

Ditmar-Eckehard Mickleit

Abenteuer Auto-Dachzelt

Engelsdorfer Verlag
2008

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch
die Deutsche Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese
Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86703-684-9

Copyright (2008) Engelsdorfer Verlag

Alle Rechte beim Autor

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)
www.engelsdorfer-verlag.de

9,95 Euro (D)

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	7
Wie alles begann und zu Ende ging.....	14
Die zentralen Dachzeltertreffen in Burgkernitz.....	37
Der „MC Autodachzelter“	47
Autoreise durch Rumänien	73
Zehn Tipps und Tricks zur Verbesserung der... Grundausrüstung	97
Text des Dachzelter-Songs	114
Anhang.....	116
Geht es weiter?.....	134
„10 Jahre – 20 Länder“	138

Abbildungen/Fotos: Privat-Archiv D.-E. Mickeleit
Archiv MC Autodachzelte
Presseveröffentlichungen
Fotos von Autodachzeltern
Titel-Foto: D.-E. Mickeleit,
Treffen an der „Heideschenke“ im
agra-Park

Für viele Namen können nur Abkürzungen verwendet werden, da es dem Autor nicht gelungen ist, heutige Wohnsitze ausfindig zu machen und Genehmigungen einzuholen. Da es sich jedoch bei dieser Materialsammlung um „Öffentliches Interesse“ handelt, können Rechtsansprüche nicht geltend gemacht werden. Die Authentizität würde darunter leiden, verlegte man Geschehnissorte und Personennamen.

Diverse Geschichten sind autorisiert von den Autodachzeltern der Gegenwart.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Vorwort

Es ist schwer, Geschichte anschaulich zu machen. Es ist schwer, jüngste Geschichte gegen Fanatiker und frühere Oppositionelle anschaulich zu machen und überzeugt zu vertreten. Es ist schwer, zu seinen Überzeugungen zu stehen und dafür einzustehen.

Und es ist schwer, loszulassen und aufzugeben.

Das alles aber ist Inhalt dieses Buches.

Es sind Geschichten und Erlebnisse, aber auch Ärger und Zerwürfnis; es ist das Leben.

Leider können aus Kostengründen die Illustrationen in diesem Buch nur in schwarz-weiß wiedergegeben werden, zudem sind viele Abbildungen vom Zahn der Zeit benagt, und ich bitte alle Leser dafür um Verständnis.

Das A-D-Z, das Auto-Dachzelt, hat die damalige DDR in Aufruhr versetzt.

Es waren die Privilegierten, die damit herumfuhren, hatten sie doch ein Auto und ein Auto-Dachzelt, das für DDR-Verhältnisse durchaus nicht als billig einzustufen war, schon gar nicht, wenn es ein „Überzelt“ besaß und vielleicht noch einige Anbauten; Extras, würde man heute sagen. Und Extras kosteten damals wie heute richtig Geld.

Und es war nicht einfach, diese elitäre Truppe der „Auto-Dachzelter“ zusammen zu bekommen und zusammen zu halten. Es ging eins, zwei, auch das dritte Jahr noch, aber die Zahl der Dachzelter wuchs und damit die Zahl der Teilnehmer an Treffen dieser Fangemeinde.

Hier musste ein Staat, wie die DDR, einschreiten. Ein Club, angesiedelt im „Allgemeinen Deutschen Motorsportverband der DDR“, kurz ADMV, sollte

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

gegründet werden und wurde zunächst unter dem Namen TOURIST-DACHZELTE als Sektion des TOURISTIK-CLUBS MARKKLEEBERG, später als AUTO-DACHZELTE-CLUB des Bezirkes Leipzig, eingetragen.



Herr Mielke selbst legte fest, dass es außer diesem, keinen weiteren ähnlichen Verein in der DDR geben durfte. So bekam der bei der „agra-markkleeberg-DDR“ angesiedelte Auto-Dachzelteclub seine Legitimation.

Die jungen Leute, die ursprünglich in ihrem TOURISTIK-CLUB Reisen veranstalteten wollten, Geländefahrten mit Zweiradfahrzeugen, Rallyes und Geschicklichkeitsfahrten, waren zerstritten, durch Ausbildung und Beruf nicht immer am Wohnort, dem

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Sitz des Clubs, zugegen und hatten wohl auch keine Lust, sich ständig reglementieren zu lassen.



Schließlich stellten sie fest, dass man über Abraumhalten des Tagebaugeländes auch ohne Clubmitgliedschaft jagen konnte, war es doch kein „Öffentliches Straßen-Verkehrs-Gelände“.

Ich wurde zunächst der Sektionsleiter AUTO-DACHZELTE, nach einem Jahr der Vorsitzende des „MC TOURIST/DACHZELTE“.

Dieses Buch will nicht „Gelenkte Frei-Zeit“ darstellen, wie es in einer Nachwendenausstellung heißt, sondern Leben mit, im und neben dem Autodachzelt. Tourismus und gemütliches Beisammensein unbelastet von Stasi und anderen Zwängen, auch wenn solche Leute zugegen und Mitglieder des Vereins waren.

Noch heute, hoch betagt, sind die früheren Auto-Dachzelter eine verschworene Gemeinschaft.

ABL **ARCHIV**
BÜRGERBEWEGUNG
LEIPZIG e. V.

STIFTUNG
AUFARBEITUNG



DIE GELENKTE FREI-ZEIT

**DDR-
Lebenswelten
in der Ära
Honecker**

EINE AUSSTELLUNG

des Archiv Bürgerbewegung Leipzig e. V.
Gefördert von der Stiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Gerhard Müller formulierte in einem Interview 1995 „Dachcamper waren wie eine große Familie“. Und die neuen, die Jugendlichen, sind es gleichermaßen, denn sie setzen zwar in anderer, aber auch kompetenten Tradition die Gemeinschaftlichkeit der ersten Dachzelt-Pioniere fort.



Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Dieses Buch will Ihnen erzählen, was Sie nirgendwo lesen oder sehen können: wie es war, wie es ist und wie es heute in vielen Vereinen und Clubs der großen „Trabi“-Fan-Gemeinden weiter geht.

Damit, so denke ich, erfolgt ein Stückchen Vergangenheitsbewältigung, aber auch ein Beitrag zur Freizeit- und Tourismusgeschichte der ehemaligen DDR.

Von den damaligen Mitgliedern des „MC Auto-Dachzelte“ klettern nur noch sehr Wenige hinauf in das Zelt auf dem Autodach. Alter, körperliche Beschwerden und der menschliche Hang nach noch mehr Bequemlichkeit sind die Gründe dafür. Oft wurde das Auto-Dachzelt gleich mit dem „Trabant“ zusammen verkauft, verschenkt. An Jüngere, denen es noch Spaß macht, oder wo es noch zum Trabant-Kult dazu gehört.



So fahren Trabant und Auto-Dachzelt heute in Australien, Japan, Usbekistan, in Russland, Georgien und der

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ukraine, Polen, im ganzen früheren Ostblock, Großbritannien, Benelux, Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz. Bei den alljährlichen Zentralen Trabanttreffen in Zwickau und bei vielen kleineren Vereinstreffen wird wieder gefachsimpelt, wie in den frühen Anfängen.

Ich erzähle als Freund, auch wenn in der Eigenschaft als Vorsitzender des MC „Auto-Dachzelte“ nicht einig mit ihm war, dem Erfinders und Erbauer des Auto-Dachzeltes, Gerhard Müller, Limbach-Oberfrohna, die Geschichten dieser Zeit.



Gerhard Müller (links) und der Autor dieses Buches bei einem Interview in einer Unterhaltungsveranstaltung im agra-Park 1987

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Wie alles begann und zu Ende ging

Gerhard Müller, der Franzose, wie er scherzhaft genannt wurde, denn er hatte Trucks für eine französische Firma durch Europa gesteuert, war des Vagabundierens müde geworden. Vielleicht gab es auch andere Gründe für seine Rückkehr in die Heimatstadt. Das interessierte Niemanden. Schnell hatte er eine passende Gefährtin in Inge H. gefunden, sich häuslich eingerichtet und alles für ein sesshaftes Leben vorbereitet. Das war gegen Anfang der 70er Jahre geschehen. Aber Gerhard Müller wäre nicht er selbst gewesen, wenn er, auf die Sechzig zugehend, die Hände in den Schoß gelegt hätte.

Viele Jahre lang hatte er in seinen Autos geschlafen, in engen Kojen, den Dieselgeruch schon gar nicht mehr aus der Nase bekommen und er hatte in Frankreich ein Fahrzeug gesehen, dessen Dach man aufstellen konnte, um eine Schlafstatt zu bilden.



Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Doch bei näherer Betrachtung stellte es sich heraus, dass dieses Bett im Auto auch nicht das Ideale war.

Man müsste Etwas finden, das Platz für mindestens zwei Personen bot, weich war von unten und Platz hatte, sich stehend in dem Zelt, denn dass nur ein solches infrage kam, wusste er bereits, umziehen zu können.

Noch ein weiterer Gedanke war von großer Wichtigkeit: Das „Ding“ musste irgendwie mit dem „Trabant“, der auch scherzhaft „Rennpappe“ genannt wurde, verbunden werden.

Seine Lebensgefährtin fuhr einen solchen „Trabant-Kombi“, der nun für die unterschiedlichsten Versuche erhalten musste.

Das wäre an sich auch noch ertragbar gewesen. Viel übler war die Materialfrage.

Wo, wann und wie viel, zu welchen Konditionen konnte man in der planwirtschaftlich gelenkten DDR überhaupt Material bekommen? Mit dem Trabi fuhr er kreuz und quer durchs Land, knüpfte hier Verbindungen, schacherte dort für Material, brachte Produkte von der Hauptstadt, die besser versorgt wurde, in die entferntesten Ortschaften und erhandelte Waren gegen Waren, wie die Urgemeinschaft einst.

In –zig Gesprächen, Kneipenrunden und Fachgesprächen wurde das „Ding“ immer greifbarer. Es würde ein etwas verändertes Zelt sein, das an einem Metallgestell befestigt werden musste, also keinen Boden hatte. Damit war die Lösung schon greifbar nahe. Man musste einen so genannten Autodachgarten mit einem Zelt kombinieren.

Die herkömmlichen Dachgärten hielten die Belastung nicht aus. Zwei erwachsene Personen? Und sie brachten beide ganz schön was auf die Waage, Inge und

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Gerhard. Also beschaffte er ein Schweißgerät und besorgte sich aus den Bastlerläden der Umgebung Vierkantstähle die der Belastung Stand hielten. Dass Müller dabei auch gleich die Hersteller- und Lieferfirma ausfindig machte, versteht sich. Die Befestigung der Zeltbahnen an dem Metallgestell war auch nicht mehr das Problem: große Druckknöpfe mussten her, wurden am Zelt eingedrückt und das Gegenstück auf dem Metallrahmen aufgeschraubt.



Der Grundrahmen oder Dachgarten; hier mit Folie verkleidet und ohne Leiter auf einem VW Passat.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Und hier auf einem „Wolga“ komplett, fahrbereit.

Die beiden Giebelrahmen wurden durch eine Längsstange auseinander gedrückt und hielten Dank der so entstandenen Zeltspannung das Ganze aufrecht.

Auf dem Erdboden war das in Ordnung, aber wie sollte nun das Gestell auf dem Autodach befestigt werden? Was heute so einfach aussieht und funktioniert, sich bewährt hat, war am Beginn der kritische Knackpunkt.

Dass das Gestell auf Gummipuffern stehen würde, war klar, aber die würden einem Fahrtwind nicht die Stirn bieten können. Die Lösung kam wieder einmal in einer gemeinsamen Runde, denn inzwischen waren einige technisch Interessierte schon zum Freundeskreis geworden und knobelten gemeinsam. Wer auf die Lösung kam, lässt sich heute nicht mehr feststellen; zu viel an der heute bewährten Ausführung ist in Gemeinschaften und bei Erfahrungsaustauschen entstanden und entwickelt worden. Auch Hinweise der Technischen Überwachung der Polizei (der damalige TÜV) führten zu Veränderungen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Um Stabilität und Fahrtsicherheit zu erreichen waren drei Punkte zu befestigen. Rechts und links am Trabant wurde die Bodenbuchsen für den Wagenheber mit einem Schraubhaken genutzt, an dem eine Seitenstange angeschweißt war, die oben mit einer Spannschraube abschloss. Die hintere Befestigung wurde durch die Leiter ermöglicht, die zum Einstieg erforderlich war. Ein findiger Mittüffler fertigte eine Art Adapter, der fest mit der Leiter verbunden wurde und dann auf der Anhängerzugvorrichtung angeschraubt werden musste. 1976 war der Urtyp fertig, mit dem Gerhard Müller nun durch das Land düste. Überall Staunen, ungläubiges Kopfschütteln und oft sogar nach einem Eigenversuch nicht überzeugend für jedermann. Viele hingegen wollten unbedingt auch so ein „Auto-Dachzelt“, hier war der Name geboren, besitzen. Sie wurden zu den ersten Exoten auf DDR-Landstraßen und Autobahnen.

Ein Artikel in der Zeitschrift „Der Deutsche Straßenverkehr“(DDS) vom September 1976 zeigt den Urtyp und in einen Bericht schreibt damals Herbert Schade-wald:

„Trabant mit Zelt

...Das Gestell fertigte Gerhard Müller aus handelsüblichem Vierkantstahl, wobei die Querstreben aus 15x25 mm und die Längsstreben aus 16er Vierkant bestehen. Den Boden bilden 6 mm starke Spanholzplatten, auf denen eine 10 cm dicke Schaustoffmatratze liegt....

Die Leiterkonstruktion bedarf auch noch einiger Veränderungen, damit beispielsweise das polizeiliche Kennzeichen nicht verdeckt wird.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Der Urtyp

Obwohl Gerhard Müller damit seinen Kombi bebaute, versicherte er uns, dass sich diese Konstruktion problemlos auf die Trabant-Limousine aufbauen lässt.“

Die Probleme waren damit aber nicht gelöst. Der Adapter für die Anhängerzugvorrichtung verteuerte die Herstellung schon und für den Fahrzeugbesitzer kamen ja noch die Kosten für den Anbau der AZV hinzu. Also kein billiges Vergnügen, das den Reiz bot, überall aufzufallen.

Hatte sich Müller bei seiner „Werbetour“ alle Namen notiert, die an seinem Produkt Interesse zeigten, so musste Geld beschafft werden, um produzieren zu können, was bisher nur in seiner kleinen Garage möglich war. Eine Produktion in großem Stil erträumte er sich stets, aber das gab die Planwirtschaft nicht her. Und überhaupt? Er hatte ja nicht einmal einen Gewerbeschein. Viele, sehr viele Hürden hatte er noch zu überwinden, sich ständig mit den DDR-Behörden und der Polizei herumzuschlagen um Genehmigungen und

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt