es ist nur eine Herbstausfahrt budgetiert mit Fr. 300.--. Es ist ein Defizit von Fr. 390.-- budgetiert.
Dies wird so zur Kenntnis genommen.

10) **Wahlen**
Der Vorstand schlägt vor, Michel Bosson als Webmaster in den Vorstand zu wählen. Diesem Antrag wird einstimmig stattgegeben.

Gemäss unseren Statuten wird immer nur für 1 Jahr gewählt, Wiederwahl ist selbstverständlich möglich.

für ein weiteres Jahr kandidieren:
Curdin Coray als Präsident
Jürg Schmidt als Kassier
Käthi Schmidt als Aktuarin
Wädi Kälin als Beisitzer

Felix Egolf und Remo Hunziker als Revisoren

Keine zusätzlichen Vorschläge. Die Versammlung bestätigt in globo, einstimmig mit Applaus.

11) **Jahres-Programm 2026**
Unvollständige Liste, weitere Anlässe von Interesse für unsere Mitglieder werden laufend auf unserer Homepage aufgeführt. Dazu kommen natürlich die monatlichen Höcks, in der Regel am 1. Freitag im Monat in Gockhausen.

1. – 3. Mai	Microcartreffen in Meisterschwanden (ausgebucht)
4. – 7. Juni	70 Jahre Heinkelkabine, am Bodensee für Heinkel/Trojankabinen
??	RMC-Herbstausfahrt, Organisator gesucht!
18. Dez.	Adventshöck in Rümlang

Curdin fragt, wer eine Herbstausfahrt organisieren möchte. Nichts Aufwändiges, ein Tagesausflug auf schöner Route und in einer Beiz zum Zmittag reservieren. Bitte bei Curdin melden.

12) **Diverses**

Der Vorstand hat neue Werbekarten drucken lassen. Wir bitten alle, einige mitzunehmen und sie auch zu verwenden, um neue Mitglieder anzuwerben.

im 2027 wird unser Club 50 Jahre alt!
Der Vorstand schlägt folgendes vor, Charly plant und präsentiert die Idee:

Eine kleine Reise durch die Schweiz, auf welcher Halt gemacht wird bei unseren Mitgliedern. Diese werden gebeten, in ihrer Umgebung etwas zu organisieren: Unterkunft, Verpflegung und irgend eine regionale Attraktion.
Es gibt die Möglichkeit, «hop on/hop off» zu buchen, ganz nach Lust und Zeit, die zur Verfügung steht.

Die Reise ist geplant vom 25. – 30. August 2027.

Die Route könnte in etwa so aussehen (noch provisorisch):
Treffpunkt Region Walensee – über den Lukmanier nach Acquarossa – via Tremola Richtung Furka (Verlademöglichkeit ins Wallis) – Goppenstein (Verladen ins Berner Oberland) – weiter Richtung Mittellland (z.B. Bielersee, Solothurn, Aargau)

Bevor Details geplant werden, möchte der Vorstand die Meinung der Mitglieder abholen. Wäre das eine attraktive Art, unser Jubiläum zu feiern?
Die Mehrheit der Mitglieder findet die Idee gut. Charly wird weiterplanen und der Vorstand hält die Mitglieder auf dem Laufenden.

Kolbenfresser:
Charly ist erfreut, dass er viele tolle Beiträge der Mitglieder erhält. So macht ihm die Arbeit Freude!

Freitagshöck:
Am Karfreitag (3.4.) hat der Frohsinn geschlossen. Wir verschieben den Höck auf den Donnerstag, 2. April.

Microcar-Treffen:
Bernhard Täschler informiert, dass 125 Autos mit 35 verschiedenen Marken angemeldet sind. Das Treffen ist seit Oktober ausgebucht. Start ist am Freitag Abend, Samstag Ralley (natürlich mit Mohrenkopf),Sonntag GP Mutschellen.
Der RMC macht ein Inserat in der Festschrift und weist auf unser bevorstehendes Jubiläum hin.

Homepage:
Hans Gerber vermisst die früheren Beiträge und Bilder.
Michel: die sind von der alten Homepage abgespeichert, es fehlte aber die Zeit, sie aufzubereiten und einzufügen. Kommt noch!
Wer hätte Lust, Michel bei seiner Arbeit zu unterstützen? Muss kein Profi sein.

50 Jahre Isettaclub Deutschland:
Päsche macht aufmerksam, dass dieses Treffen vom 19. – 21. August 2027 stattfindet, und zwar nur ca. 300 km von der CH-Grenze entfernt.

Somit beenden wir den offiziellen Teil dieser GV, bedanken uns für die kompetente und straffe Führung durch unseren neuen Präsidenten und freuen uns aufs traditiionelle Znacht «Ghackets mit Hörnli und Öpfelmues». Das feine Mues hat Curdin gemacht, die Hörnli und s'Ghackets haben Jürg und Käthi gekocht, die Getränke hat Kari Birchler mitgebracht. Herzlichen Dank!

Schluss der GV: 20.10 h

Für das Protokoll: Käthi Schmidt/20260313

Anwesende: Birchler Karl, Birchler Martina, Bollag Ralph, Bosson Michel, Burkhalter Peter, Coray Curdin, Egolf Felix, Fischer Daniel, Forster Heinz, Gerber Hans, Gerber Andreas, Good Thomas, Graf Hans, Guggenheim Willi, Häfeli Paul, Häfeli Steffi, Hofer Susanne, Hunziker Remo, Kobler Meinrad, König Dieter, Kronauer Heinz, Kübler René, Kunz René, Latscha Armin, Masoch Claudia, Meier Hansueli, Mohr Hans, Müller Charly, Schmidt Jürg, Schmidt Käthi, Täschler Bernhard, Thüring Daniel, Wagen Adrian, Wicki Paul, Winistörfer Andreas,

Gäste: Burkhalter Sigrid,

Entschuldigte: Cornu Jacques, Potratz Eckart, Blumer Kurt, Wartenweiler Hansueli, Grundl Michael, Hunziker Simon, Kälin Walter

Mutationen

Herzlich willkommen im RMC:	Claudia Masoch
	Daniel Lutz
Tschüss & auf Wiedersehen:	Eric Anliker
	Maurizio Hänsli
	Erich Keusch
	Hans Eichenlaub
	René Weilenmann
	Toni Aklin
	Samuel Wegmüller
	Barbara Meyer

MIT HEINKEL, HERZ UND EINER ERSATZMUTTER

Zwei vollgepackte Heinkel stehen startklar vor der Garage und warten gespannt auf ihre Gspänli. Frisch gewaschen, vollgetankt und bereit, die Umgebung akustisch dezent in Beschlag zu nehmen - so, wie das nur mit Liebe, Hingabe und stoischer Geduld gepflegte Kabinenroller hinbekommen. Zu viert geht unsere Fahrt Richtung Meisterschwanden am Hallwilersee. Was uns in den nächsten drei Tagen erwartet, wissen wir natürlich längst - und genau darauf freuen wir uns schon seit Wochen. Klar ist aber auch: mit einem Rollermobil wird selbst die bekannteste Strecke nie einfach nur eine Fahrt von A nach B.

Eine willkommene Verschnaufpause für Oldtimer auf zwei, drei und vier „Beinen“ gab’s in Kappel am Albis. Während unsere Rollermobile auf dem Parkplatz langsam auskühlten, gönnten wir uns einen Abstecher in die Ausstellung *Bullinger!* von Peter Leisinger Die liebevoll geschnitzten Holzfiguren und die Geschichten dazu sorgten dabei immer wieder für Schmunzeln und Staunen.

Am späteren Nachmittag sind die Zelte aufgebaut, die letzten Heringe eingeschlagen und unsere Gefährten auf drei und vier Rädern haben ihren Platz mitten unter fast 130 Kleinwagen gefunden - pünktlich zur 50-Jahre-Jubiläum des internationalen Micro-Car-



Treffens. Zwischen, Heinkel, Messerschmitt, Isetta, Kroboth, Bond und Rovin - um nur ein paar aufzuzählen - wird gefachsimpelt, fotografiert und mit leuchtenden Augen um die Fahrzeuge geschlendert.

Die inzwischen ziemlich durstigen Fahrerinnen und Fahrer überlassen ihre Oldtimer für einmal dem Schicksal der vielen gwundrigen und enthusiastischen Bewunderer und tauchen selber ein ins Treffen: alte Bekannte wiedersehen, neue Geschichten hören und mit einem kühlen Getränk in der Hand das erste Ankommen richtig geniessen. Auch am Anfahrtstag ist bereits für reichlich Abwechslung gesorgt, und das gemeinsame Abendessen kann bei strahlender Abendsonne sogar draussen genossen werden.

Ein neuer Tag beginnt - und was für einer. Nach einer ziemlich kühlen Nacht kriechen langsam wieder Leben und Wärme in Mensch und Maschine. Zum Glück wartet bereits ein feines Frühstück, von den Helferinnen und Helfern liebevoll bereitgestellt und entsprechend dankbar genossen. Mit Sonnencreme im Gepäck, halbwegs auswendiggelerntem Roadbook für die Rallye und dem festen Vorsatz, den Mittagshalt unbedingt vor geschlossenen Toren zu erreichen, geht’s hinein in einen weiteren spannenden Tag voller kleiner Strassen, knatternder Motoren und vieler lachender Gesichter am Strassenrand.



Den letzten Posten mit dem heissgeliebten Mohrenkopf bereits fest im Visier, beginnt plötzlich die Gangschaltung zu stocken. Hilfsbereite Hände schieben mich erst einmal von der Strasse, und nach einer kurzen Verschnaufpause scheint wieder alles zu funktionieren. Allerdings nur für ziemlich genau drei Kilometer. Dann ist endgültig Schluss mit Schalten.

Die Ursache: eine wegvibrierte Mutter am Schaltgestänge - oder so! Aber so ein Ersatzteil hat „Mann“ - beziehungsweise meine persönlicher Lieblingsmechaniker - im Arsenal der Ersatzteile. Nach zehn Minuten schrauben, kurzem Fachsimpeln und ein paar prüfenden Blicken läuft wieder alles wie gewohnt. Auch das OK schaut kurz vorbei und vergewissert sich erleichtert, dass der Besenwagen nicht ausrücken muss.

Der Galaabend mit dem legendären „Renelvis“, die Preisverleihung für die besten Rallyefahrer (ja, auch unser Grüppli ging nicht leer aus), viele Gespräche mit lieben Menschen, die man eigentlich viel zu selten trifft, ein bisschen getanzt und zum Schluss die Kehlen heiser gesungen: so wird die Nacht plötzlich deutlich kürzer als ursprünglich geplant. Kaum sind Mensch und Maschine wieder wach, steht auf dem Dorfplatz von Rudolfstetten zum 13. Mal das grosse Tetris-Spiel an. Mit beeindruckender Ruhe und



Routine dirigieren die Verantwortlichen die vielen Kleinwagen Zentimeter um Zentimeter an ihren Platz. Die Vielfalt an Kleinwagen auf so engem Raum dürfte wohl einzigartig in Europa sein.

Endlich ist es Mittag, und wir dürfen am legendären GP Mutschellen den Friedlisberg erklimmen. Überholen, schalten, abbremsen - alles wird aus den kleinen Oldtimern herausgeholt. Am Strassenrand warten winkende Zuschauer und viele lachende Gesichter.





Danach trennen sich die Wege: Während ein Teil der Gruppe zurück nach Meisterschwanden fährt, machen wir uns direkt auf den Heimweg. Fünf Rollermobile ziehen gemeinsam durchs Land, diesmal ganz ohne weitere Pannen. Und weil so eine Heimfahrt nicht nur Konzentration, sondern auch eine ordentliche Stärkung verlangt, gönnen wir uns im Aeugstertal noch eine wohlverdiente Freude für Magen und Kehle.

In Pfäffikon SZ, hoch über dem Zürichsee, wollten wir eigentlich ein letztes Mal gemütlich zusammensitzen und das wunderbare Wochenende Revue passieren lassen. Eigentlich. Denn wie so oft hatte das Wetterapp andere Pläne: Regen im Anmarsch. Also wurden die letzten Kilometer doch etwas zügiger unter die kleinen Räder genommen als ursprünglich geplant.

Glücklich, zufrieden und ohne weitere Kleinteilverluste verabschieden wir uns - mit der grossen Hoffnung, dass es in ein paar Jahren tatsächlich ein 14. Treffen geben wird.

Ein herzliches Dankeschön für ein gelungenes Treffen an das Organisationskomitee - und natürlich auch an den Wetterfrosch.

Für mich war es das erste Mal, drei Tage selber und ohne Copiloten den Heinkel zu bändigen. Anfangs noch angespannt und bei jedem neuen Surren oder Klappern innerlich alarmbereit, stellte sich irgendwann überraschend Gelassenheit ein. Offenbar gewöhnt man sich schneller an den Geräuschpegel eines Heinkels, als man denkt. Und ich bin schon ein bisschen stolz, die Herausforderung angenommen und bewältigt zu haben und unterwegs dem einen oder anderen „alten Hasen“ erstaunlich gut gefolgt zu sein.

von Martina Birchler

Einige Hingucker vom Micro-Car-Treffen 2026 in Meisterschwanden:















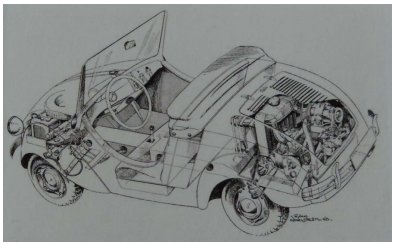








Für euch entdeckt! von Jürg Schmidt



Raul de Rovin stellte schon in den 20ern und 30ern Rennmotorräder her. Mit seinem Bruder Robert starteten sie während dem 2. Weltkrieg mit der Entwicklung eines günstigen kleinen 2 Plätzers. Für die Karosserie gaben sie den Auftrag an einen Designer. Das Resultat überzeugte nicht. Als ihnen ihr Spengler den Vorschlag machte, auch einen Versuch zu starten, willigte sie ein. Das Resultat war gelungen, sodass es im Modell D1 und D2 umgesetzt wurde. Ein grosser Vorteil war, dass es keine teuren Pressformen zur Herstellung brauchte, sogar die Kotflügel konnten gerollt werden. Qualität wurde gross-geschrieben, anstelle eines erhältlichen Motorrad-Motors entwickelte er selber einen Motor. Mit Einzelradaufhängung und Leichtmetallräder waren das ein hoher Standard, einzig die Seilzugbremsen waren nicht mehr ganz zeitgemäss aber immer noch genügend. Das Fahrzeug wurde 1946 am ersten Autosalon nach dem Kriege in Paris vorgestellt. Julien und Rovin profitierten vom Pons-Plan* durch Materialzuteilungen. 1947 kaufte Rovin mit Hilfe eines amerikanischen Investors das Werk der Nobelmarke Delaunay-Belleville und stellte zusammen im Oktober 1947 am Pariser Autosalon den D2 vor. Die Produktion startete anfangs 1948.

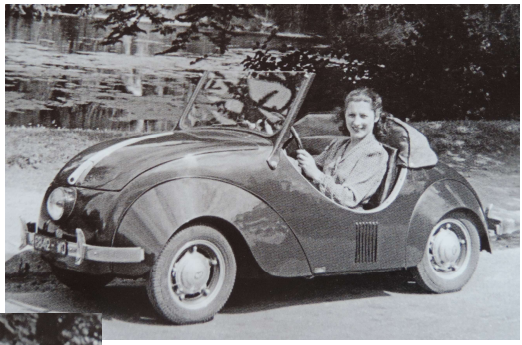


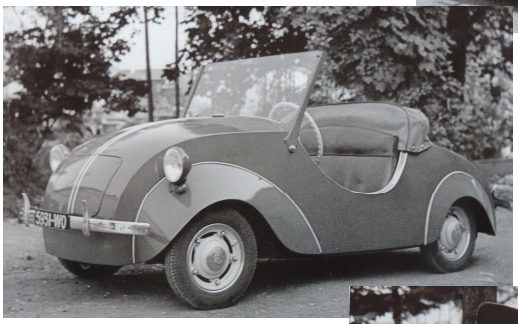


* Der Plan Pons von 1945 war ein französischer Fünfjahresplan, um die nach dem Krieg zerstörte französische Automobilindustrie zu modernisieren und neu zu strukturieren. Er legte fest, welche Hersteller welche Fahrzeugklassen produzierten, um effizient mit den knappen Rohstoffen umzugehen.

Text und Bilder aus dem Buch «French MICROCARS» mit Genehmigung von Jan de Lange

D1
Nur ein Scheinwerfer
seitliche Lüftungsschlitze
$1^1/_2$ CV Motor



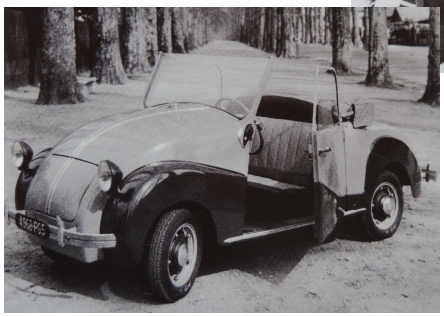


D2
2 CV Motor
Trotz des höheren Preises als beim Citroen 2CV, verkaufte sich das Modell gut, weil Rovin sofort liefern konnte.

Spezialumbau eines D2s;

Verkaufsstand für
Briefmarken
am Carré Marigny in Paris

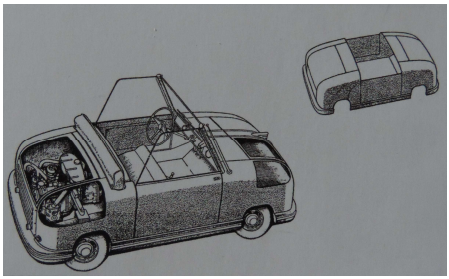




Besserer Wetterschutz;

Umbau eines D2 durch einen kleinen Carrossier mit Türen, verlängerten Kotflügeln und Zweifarben-Lackierung

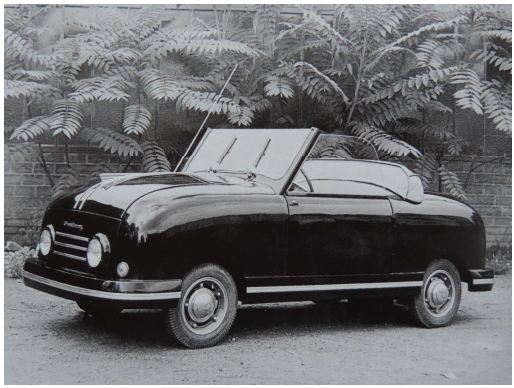
Text und Bilder aus dem Buch «French MICROCARS» mit Genehmigung von Jan de Lange



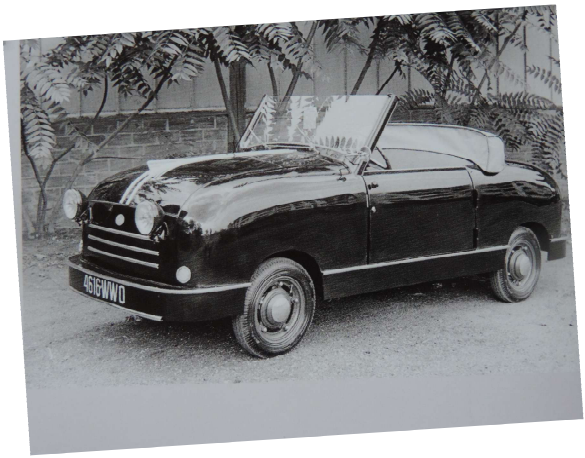
Das Modell D3 war eine revolutionäre Konstruktion: eine selbsttragende Karosserie, bei der das Press-werkzeug für den vorderen linken Kotflügel auch für den hinteren rechten gebraucht werden konnte. Auch war das Werkzeug für die Motorhaube identisch mit dem für den Kofferraumdeckel; dies senkte die Produktionskosten.

Im Oktober 1948 wurde das neue Modell vorgestellt





Die Lampen waren bei den Prototypen noch nicht gesetzeskonform positioniert, zu eng in der Front eingebaut und zu tief.

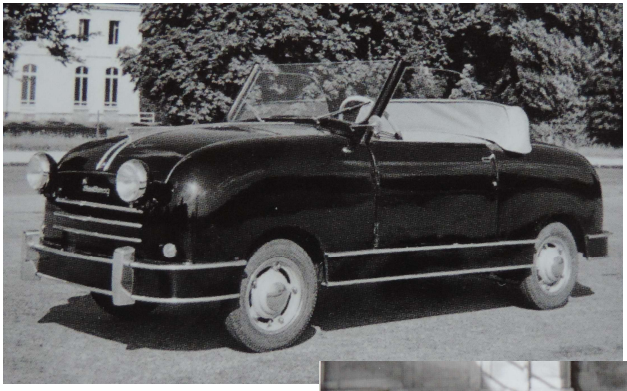


Das Serienmodell hatte aufgesetzte Lampentöpfe.

Der Motor war immer noch derselbe wie beim D2

1949 und 1950 fuhr ein Werksteam mit am Rallye von Monte-Carlo.

Text und Bilder aus dem Buch «French MICROCARS» mit Genehmigung von Jan de Lange



1950 mit dem D4 erhielt der Rovin einen stärkeren Motor und kleine Änderungen wie doppelte Zierleisten und Stossstangen-Hörner.

1952 beim 24-Stunden-Rennen Bol d'Or wurde Rovin Klassensieger



1953 wurden die Scheinwerfer in die Karosserie integriert.

Trotz einigen Auslandvertretungen sank die Nachfrage, da die Konkurrenz immer stärker wurde.

Die Produktion wurde 1954 eingestellt und Restbestände noch bis 1956 verkauft.

Die 200 Mitarbeiter im Fahrzeugbereich konnten anderweitig im Konzern beschäftigt werden

Produktion

1948	383
1949	527
1950	395
1951	287
1952	422
1953	110
1954	20

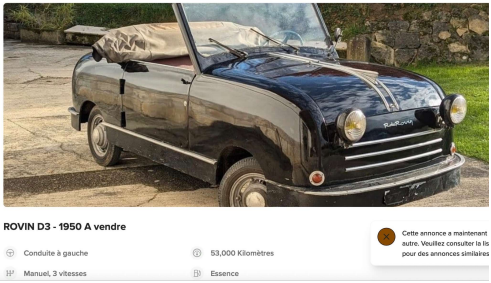
Technische Daten

Modell	D1	D2	D3	D4
Motor ccm	260	425	425	462
Zylinder	1	2	2	2
Kühlung	Luft	Wasser	Wasser	Wasser
PS/$^{U}/_{min}$	6.6/3600	10/3000	11/3200	13/3200
Max Geschw.	65	75	75	80

Text und Bilder aus dem Buch «French MICROCARS» mit Genehmigung von Jan de Lange

MEIN ROVIN D3: EINE RESTAURATION - ZWEI ZYLINDER - DREI ROSTLÖCHER (Teil 1)

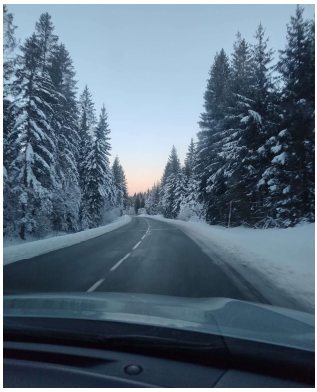
Ein was? Rovin? Das habe ich mir gedacht, als ich über diesen Kleinwagen erstmals etwas gelesen habe. Eine tiefere Recherche überzeugt mich dann definitiv: Pontoncarosserie, viel Aluminium, Viertaktmotor - ein richtiges Auto im Kleinformat! Und das schon 1948, als viele Kleinwagen noch Zukunftsmusik waren.



Für mich ist klar, das ist ein sehr spannendes Fahrzeug. Doch einen Rovin zu finden ist Glückssache. Es gibt keine zu kaufen und somit ist das Thema für mich erledigt. Zumindest bis ich eines verhängnisvollen Abends einem befreundeten Mechaniker meinen ‚klein(wag)en Traum' zeigen will. Also suche ich im Internet ein Foto eines Rovin D3. Und finde eines - der Text darunter „A vendre" - zu verkaufen. Kann das sein? Das Inserat aus Frankreich ist noch ganz frisch, vor wenigen Stunden publiziert. Ohne Zeit zu verlieren schreibe ich den Verkäufer noch an Ort und Stelle an und bekunde mein Interesse.
Während ich auf eine Antwort warte, frage ich im RMC-Umfeld nach Informationen zu ‚Rovin' Fahrzeugen. Der Tenor: Keine Ersatzteile, jedoch eine solide, simple Konstruktion.



Der Verkäufer antwortet: der Wagen ist noch zu haben und ich sei der Erste, der sich gemeldet hat. Wann ich denn vorbeikommen wolle. Es geht gegen Ende des Jahres 2024 zu und für den Import eines Autos aus Frankreich muss der Zoll geöffnet haben. Im Jahr 2024 bleibt nur noch der 30. Dezember, dann ist der Zoll drei Tage geschlossen.



Also geht es mit Anhänger bewaffnet um 4:00 morgens los in den französischen Jura. Bei minus 17 °C fahren wir durch eine märchenhafte Winterlandschaft und finden uns nach etwa fünf Stunden Fahrt in einer grossen Scheune voller Kleinstwagen wieder! Es ist alles aus Frankreich vertreten, von Bugatti über Inter bis eben Rovin. Der Verkäufer ist der Kleinwagensammler Denis de Sousa, eine Koryphäe der französischen Sammlerszene. Und mittendrin steht schwarz glänzend der kleine Rovin. Ich bin begeistert. Wahrscheinlich sogar zu begeistert.

Mit etwas Benzin im Vergaser lässt sich der Wagen zum Starten überreden. Im Grossen und Ganzen sieht das Auto vollständig aus, der Rovin macht einen guten Eindruck. Na also, Rovin gefunden, geht doch.
Ich habe dann das Auto gekauft, aufgeladen und zum Zoll gefahren. Am Zollposten von Vallorbe finde ich mit meinem Français Fédéral den einzigen Zollbeamten, der Deutsch spricht. Nach etwa einer Stunde habe ich das Formular 13.20A in der Hand.



Noch am selben Abend entsteht dieses Foto, ein erstes gemeinsames Beschnuppern von Goggo und Rovin. Man soll sie ja paarweise halten, alles andere wäre nicht artgerecht. Ich habe mir bereits hier gedacht, das wäre eigentlich ein nettes Duo für das Microcartreffen in Meisterschwanden. 486 Tage sollten reichen, um den Wagen auf die Strasse zu bringen.



Voller Tatendrang mache ich mich an die Bestandesaufnahme: Was fehlt? Was muss instand gesetzt werden? Was kann original und unangetastet bleiben? Das Zerlegen soll Klarheit schaffen.
Innerhalb weniger Wochen wird aus dem relativ originalen Rovin ein relativ originaler Rovin in Einzelteilen.
Schon beim Kauf ist mir eine dezente Spur Bauschaum am Fahrzeugboden aufgefallen, bei den Arbeiten am Fahrzeug taucht, völlig unerwartet, das eine oder andere Rostloch auf. Gibt es doch mehr zu tun als erwartet? Jetzt ist guter Rat teuer, meine Schweisserfahrungen beschränken sich auf das Motorradkombi im Sommer. Doch ich erinnere mich daran, dass ich das Goggo bei einem richtigen Blechkünstler gekauft hatte - Jürg Schmidt.

Telefonisch melde ich mich wegen der drei gefundenen Rostlöcher und ich darf ihm meine fast komplett zerlegte Karosserie vorbeibringen.



Dort überlasse ich diese erst einmal seinem geübten Blick. Sein Bescheid klingt eher entmutigt. Kurz darauf stehe ich in seiner Werkstatt und mir dämmert, dass ich hier wohl doch ein Projekt von der Tragweite eines Linienfliegers angelacht habe:

Beide Seitenschweller sind hinten durchgerostet, mit Bauschaum gefüllt, verspachtelt und überlackiert. Am Unterboden finden sich unzählige Durchrostungen und auch der Mittelträger ist zu grossen Teilen abgefault. An mehreren Teilen des Chassis gibt es kleine Risse, Dellen und Löcher. Wieder was gelernt, es ist nicht alles Gold was schwarz glänzt. Dabei sieht der Lack doch so ordentlich aus.



Zu meinem Erstaunen werde ich mit meiner Rostlaube aber nicht aus der Werkstatt geworfen, sondern zu einem Blech- und Carrossier-Crashkurs aufgeboten. Jürg macht es zu unserem Projekt.
Als erstes sind die Schweller dran: So lerne ich Blech heraustrennen, Punktschweissungen lösen und möglichst keine gesunde Substanz zu beschädigen. Die Abkantbank wird auch mehr und mehr mein Vertrauter - unter dem wachsamen Blick von Jürg.
Und dann mein erster Kontakt mit den Carosseriehämmern. Ich merke an diesem Punkt, wie spannend die Arbeit mit Blech ist. Kleine Ungenauigkeiten können durch ein paar gezielte Hammerschläge korrigiert werden. Blech verzeiht vieles, das ist gut für Schussel wie mich.



Meine freien Tage verbringe ich nun zunehmend in Jürgs Werkstatt, vor allem als klar wurde, dass der ganze Fahrzeugboden auch ersetzt werden muss. Somit mache ich Bekanntschaft mit der Punktschweissanlage. Genau wie in der Fabrik können wir damit die Bleche originalgetreu wieder einsetzen.

Wir sind nicht die Ersten, die an dem Auto schweissen, es wird sehr deutlich, dass das kleine Wägelchen ein sehr bewegtes Leben hinter sich hat. Überall Verschleiss, Kampfspuren und Reparaturen.



Mit grosser Geduld hantiert Jürg mit den verschiedenen Schweissanlagen, Schutzgas und auch tatsächlich noch Autogen. Der Vorteil des Autogenschweissens: Durch den Hitzeeintrag ins Blech und in die Schweissung ergibt sich eine weichere Schweissstelle.

Die Mechanik und den Motor lasse ich von Altmeister Kurt Jähn überarbeiten, einem erfahrenen Mechaniker alter Schule. Der Motor ist in kurzer Zeit zerlegt und bekommt neue Kolbenringe. Die Schrauben brüniere ich selbst neu, damit die Optik von Motor und Mechanik nicht durch unpassende, verzinkte, moderne Schrauben verschandelt werden. Alle Dichtungen fertige ich neu an, ausser die Zylinderkopfdichtung. Der Spezialist dafür ist die Firma Aprotec.

Es ist mittlerweile September (242 Tage bis zum Treffen) und je mehr Zeit ich in das Chassis investiere, desto eher will ich den Wagen doch neu lackieren. Die Lackierung ist nicht original und Türgriffe, Schrauben, Clips - alles schwarz mitlackiert. Auch die eine oder andere Beule am Wagen macht nicht den besten Eindruck.
Doch wie soll der alte Lack ab? Schleifen? Chemisch? Sandstrahlen?

Wir entscheiden uns für das Sandstrahlen:
Der Prozess dauert zwei Wochen und mit grosser Erleichterung stellen wir fest, dass wenigstens am Blechkleid kaum Spachtel ist.
Als erstes muss der Wagen grundiert werden, der Rost würde sich ansonsten sofort wieder auf dem blanken Blech ansiedeln. Da kommt bereits erstmal die Frage nach Originalität und Haltbarkeit. Ich entscheide mich für eine modernen 2k Epoxy Grundierung, sehr haltbar aber auch wenig zeitgemäss. Diese Linie wird beim gesamten Lackaufbau durchgezogen. Moderne Materialien für eine einfache Verarbeitbarkeit und lange Lebensdauer.





Dann geht es ans Ausbeulen. Vor allem der Schurz an Fahrzeugfront und Heck ist gezeichnet von viel Feindkontakt - Überall sind Knicke und Dellen. Also wieder ein Kurs, diesmal in der Handhabung von Carosseriehammer, Ausbeullöffel, etc.
So arbeiten wir uns zu zweit langsam in Richtung Feinspachtel. Hier ist die etwas zu niedrige Temperatur in der Werkstatt das grosse Problem. Unter 15 Grad bleibt der Spachtel weich. Also alles nochmals runtergeschliffen und die Werkstatt etwas höher temperiert, dann geht es. Schleifen, Spachteln, schleifen, Spachteln - es ist ein ewiger Prozess. Ab Werk waren die Bleche dieser Autos sichtbar wellig, Punktungen und konstruktive Details sichtbar. Ich entscheide mich für einen Mittelweg - nicht komplettes Wellblech, aber gewisse Details sichtbar lassen.



Nach zwei Durchgängen mit Spritzspachtel ist das Häuschen des Rovin nun bereit für den Lackierer. Wieder schwarz soll er werden, 2K Einschichtlack.
Nach einem Nassschliff nehme ich die Carosserie wieder zurück in meine eigene Werkstatt. Die Anbauteile und Felgen des Wagens habe ich komplett zerlegt, in einem Sandstrahlschrank blank gemacht und anschliessend lackiert. Des weiteren habe ich die Sitzbank einem Sattler gegeben. Damit bin ich sonst wirklich überfordert.



Da mein Lackierer relativ gut ausgelastet ist, entscheide ich mich, den Wagen bereits rollbar zusammenzubauen, bevor der Lack drauf kommt. Das bedeutet auch, dass ich Unterboden und Motorraum selbst lackieren muss - meine Werkstatt wird also zur Lackierkabine umfunktioniert. Das ist am 29. März, also noch einen Monat bis zum Treffen in Meisterschwanden.

Der nächste Schritt ist der Einbau des Motors, das geht sehr schnell bei diesem Auto. Auch die Schaltkulisse ist schnell montiert und es zeigt sich dann das nächste Problem: Die Schaltung geht nicht sauber - Ein Einwand von Jürg zeigt, dass die Schaltkulisse um 10mm versetzt montiert wurde. Das kann jetzt jedoch nicht mehr korrigiert werden. Also muss das Schaltgestänge angepasst werden. Motor nochmals raus, Schaltgestänge abgeändert und jetzt gehen auch die Gänge richtig rein.

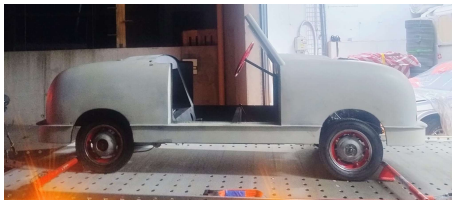
Am 7. April ist es soweit, das Fahrwerk ist auch wieder montiert und die erste Felge wird montiert - am Abend steht der Wagen wieder auf den eigenen Pfötchen. Das Treffen in Meisterschwanden kommt immer näher. Der Zusammenbau geht relativ geradlinig: Neue Benzinleitung aus Aluminium biegen, Pedalerie zusammenbauen, Bremszüge einbauen.



Drei Wochen vor dem Treffen, es ist weder Elektrik, noch Lack vorhanden. Und dann passiert es, das Gewinde am Spurstangenendstück bricht bei der Montage. An der Bruchstelle ist Rost erkennbar - also habe ich nicht zu fest angezogen sondern das Teil war schlichtweg defekt. Nur woher nehmen? Innert drei Wochen? Universalteile passen keine. Auch Teile vom Goggo passen nicht. Es bleibt mir nur das Nachfertigen. Ich finde eine Firma welche die Teile CNC fräsen und härten kann. Noch zwei Wochen bis zum Treffen.

Es wird weiter zusammengebaut und am 23. April geht der Wagen endlich zum Lackierer. Das sind 8 Tage bis zum Treffen.

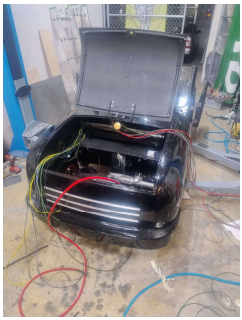
Am 27. April bekomme ich den Anruf: Abholen, Lack ist drauf! Der Lackierer hat ihn draussen hingestellt und er funkelt mich schon von weitem an. Fast etwas zu glänzend.



Somit ist der Countdown zu Meisterschwanden eröffnet, innert drei Tagen (und Nächten) will ich den Wagen halbwegs fahrbar zusammen haben. Es fehlen zu diesem Zeitpunkt die Türen und Scharniere, die Motorhaube, die gesamte Elektrik und auch der Motor lief noch nie in eingebautem Zustand. Die Sitzbank fehlt noch, der Sattler hat sie mir auf den 30. April versprochen.



Jede Sekunde zählt jetzt, sogar die Essenspausen habe ich eingeschränkt. In der Nacht auf den 1. Mai fertige ich den gesamten Kabelbaum nach, hole am Morgen des Treffens noch die Sitzbank ab und stelle den Vergaser und die Zündung ein.



Die Kiste läuft. Für eine Probefahrt hat es dann doch nicht mehr gereicht, der Rovin kommt per Anhänger nach Meisterschwanden. Einmal mehr zeigt sich, dass ich wie eine Zitruspresse funktioniere: Nur unter Druck.

Die kleine Fahrt auf das Gelände des Treffens ist herausfordernd. Den Wagen habe ich noch nie wirklich gefahren. Die Kupplung ist nicht richtig eingestellt und das Anfahren alles andere als einfach. Man lässt sich nichts anmerken und fährt lässig übers Areal und parkt den Wagen ‘gekonnt’ neben das Goggo.
Und damit stehen meine beiden auch brav in Meisterschwanden am Treffen, als ob nie etwas war. Sieht doch neckisch aus!
Natürlich ist der Wagen noch alles andere als fertig. Fortsetzung folgt…



von Joel Reisinger

NEUE ASTRA-WEISUNGEN FÜR VETERANENFAHRZEUGE

Der Unterschied wird nur sichtbar, wenn man die neue Regelung mit der alten vergleicht. Durch das Wegfallen vom grün markierten Text (insbesondere **d** und Präzisierung von **e**) wird der Spielraum des Zustandes des Veteranenfahrzeuges für das Strassenverkehrsamt viel grösser. Somit ist der Oldtimerstatus nicht mehr auf «Ladenneuen Urzustand» ausgelegt.

Die «FIVA Identity Card» ist somit nur noch das Dokument, welches die zeitgemässe Authentizität des Fahrzeuges attestiert.

Bern, 3. November 2008 (bisher gültig)

(Artikel 220 Absatz 1 VTS3, Artikel 76a VW4 sowie Artikel 24 ARV 1s)

1. Als Veteranenfahrzeuge gelten Motorfahrzeuge, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

a. die erste Inverkehrsetzung erfolgte vor mehr als 30 Jahren;

b. die Fahrzeuge dürfen nur für rein private Zwecke verwendet werden. Namentlich ausgeschlossen sind Fahrten gegen Entgelt, die öffentlich angeboten werden und solche, mit welchen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt wird. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt eine Entschädigung zu entrichten ist, welche die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigt. Die Zulassungsbehörde kann zusätzliche Verwendungsbeschränkungen im Fahrzeugausweis eintragen (z. B. die zulässige Anzahl Mitfahrer beschränken);

c. die Fahrzeuge dürfen nicht regelmässig in Betrieb stehen; die jährliche Fahrleistung ist auf durchschnittlich ca. 2000 - 3000 km (bzw. ca. 50 bis 60 Betriebsstunden) beschränkt;

d. sie müssen der ursprünglichen Ausführung entsprechen;

e. sie müssen optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sein, wobei Gebrauchsspuren, die auch bei sorgfältiger Pflege entstehen, akzeptiert werden.

Bern, 10. Juli 2026 (neu)

(Artikel 220 Absatz 4 VTS1, Artikel 76a Absatz 1 VW2sowie Artikel 24 Absatz 2 ARV 13)

1. Als Veteranenfahrzeuge gelten Motorfahrzeuge, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

a. die erste Inverkehrsetzung erfolgte vor mehr als 30 Jahren. Bei fehlenden Angaben zur ersten Inverkehrsetzung kann auf das Herstellungsjahr abgestützt werden. In Abweichung zu den Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte 13.20 A und 13.20 B (WPB) kann in Feld 36 des Fahrzeugausweises der 31. Dezember des Herstellungsjahres eingetragen werden;

b. die Fahrzeuge dürfen nur für rein private Zwecke verwendet werden. Namentlich ausgeschlossen sind Fahrten gegen Entgelt, die öffentlich angeboten werden und solche, mit weichen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt wird. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt eine Entschädigung zu entrichten ist, welche die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigt;

c. die jährliche Fahrleistung ist auf durchschnittlich 3000 km (bzw. 60 Betriebsstunden) beschränkt;

d. sie müssen technisch in einwandfreiem Zustand sein.

von Jürg Schmidt



Start zur Jungfernfahrt des Rovin D3 in Meisterschwanden …

… wo er zu seiner Freude einen älteren, erfahrenen Kollegen, einen Rovin D2, trifft …

.



70 JAHRE GEBURTSTAGSTREFFEN HEINKELKABINE

Als ich vor etwas mehr als einem Jahr von diesem Treffen erfuhr, hatte ich ein Problem: meine Kabine stand zwar wieder auf eigenen Rädern, jedoch erst im Rohbau, damit ich sie herumschieben konnte. Weder Farbe, Elektrik noch Innenausbau waren vorhanden. Das wird knapp, das war ich mir bewusst.
Am 12. Mai 2026 konnte ich dann doch unter den MFK-Termin mit Bravour ein Häkchen setzen.

Somit war alles klar, um nach Orsingen zu fräsen. Am Donnerstag Zelt, Schlafsäcke und etwas Gepäck im hinteren Teil verstaut, und am Mittag konnte es losgehen. Es war eine super „erste“ Fahrt zu zweit und hat uns riesig gefallen. Die Kabine schnurrte zufrieden vor sich hin, und so erreichten wir Orsingen am Bodensee nach ca. 2 Stunden Fahrzeit.
Die TeilnehmerInnen, welche schon am Vortag angereist waren, befanden sich zu dieser Zeit auf einer ersten Ausfahrt. So konnten wir kurz unser Zelt aufstellen und uns



einrichten, als wir schon das bekannte Knattern hörten. Was für ein Anblick: über 30 Kabinen fuhren auf den Vorplatz des provisorischen Clublokals. Schnell entwickelten sich Benzingespräche und Fachsimpeleien unter den Leuten, bis Michael pünktlich um 17 Uhr mit viel Applaus die Veranstaltung eröffnete.
Während des ersten Abends wurden wir kulinarisch nach badischer Art verwöhnt, und ein Liederraten mit Liedern aus der Kabinenzeit und einer Weinprobe sorgte für eine tolle Stimmung.



Alle Teilnehmenden erhielten einen Ausdruck, auf welchem ersichtlich war, was an besagtem Tag auf dem Programm stand. Pünktlich um 10 Uhr versammelten sich alle zum Briefing für die grosse Tagesausfahrt. Zudem hat Michael allen die Strecken via Whatsapp aus Google Maps zugesendet. So sollte niemand verloren gehen.
Es ist schon ein besonderer Anblick, wenn eine Kabine nach der anderen im Konvoi fährt. Nach kurzer Fahrt erreichten wir den Bodensee. Hier machten wir am Drehort der Fernsehserie WAPO Bodensee halt. Ein wunderschöner Platz direkt am See. Michael und ein Seepolizist fütterten uns mit

Wissen über Seepolizeiaufgaben, und ein kleiner Snack sorgte für zufriedene Magenstimmung.



Das nächste Highlight war die Durchfahrt der „Mooser-Allee“. Dies ist eine mehrere Kilometer lange, klassische Allee mit Bäumen, wie man sie heute nur noch selten findet. Dekoriert mit unseren Kabinen war dies ein farbenfroher Anblick.



Schon während der Durchfahrt bemerkten wir etwas Benzingestank in unserer Kabine. Eine Minute später gab es einen lauten Knall und dann gespenstige Ruhe. Auslaufen und am Strassenrand anhalten war angesagt. Die Diagnose war ernüchternd: das Zündkerzengewinde war ausgerissen! Der Besenwagen war schnell zur Stelle, und so fuhren wir zum nächsten Programmpunkt. Die Untersee-Schifffahrt war wunderschön. Michael versorgte uns mit zahlreichen Infos zur vorbeiziehenden Landschaft.
Ich versuchte während dessen einen Abschlepper zu organisieren. Nach einigen Telefonaten klappte dies und so verabredeten wir uns am frühen Abend beim Campingplatz mit diesem.
Doch zuvor besuchten wir noch die Anhöhe bei Horn, wo ein „Wassertürmle“ und Durstlöscher im Stile der 50er Jahre auf uns warteten. Wann habt ihr zuletzt ein Afri-Cola oder Afri-Orange getrunken?
Zurück beim „Clublokal“ durfte meine Kabine dann den Besenwagen wechseln und wurde in die Schweiz gebracht.
Der Abend war wieder unterhaltsam gestaltet. Eine reichhaltige badisches Veschperplatte liess keine Wünsche offen. Zudem wurde mit einer Mostprobe für genug Flüssigkeit gesorgt. Untermalt wurde das Ganze mit Liedern aus den 50er Jahren.



Der Samstag verlief für uns natürlich etwas anders als geplant. Während die Anderen das MAC Museum in Singen besuchten, hatten wir einen Rücktransport in die Schweiz organisiert. Wir wollten uns die White Party am Abend nicht entgehen lassen!
Ein liebevoll dekoriertes Lokal ganz in Weiss mit Kerzenlicht empfing die Teilnehmer, die ebenfalls alle weiss

gekleidet waren. Mit einem Geburtstagsabendessen und einer Laudatio zum 70. Geburtstag der Heinkel-Kabine, gehalten von Dieter Lammersdorf, wurde dies ein wunderschöner Abend.

Leider geht jedes Treffen einmal zu Ende. Geblieben sind schöne Erinnerungen an nette Kontakte unter KabinenfahrerInnen, an die Superorganisation von Michael und seinem Helferteam, sowie an eine entspannte, freundlichen Stimmung.

Und mittlerweile habe ich einen Zylinderkopf gefunden, welcher „nur“ noch eingebaut werden will, damit ich bei einer der nächsten Ausfahrten wieder dabei sein werde.

von Curdin Coray





DIE GESCHICHTE ZUM HALBEN GOGGOMOBIL

Vor Jahren schenkte mir ein befreundetes Paar einen Mikrus, einen Kleinwagen aus Polen,

Um das Fahrzeug zu restaurieren, waren kaum Teile zu finden.





Im Austausch mit mehreren Goggo-Enthusiasten kamen wir zur Kenntnis, Goggotechnik zu verbauen.

Bei einem weiteren Benzingespräch mit meinem Freund Philipp meinte dieser, er sei im Besitz eines alten Goggomobils, dessen Technik wir im Mikrus verbauten







Um die Karosserie nicht auf den Schrott zu entsorgen, halbierten wir diese.
Den hinteren Teil schraubte Philipp an sein Garagentor und ich die Front vor mein Haus in Burgdorf. Ein Künstler malte den Durchbruch an die Wand.

von Peter Burkhalter

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



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

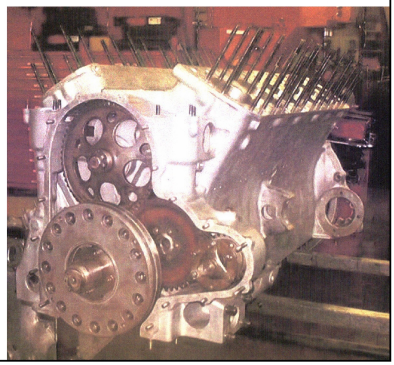
Familie R. & J. Staub
8044 Gockhausen
Tel. 044 821 52 65

götti Motoren GmbH
Zylinderschleifwerk

Burgstrasse 106 a
CH – 9000 St.Gallen / Switzerland

Tel. + 41 (0) 71 277 27 17

www.goetti-motoren.ch
Email: info@goetti-motoren.ch
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
info@schruubundschmied.ch
079 258 20 07

Heinkel-Club
Deutschland e.V.
Servicepartner Schweiz

