



24. sept. 2019 Jean



---

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>DER PRÄSI HAT DAS WORT</b>	3
<b>BERICHTE</b>	
Oldie-Treffen in Lenzburg	6–7
Histo Cup: 50 Jahre Salzburgring	8–16
Bericht BCM Morges	20–28
Fonduehöck in der Waldhütte Holderbank	29
<b>CLUBARTIKEL</b>	31
<b>NEUMITGLIEDER</b>	31
<b>CLUBSTATISTIK</b>	32
<b>MONATLICHE HÖCKS</b>	33
<b>CLUBVERANSTALTUNGEN / OLDTIMERMÄRKTE</b>	34
<b>TERMINKALENDER</b>	35

---

# Happy New Year



Liebe Mitglieder, wenn ihr diese Zeilen im neuen Clubheft lest, sind wir bereits im neuen Jahr angekommen. Ich hoffe, ihr hattet eine schöne, besinnliche Weihnachtszeit – von den Tagen her waren sie ja für uns Ar-



beitnehmer wie geschaffen. Wir waren allerdings nicht untätig und präsentieren euch in diesem Heft und auf der Webseite unseren diesjährigen möglichen Club-Fahrplan.

Wenn von eurer Sektion gewünscht, werden wir die GV im März in eurer Region durchführen. Sollte also jemand Interesse haben, meldet es uns, ansonsten wird sie wieder von der Sektion Baden übernommen. Die regelmässigen Ausfahrten werden wenn möglich frühzeitig bekannt gegeben. Spontane Meldungen werden auf der Webseite veröffentlicht, Anmeldungen dafür bitte per Mail oder SMS an den Organisator, da unsere Post nicht mehr so flexibel ist mit dem Versand. Ich hoffe auch, ihr habt bei der Online-Umfrage zum Stellenwert unserer Oldtimer, welche wir publiziert hatten, rege mitgemacht. Der Vorstand wird euch nach der Delegiertenversammlung unseres Dachverbandes im April informieren, sofern bereits Ergebnisse bekannt sind.

Und zu guter Letzt: lasst euch von der allgegenwärtigen Klima-Hysterie nicht verunsichern und erfreut euch weiterhin an den schönen Ausfahrten mit euren Spidis. Es ist noch nicht aller Tage Abend und es wird noch viel Wasser die Flüsse runterfliessen und auch Greta wird älter und vielleicht noch etwas vernünftiger. Dass in naher Zukunft etwas ändern muss, ist wohl jedermann klar, nur bitte nicht mit dieser Kurzschluss-Hysterie, wie sie gewisse Kreise im Moment propagieren. Kilometermässig sind wir die kleinsten Verursacher und von der Klimateffizienz her sind unsere seit 50 Jahren im Gebrauch stehenden Oldies neutraler als manch neumodischer Elektrotram.

Und nun noch eine Mitteilung in eigener Sache: auf die GV 2021 suchen wir einen neuen Präsidenten, wer hätte Freude daran, dieses Amt zu übernehmen?

Eine tolle Saison mit viel Sonne und schönen Fahrten mit euren Spidis wünscht euch

euer Präsi Dani Senn



## Oldie-Treffen in Lenzburg

Am Sonntag, 22. September, fand auf dem Zeughausareal Lenzburg wiederum das Oldtimertreffen der Bubble Head Family statt. Bei besten Wetterverhältnissen füllte sich der Platz zügig und man konnte eine breite Auswahl an mindestens 40-jährigen Fahrzeugen bestaunen. Die Bubble Heads versorgten die angereisten Besucher wiederum mit Essen aus einer alten Militärküche.



Natürlich wurde auch etwas Politik betrieben – schliesslich stehen im Herbst ja nationale Wahlen an. Mit Oliver Hunziker bewirbt sich auch ein in der Oldtimer-

szene bestens verankerter Kandidat für einen Nationalratssitz. Im derzeit schwierigen Oldtimer-Umfeld täten uns solche Leute «am richtigen Ort» gut und könnten die aktuell herrschende Klimahysterie (um nicht zu sagen der Umwelt-Fanatismus) vielleicht wieder auf eine etwas sachlichere Ebene bringen.



So viel zur Politik – zurück zum Treffen: Im hinteren Zeughaus-



---

teil standen wiederum Vertreter des regionalen Triumph-Spitfire-Clubs für Auskünfte über die englische Marke und auch für Rennsportbelange zur Verfügung.



Das älteste Fahrzeug auf dem Platz dürfte der Ford T Roadster von Daniel Koch gewesen sein.



Bericht von Dreamcar.ch



## Histo Cup: 50 Jahre Salzburgring

Die Rennspitis von Herby und Peter haben mich, seit ich sie sah, fasziniert. Wie kann man nur aus einem normalen 1300er 140 PS herausholen. Dieses Phänomen hätte ich gerne einmal in Aktion gesehen. So hat mich Peter an einem Spitihöck spontan zum Salzburgring im September 2019 eingeladen. Ich könne mich da als Quasi-Techniker überall aufhalten und das ganze Rennfeeling miterleben. Kurz entschlossen habe ich Peter zugesagt.

*1. Tag, Donnerstag, 19.09.2019, Anfahrt*

Start ab Villmergen um 06.00 Uhr nach Lenzburg, um die bereits aufgeladenen Spitis an die Fahrzeuge anzukoppeln. Bei starkem Verkehr und nach einem Stau bei Urdorf Nord, mit den Spitis im Schlepptau, ging es dann mit 90 km/h der österreichischen Grenze entgegen. Peter vorne mit mir als Begleitung und Herby im Windschatten mit seinem

Gespann. Nach 530 km erreichten wir die längstens ersehnte Raststätte Schnann mit dem Café Ruetz. Eine Pause mit feinen Brötchen und Kaffee tut halt schon gut. Mindestens eine



ebenso lange Strecke, am Schloss Kufstein vorbei, liegt noch vor uns. Um 16 Uhr beim Salzburgring angekommen, hat es noch Standplätze zum Auswählen. Wegen dem 50-Jahr-Jubiläumswochenende werden mehr Fahrer erwartet als üblich. Die guten Boxen-Plätze sind dann schnell vergeben. Die beiden Spitis stehen nun in der Abendsonne bereit für den morgigen Testtag. Wer gäbe ihnen schon die über 50 Jahre, welche sie auf dem Buckel resp. auf der Achse haben? Auf das bevorstehende Abendessen freuen sich alle, denn es war für die Fahrer ein anstrengender Tag. Ich bin natürlich gespannt auf das Hotel.

---

## 2. Tag, Freitag, 20.09.2019, freies Fahren

Das Programm ist heute noch nicht so gedrängt, wir konnten etwas länger schlafen und das Frühstück gemütlich geniessen. Am Morgen sind die sicherheitstechnischen Abnahmen zu erledigen.



Da Peter seine neuen einstellbaren Stossdämpfer hinten noch gerne testen und einstellen möchte, hat er sich zu einer Testfahrt am Nachmittag angemeldet. Als Vorbereitung wollte er den Motor vorsorglich einmal starten.

Zum Glück hatte er diese Eingebung, denn trotz des Austausches der Zündkerzen hatte die Batterie nicht mehr die Kraft, das Aggregat zu starten. So blieb uns nichts anderes übrig,



als beim Anstossen unsere Fitness zu testen. Ich wusste gar nicht mehr, wie anstrengend das ist. Zwei Versuche waren nötig, dann hörte ich zum ersten Mal den Motor des roten Spitis. Ich konnte das Schnurren gar nicht richtig geniessen, so ausgepumpt war ich. Was war wohl der Grund, dass sich die Kolben nicht selbstständig bewegten? War die Batterie zu schwach, war es zu kalt oder zu feucht? Keiner wusste es. Einfach den Motor nicht mehr abstellen – ob er sonst wieder laufen würde, war nicht sicher. Mit einem zwiespältigen Gefühl begab sich Peter für seine Testfahrt





auf die Rennbahn. Da ich einen VIP-Zutritt zu allen Boxen inklusive der Startaufstellung hatte, machte ich mich mit Herby auf die Socken, um das Geschehen an der vordersten Linie zu verfolgen. Ich



war nun gespannt, wie der Spiti in voller Aktion wirklich tönt. Bei der ersten Durchfahrt war das Feld noch zu dicht, um das erwartete Geräusch zu hören. Mit jeder Runde wurde Peter immer mehr vom Feld abgehängt. Ich hatte das Gefühl, das Rennen sei bereits in vollem Gange. Alle gaben Vollgas, um aus ihrem Boliden das Äusserste herauszuholen, damit sie das Verhalten und die Grenzen ihres Wagens spüren konnten. Zuerst war ich etwas enttäuscht, dass der rote Spiti hinterherfahren musste. Ich glaubte halt, einen so kleinen, freundlichen Oldie könne man nicht überholen. Schluss-

endlich kommt es eben darauf an, was unter der Haube steckt. Zu meinem Glück kam ich aber doch noch in den Genuss, den Sound des Rennspitis zu hören. Er flitzte vorbei wie eine Biene, summend und trotzdem nicht zu unterschätzen. In den 25 Minuten des freien Fahrens konnte Peter die neuen Stossdämpfer testen. Zum Vergleichen hat auch Herby einige Runden mit dem roten Spiti gedreht. Die Diskussionen, wie hart oder weich





---

nun die optimale Einstellung sein sollte, wurden zum Dauerthema. Es war gut, hatten wir die Möglichkeit, die Stossdämpfer der Rennspitis miteinander zu vergleichen. Aus Sicht der beiden Spiti-Piloten waren ihre Wagen nun generell fürs Rennen am nächsten Tag bereit. Tröstlich war, dass auch grössere Wagen nicht mehr aus eigener Kraft zu ihren Boxen zurückfahren konnten. Oft war es nur ein kleiner Sensor, welcher die Weiterfahrt verhinderte. Im Fahrerlager sind alle hilfsbereit und unterstützen einander, wo sie nur können. Man spürt keine Konkurrenz. Trotzdem wollte ich wissen, mit welchen Gegnern meine Spiti-Kollegen beim Rennen zu kämpfen haben würden. So leistete ich mir einen ausgedehnten Rundgang durch das Fahrerlager. Nun gingen mir die Augen auf. Es ist ein Kampf zwischen David und Goliath, wobei leider der Kleinere nie vorne wegfahren kann. Die lieblichen Spitis taten mir schon etwas leid, bei solcher Technik und Power. Gut, diese haben ja auch schon über 50 Jahre auf dem Kasten.

*3. Tag, Samstag, 21.09.2019, 1. Renntag*

An den Renntagen war der Zeitplan schon etwas straffer. Um 08.50 Uhr war bereits das Qualifying der Kategorie Histo Cup / PCC bis 2500 und das erste Rennen folgte um 15.15 Uhr.

Bereits beim Frühstück kam immer wieder die Frage auf, warum der Spiti von Peter so schlecht startete. Ich kündete gleich an, dass ein Anstossen für mich keine Option mehr sei. Peter wollte es



wissen und setzte seinen Spiti als Erster unter Strom. Wie befürchtet, reichte die neu geladene Batterie nicht aus, um den Motor in Schwung zu bringen. Also musste der VW von Herby etwas Po-



wer abgeben. Und siehe da, das Aggregat der Nr. 84 hatte an diesem «Sprutz» Freude – oder war es der Zündcomputer? Vielleicht lag es auch an den Kontakten. Auf jeden Fall konnte ich meine Muskel-



kraft schonen. Herby wollte es nun ebenfalls wissen und betätigte den Anlasser bei seinem Spiti. Auf Antrieb schnurrte dieser, nur hätte er den Choke noch etwas länger gebraucht. Jetzt konnten beide rechtzeitig an den Start. Das Ziel war ja, für das Rennen am Nachmittag einen guten Startplatz herauszufahren oder einfach dabei zu sein. Nach dem Rennen hat Herby gemerkt, dass sein Spiti Kühlwasser verlor. Beim Prüfen der grünen Wasserschläuche entdeckte er, dass die Schraube für die Halterung des Alternators gebrochen war. Was passiert, wenn diese herausgedreht wird? Bringt man den Motorkopf wieder dicht? Mit einer speziellen schwar-

zen Dichtungsmasse und einer passenden Zoltschraube, welche Herby aus dem Werkzeugkasten holte, konnte der Anschlussflansch neu abgedichtet werden. Über Nacht hatte dieser nun Zeit, um



auszutrocknen. Am nächsten Tag würde sich zeigen, ob die Notdichtung auch hält. Dass sein Motor etwas mit Öl verschmiert war, fand Herby nicht so tragisch, solange Peter noch genügend

---

im Kanister hat. Auf jeden Fall stehen da diverse Arbeiten an, welche im Winter gemacht werden müssen.

Um 18.30 Uhr war die Siegerehrung mit Apéro angesagt. Es ist selbstverständlich, dass da jeder teilnimmt. Es war unglaublich:

die beiden Spiti-Piloten wurden aufs Podest gerufen. Sie wurden geehrt für den 1. und den 2.



Rang der 1300er-Klasse. Der dritte Platz blieb leer, da leider nur zwei Fahrzeuge an den Start gegangen waren.

#### 4. Tag, Sonntag, 22.09.2019, 2. Renntag

Etwas später als gestern, um 09.30 Uhr, war der Start des Qualifying angesagt. Dieses und auch das Rennen am Nachmittag wurden via Livestreaming direkt auf eine Grossleinwand in der Lenzburger Garage übertragen. Auf dem Zeughausareal war genau an diesem Sonntag das alle zwei Jahre stattfindende Oldtimer-Treffen im Gange. Der Speaker freute sich riesig, dass er nun sogar in der Schweiz zu hören war; er erwähnte die beiden Fahrer Peter und Herby explizit und begrüßte die Zuschauer in Lenzburg herzlich. Der Spiti von Peter war grundsätzlich in Ordnung, wenn nur das Startproblem nicht gewesen wäre. Die Variante, den Motor ohne Zündcomputer zu starten, hatten die beiden schon länger im Kopf. So steckte Herby gleich die Kabel an der Zündspule um. «Wenn das nur gut kommt», dachte wahrscheinlich nicht nur ich. Sage und schreibe so schön startet kein Strassenspiti, glaube ich. Es liegt



fast auf der Hand, dass die Startschwierigkeiten von der Zündung herrührten. Das Einfachste ist, zuerst alle Kontaktverbindungen zu prüfen. Wer hätte das geglaubt, jetzt startete der Motor wieder so, wie er sollte. Während der Qualifying-Fahrt stellte Herby fest, dass der Flansch des Kühlwassers dicht ist. Beunruhigend sei

aber, dass der Motor beim Beschleunigen einen zu fetten Ausstoss habe. Hören denn die Probleme nie auf? Die Diskussion, welche Fehlfunktionen für dieses Phänomen in Frage kommen könnten,



geht wieder los. Herby zögert nicht und beginnt gleich an den vier Vergasern zu schrauben. Das bedeutet, die Vergaserdeckel abschrauben, um den Sitz der Düsen zu prüfen. Es scheint alles in Ordnung zu sein und die Deckel können wieder montiert werden. Das letzte Rennen will Herby wenn möglich auch noch fahren, im schlimmsten Fall etwas zu fett. Der Spiti von Peter scheint gut zu laufen. Herbys Auto braucht aber noch etwas Zuneigung. Da ich die Funktion der Vergaser nicht richtig verstanden hatte, öffnete er für mich nochmals einen Vergaser zur Anschauung. Er zeigte mir, wie das Düsenstäbchen am Seegerring im Ansaugröhrchen hängt. Wie ein Blitz kam ihm der Gedanke, dass er im Kasten noch 0,8er-Ersatzdüsen mit grösseren Seegerringen hat. Also das Spiel von vorne, die Düsen im Auto bekommen nun auch die grösseren Seegerringe. Den möglichen Erfolg kann Herby erst im Rennen erkennen.

Der grüne Spiti hat das Rennen durchgehalten, und das mit besseren Beschleunigungswerten. Die Arbeiten an den Vergasern haben sich gelohnt. Der rote Spiti blieb leider auf der Strecke in der



---

Sicherheitszone stehen und musste abgeschleppt werden. Peter bemerkte schon auf der Piste den Gaskabelriss. Am Ende des letzten Renntages sind beide froh, ohne Unfall und grösseren Schaden die Rennen gemeistert zu haben.

Kaum sind die Fahrer von ihrem letzten Rennen zurück, herrscht Aufbruchstimmung und das Aufräumen beginnt schon im grossen Stil. Die meisten haben noch eine lange Heimreise vor sich und müssen deshalb zeitig aufbrechen.



Da wir erst morgen gemütlich die Rückreise antreten werden, können wir noch das letzte Rennen der Powerautos der Gruppe His-

to Cup / PCC über 2500 in ganzer Länge anschauen. Bei diesen Boliden fuhr auch Urs mit seinem 300 PS starken blauen Spiti (Hornisse) mit.



### 5. Tag, Montag, 23.09.2019, Heimfahrt

Ausgeruht und ohne Stress diskutieren wir beim Frühstück das Erlebte der vergangenen Renntage. Da die Rennspitis diese anspruchsvolle Strecke heil überstanden hatten, wurden bereits vom Hotel aus die Anmeldungen zum Red Bull Ring getätigt.

Entspannt konnten wir nun mit den Spitis - festgezurrert auf ih-



ren Anhängern  
- bei Regen den  
Heimweg antre-  
ten. Der obligate  
Zwischenhalt  
auf der Raststät-  
te in Schnann  
tat dem Gemüt  
und der Seele  
gut. Für mich  
waren diese



Tage eine grosse Erfahrung, welche ich nicht missen möchte. Die Eindrücke an vorderster Front des ganzen Rennzirkusses werden mir unvergesslich bleiben. Glaubt man, es sei alles in einem Top-Zustand, sind das nur theoretische und praktische Vorbereitungen, die man vorgängig treffen konnte. Nur an den Rennen selbst können diese Anpassungen und Einbauten getestet und korrigiert werden. Kann man sich keinen Mechaniker leisten, sind eine massive Improvisationsgabe und technisches Flair unbedingt nötig. Es liegt wahrscheinlich an der jetzigen Zeit und Generation, dass nur wenige kleine Fahrzeuge, wie es die Spitis sind, an solchen Rennen teilnehmen. Mit etwas Wehmut musste ich leider feststellen, dass die 1300er-Kategorie immer mehr vom Renngeschehen verschwindet. Was schade ist, da ich die kleinen Fahrzeuge halt mehr bewundere.

Es ist fast wie auf der Strasse: immer grösser, immer stärker, immer digitaler.

Ein herzliches Dankeschön für die unvergesslichen Erlebnisse an Peter und Herby, welche mir so viel Unbekanntes zeigten.

Theo Gwerder



## Bericht BCM Morges

Bei typisch britischem Wetter fand am 5. Oktober das diesjährige British Car Meeting in Morges am Genfersee statt. Zum ersten Mal mit dem eigenen Spidi anwesend, sind wir bereits am Vorabend angereist und haben in einem nahegelegenen Hotel übernachtet, um am nächsten Morgen möglichst früh schon in der Reihe anstehen zu können. Obwohl es offiziell erst um 10 Uhr losging, waren schon ein paar hundert Autos vor uns da. Die Kolonne an der Einfahrt zum Park und Seeufer wuchs auf eine beachtliche Länge und wer erst gegen Mittag kam, brauchte fast eine Stunde Geduld, bis er seinen Oldtimer parkieren konnte. Jedes Fahrzeug wurde am Eingang von einem Profifotografen abgelichtet und man konnte sich sein Bild später gratis an einem Stand zusammen mit einer Rallyeplakette abholen. In Morges hat es weniger Verkaufsstände als in Mollis, aber die Atmosphäre mit der Nähe zum See und dem Park ist eine ganz andere als die auf dem Flugplatz im Glarnerland. Und es kommen auch andere Fahrzeuge, nicht alle sind auf Hochglanz poliert, manche sehen richtig ge- oder verbraucht aus, auch scheinen weniger von den neueren Minis, Range-Rovers, Jaguars etc. den Weg nach Morges zu finden, was gar nicht so schlecht ist.

Als Ehrengäste mit runden Geburtstagen wurden dieses Jahr die Marken Alvis, Mini (Classic) und Bentley eingeladen. Während sich die sehr zahlreichen Minis unter die Masse britischer Klassiker mischten, war für Alvis und Bentley der Schlosshof reserviert. Die grosse Mehrheit der Fahrzeuge war aus der Schweiz und Frankreich angereist, jedoch fanden sich auch britische und deutsche Kennzeichen unter den über 1'500 Fahrzeugen.

Stephan Sieburg

---

Hier einige Impressionen:



Altbekanntes Design.



Einfahrt zum Gelände. Vor uns ein Lotus Elan und ein Sunbeam Alpine Harrington Le Mans Coupe.





Minis so weit das Auge reicht.



Im Park.



TR4.



Bond in restaurierungsbedürftigem Zustand.





Sieht auch mit Hardtop gut aus!



In einer Seitenstrasse.



Beeindruckender Grössenvergleich.



Alvis-Kühlerfigur.





Zwei Alvis mit Graber-Carrosserie im Schlosspark.



Scimitar am Quai.



Triumph Herald am Quai.



Bristol am Hafen.





Aston Martin DB5.

---

## Fonduehök in der Waldhütte Holderbank

Am 16. November war es wie jedes Jahr wieder so weit. Man traf sich zum Jahresende in der Waldhütte Holderbank zum traditionellen Fonduehök, organisiert von der Sektion Baden durch Richy Adelman und meine Wenigkeit. Auf unseren Haus-Beck André



Bättig war auch dieses Jahr Verlass, er brachte verschiedene Brote zum «Tünkle» im Käse und seine «gluschtigen» Desserts mit. Pünktlich war alles vorberei-

tet und bereit für unsere Gäste, die dieses Jahr in überschaubarem Rahmen eintrudelten. Wir konnten auch dieses Jahr ein paar Neumitglieder (also solche, die zum ersten Mal am Fonduehök dabei waren) herzlich begrüßen. Die Stimmung war gut, das Fondue mundete und das Dessert rundete den schönen Abend ab. Das Aufräumen der Hütte war dank den fleissigen Helfern (Herby,



Rolf) und dank einem neuen Geschirrspüler schnell erledigt. Danke an alle, die mitgeholfen haben, diesen schönen Abend auf irgendeine Art zu bereichern.

Dani Senn



---

# MONATLICHE HÖCKS

## **BERN**

Kontaktperson

Letzter Donnerstag im Monat  
Zurzeit kein Höck, kein Lokal  
*neuer Sektionschef wird gesucht*  
bern@spitfire.ch

## **SOLOTHURN**

Kontaktperson

Erster Dienstag im Monat  
Restaurant Bad Klus, Oensingen  
Fridolin Halbeisen, Tel. 061 971 64 67  
solothurn@spitfire.ch

## **BADEN**

Kontaktperson

Letzter Dienstag im Monat  
Restaurant Felsgarten, Holderbank  
Daniel Senn, Tel. 062 893 27 76  
baden@spitfire.ch

## **OSTSCHWEIZ**

Kontaktperson

Zweiter Freitag im Monat  
Restaurant Grüntal, Winterthur  
Roli Heimgartner, Tel. 052 232 89 93  
ostschweiz@spitfire.ch

## **LUZERN**

Kontaktperson

Zweiter Montag im Monat  
Hotel zum Roten Löwen, Hildisrieden  
Günther Stückle, Tel. 044 761 30 41  
luzern@spitfire.ch

Ab 20.00 Uhr bis ...

Alle Neumitglieder und Interessierten sind herzlich willkommen!

Wer zum ersten Mal an einen Höck kommt, sollte sich vorher mit der Kontaktperson in Verbindung setzen.

