



Winter 2020/21

Sonderausgabe Corona



Clubconserven



**zu verbrauchen bis
30.06.2021**



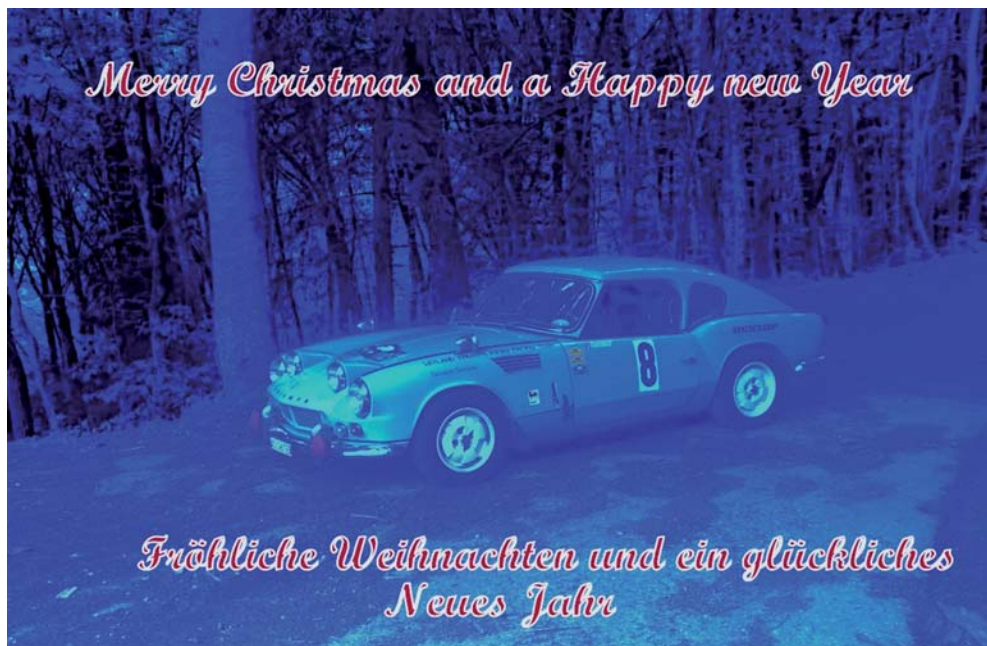
INHALTSVERZEICHNIS

DER PRÄSI HAT DAS WORT	3
BERICHTE	
Veteranenfahrzeuge - Studie 2019/20	6–9
Presse Mappe / Relase Spitfire	10–21
Macao Spitfire	24–25
Der typische Spitfirefahrer	26
Presse Mappe / Relase GT6	28–30
CLUBSTATISTIK	32
MONATLICHE HÖCKS	33
CLUBVERANSTALTUNGEN / OLDTIMERMÄRKTE	34
TERMINKALENDER	35

DER PRÄSI HAT DAS WORT

Ja, wir führen den Club immer noch im Sparprogramm. Einzelne Sektionen treffen sich regelmässig an ihren monatlichen Club-Höcks und das ist gut so. Alle bereits organisierten Anlässe wie Herbstausfahrt, Techniktag, Fonduehöck sind auf das hoffentlich virusfreie nächste Jahr verschoben. Für die Generalversammlung im März müssen wir uns wohl etwas einfallen lassen, ich glaube nicht, dass wir sie im altbewährten Rahmen durchführen können. Um euch gleichwohl eine spannende Clubzeitung zu liefern, haben wir eine unserer Konservendosen geöffnet. Sie beinhaltet Beiträge aus längst vergangener Zeit, unter dem Motto «Weisch no». Erfreulich ist auch, dass wir trotz der Einschränkungen dieses Jahr einige Neumitglieder in unseren Club aufnehmen durften, welche auch regelmässig an unseren Sektions-Höcks anzutreffen sind. Nun wünsche ich euch viel Freude und Kurzweil beim Lesen der Trouvailles. Wünsche allen frohe Festtage, gute Gesundheit und einen guten Start ins neue Jahr, trotz aller Widrigkeiten.

Euer Präsi Dani Senn





Veteranenfahrzeuge - Studie 2019/20

KERNERGEBNISSE DER STUDIE - Einstellungen und sozioökonomische Faktoren

VETERANENFAHRZEUGE SIND ROLLENDES KULTURGUT

Veteranenfahrzeuge sind rollendes Kulturgut und als solches für viele Menschen mit starken Emotionen verbunden. Das eine oder andere prägende Erlebnis aus der Vergangenheit tritt im Zuge der leidenschaftlichen Beschäftigung mit Veteranenfahrzeugen wieder in die Gegenwart. Die Schweizer haben ein gutes Gefühl, gemischt aus Sympathie und Freude, wenn sie ein Veteranenfahrzeug sehen. 15 Prozent, das entspricht rund einer Million Schweizerinnen und Schweizer, geben an, sich intensiver mit dem Thema Veteranenfahrzeuge auseinanderzusetzen oder sich dafür zumindest zu interessieren.

In der Schweiz hat die Veteranen- und New-Classics-Szene eine feste Basis. Hunderte gut organisierte Clubs, Zehntausende Enthusiasten, ein breites Spektrum an Veranstaltungen – von der Clubausfahrt über Messen bis hin zu Events von internationaler Bedeutung – tragen dazu bei, dass sich 44 Prozent aller Schweizerinnen und Schweizer (2,8 Mio.) freuen, wenn sie Veteranenfahrzeugen auf der Strasse begegnen. Die Hälfte der Bevölkerung (3,2 Mio.) ist der Meinung, dass Veteranenfahrzeuge als Kulturgut auf Schweizer Strassen erhalten werden sollen und dass dies auch vom Staat zu unterstützen wäre (15 % oder 1 Mio.).

PRIVATE BESITZER VON VETERANENFAHRZEUGEN TRAGEN DIE HAUPLAST DER ERHALTUNG HISTORISCHER FAHRZEUGE IM BESTANDSWERT VON RUND 7,7 MILLIARDEN FRANKEN

Auf den Schultern derer, die Veteranenfahrzeuge zu ihrem Hobby oder Beruf gemacht haben, ruhen die Verantwortung und Last der Erhaltung – verbunden mit viel Freude – dieses rollenden Kulturguts, damit es auch künftigen Generationen vergönnt bleibt, die Geschichte der Mobilität nicht nur im Museum oder medial zu erleben, sondern auch «in echt» auf Schweizer Strassen.

Etwa 53'000 Schweizer besitzen mindestens ein Veteranenfahrzeug (PKW, Motorrad, LKW). Laut dem Register IVZ-Fahrzeuge, Stand 11/2019, gibt es in der Schweiz 156'209 angemeldete Veteranenfahrzeuge (älter als 30 Jahre). Hinzu kommen noch «Garagenbestände» in der Grössenordnung von 22'500 Fahrzeugen. Der Gesamtwert aller in der Schweiz vorhandenen Veteranenfahrzeuge wird von den Besitzern auf etwa 7,7 Milliarden Franken geschätzt. Alle diese Zahlen beziehen sich primär auf PKW und Motorräder.

Im aus der Studie ermittelten Gesamtwert sind private Grosssammlungen oder museale Bestände nicht enthalten.

Ein Besitzer verfügt im Durchschnitt über 3,2 Fahrzeuge. 96 Prozent der Besitzer sind männlich, 40 Prozent angestellt; der Durchschnittsbesitzer verfügt über ein Nettoeinkommen von monatlich über 6'000 Franken pro Haushalt. Der durchschnittliche Wert liegt bei einem historischen Automobil in der Schweiz bei rund 63'000 Franken, bei einem historischen Motorrad bei 20'500 Franken. Die direkten Ausgaben pro Fahrzeug liegen bei etwa 5'000 (PKW) und 2'500 Franken (Motorrad) pro Jahr. Hinzu kommen noch diverse indirekte Ausgaben.

Mehr als zwei Drittel aller Besitzer (77%) sind in einem Club organisiert. Die Clubs sind das Fundament für soziale Kontakte, Benzingespräche, Hilfestellungen und Aktivitäten im Rahmen der gemeinsamen Leidenschaft. Betrachtet man nun im Detail, wofür das Herz der Schweizer Liebhaber in Bezug auf Veteranen-Marken schlägt, so zeigt sich eine grosse Vielfalt, das Interesse ist relativ breit gestreut. Gesamthaft überwiegen laut Befragung englische Marken (MG, Jaguar, Triumph usw.) gegenüber deutschen Marken leicht. In der Zulassungsstatistik für Automobile mit Veteranenstatus haben aber die deutschen Marken gegenüber den englischen mehr Gewicht. Dies unterstreicht, dass es hier keine klare und eindeutige Gewichtung und Aussage gibt. Fakt ist, dass das Veteranenfahrzeug als solches und als spezifisches Kulturgut im Vordergrund steht und weniger die markenrelevanten Zugänge.

NUR 0,1 PROZENT ALLER GEFAHRENEN KILOMETER IN DER SCHWEIZ ENTFALLEN AUF HISTORISCHE AUTOMOBILE

Setzt man die Verwendungsintensität in Relation zu den in der Schweiz gefahrenen Gesamtkilometern aller Fahrzeuge, ergibt dies kaum nennenswerte Laufleistungen, wie das folgende Beispiel für Automobile deutlich zeigt.

Der Anteil der in der Schweiz zugelassenen PKW, die älter sind als 30 Jahre (87'797, Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge, 11/2019), beträgt in Relation zum Gesamtbestand von 4'658'730 zugelassenen PKW in der Schweiz (Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge, 11/2019) lediglich knapp 1,9 Prozent. 54'967 Fahrzeuge haben Veteranenstatus, das sind 1,2 Prozent aller zugelassenen PKW.

Der Anteil der Motorräder, die älter sind als 30 Jahre (66'836), am Gesamtbestand (660'343) beträgt 10,1 Prozent, der Anteil Motorräder mit Veteranenstatus 5,1 Prozent (33'922) (Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge 11/2019).



Geht man nun davon aus, dass der durchschnittliche Besitzer eines PKW mit Veteranenstatus um die 790 Kilometer pro Jahr zurücklegt, ergibt dies eine Gesamtleistung von rund 43 Millionen Kilometer. In Relation zur Kilometerleistung aller in der Schweiz zugelassenen Personenwagen von jährlich 59 Milliarden Kilometer (Quelle: Bundesamt für Statistik, Fahrleistungen Personenwagen 2018) ergibt dies einen Anteil von lediglich rund 0,1 Prozent.

Argumente zur Umweltbelastung, die in Bezug auf Veteranenfahrzeuge vorgebracht werden, gehen vor dem Hintergrund dieser zu vernachlässigenden Fahrleistung und geringen Verwendungshäufigkeit völlig ins Leere. Demgegenüber ist der immense Mehrwert der Erhaltung des rollenden automobilen Kulturguts zu bewerten, um den Stellenwert und die Bedeutung der Geschichte der Mobilität «erfahrbar» zu erhalten.

HISTORISCHE FAHRZEUGE WERDEN SELTEN, ACHTSAM UND VORSICHTIG BENUTZT

91 Prozent der historischen Automobile sind für den Strassenverkehr zugelassen. Bei den Motorrädern sind es 83 Prozent. Mit sonstigen historischen Fahrzeugen (LKW, Busse, Traktoren) können 76 Prozent der Besitzer auf öffentlichen Strassen fahren.

Der sogenannten «Zulassung als Veteranenfahrzeug» kommt dabei vor allem bei den historischen Automobile mit 63 Prozent und Motorrädern mit 51 Prozent eine bedeutende Rolle zu (Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge, 11/2019). Die in der Befragung genannten Anteile sind höher.

836 MILLIONEN FRANKEN PRO JAHR WIRTSCHAFTSLEISTUNG DES WIRTSCHAFTSSEGMENTS FÜR VETERANENFAHRZEUGE IN DER SCHWEIZ

Die Wirtschaftsleistung, die mit Veteranenfahrzeugen in direktem Zusammenhang steht, lässt sich für die Schweiz auf etwa 836 Millionen Franken pro Jahr beziffern.

Diese Zahl umfasst direkte Betriebs- und Erhaltungsausgaben wie Reparaturen, Betriebsstoffe, Versicherung, Garagierung, Restaurationen, Reifen usw. sowie indirekte Ausgaben bei Veranstaltungen wie Übernachtungen, Startgelder, Magazine usw. und relevante Inlandumsätze von Verkäufen bzw. Käufen von Veteranenfahrzeugen.

Die direkten Ausgaben fliessen überwiegend Handwerks-, Klein- und Mittelbetrieben zu, die oft schon vom Aussterben bedroht sind, wie Sattler, Karosseriebauer, Holzbearbeiter, Motorenbauer, Zylinderschleifer u.v.m. Der durchschnittliche Oldtimerbesitzer gibt allein für Veranstaltungen

jährlich etwa 670 Franken aus. Übernachtungskosten schlagen jährlich noch einmal mit etwa 1'200 Franken im Durchschnitt zu Buche. Gerade für die Tourismusregionen und Kommunen sind Veteranentreffen und -veranstaltungen eine interessante Einnahmenquelle. 36 Prozent oder 2,3 Millionen Schweizer geben an, im letzten Jahr eine Ausstellung oder ein Event für Veteranenfahrzeuge besucht zu haben.

UNTERNEHMEN SEHEN DIE ZUKUNFT AMBIVALENT

Die grössten Schwierigkeiten sehen die Unternehmen darin, geeignetes Personal zu finden (61 %). Aber auch Gesetzesänderungen in Richtung Fahrbeschränkungen oder unternehmensspezifische Richtlinien bereiten den Firmen Kopfzerbrechen.

An der Bereitschaft von Unternehmen, Lehrlinge auszubilden und damit für den eigenen Nachwuchs zu sorgen, muss noch gearbeitet werden. 82 Prozent geben an, in Zukunft keine Lehrlinge ausbilden zu wollen, obwohl 97 Prozent der Befragten bereit wären, ihr Fachwissen an die junge Generation weiterzugeben.

Für 75 Prozent ist daher die Ausbildung zum «Fahrzeugrestaurator mit Fachausweis» der «Interessengemeinschaft Fahrzeugrestauratoren Schweiz» wichtig bis sehr wichtig.

Die Zukunftsaussichten der Branche werden ambivalent eingeschätzt: Einerseits erwarten 92 Prozent leichte bis starke Veränderungen, andererseits überwiegt der Optimismus, da 85 Prozent der Betriebe gleichbleibende bis steigende Umsätze erwartet.

VETERANENFAHRZEUGE SIND ZEITZEUGEN DER GESCHICHTE DER MOBILITÄT UND ALS SOLCHE AUCH IN ZUKUNFT AUF SCHWEIZER STRASSEN ZU ERHALTEN

Die Kernergebnisse zeigen recht deutlich, welche Kraft das historische Fahrzeug als rollendes Kulturgut in der Schweiz in emotionaler, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und historischer Hinsicht entwickelt.

Umso klarer sind damit die zukünftige Richtung und der Auftrag an alle Interessengruppen, das Veteranenfahrzeug als Zeitzeuge der Geschichte der Mobilität und als wirksame Kraft gesellschaftlicher Entwicklungen für die junge Generation erlebbar, sichtbar und «erfahrbar» auf den Schweizer Strassen zu erhalten. Wichtig ist im Grunde immer, dass die Leidenschaft in der Beschäftigung mit historischen Fahrzeugen eine starke Basis bildet.



Presse Mappe / Relase Spitfire

Aus der Britischen Kraftfahrzeugindustrie

The Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd., Forbes House, Halkin Street, London SW 1

Deutsches Presse-Büro: F. W. Read-Jahn, Köln-Marienburg, Robert-Heuser-Str. 6 - Tel. 39 86 38 - Telex: 888 1222 - Telegramm: Movendum Köln

PRESSE-MITTEILUNG

11. Oktober 1962.

EIN NEUER "TRIUMPH" - EIN NEUER SPORTWAGEN

Der neue kleine Sportwagen mit einer Spitzengeschwindigkeit von 145 km/h und mit Einzelradaufhängung vorn und hinten, ist der zweite Sportwagen, den Standard-Triumph seit dem Zusammenschluss mit dem Leyland-Konzern baut. Mit seinem konkurrenzfähigen Preis dürfte der neue Triumph "Spitfire 4" Sportwagen einen guten Absatz auf den Märkten der Welt finden, wie ein Marktforschungsbericht erkennen lässt.

Der Triumph "Spitfire" wurde von dem italienischen Zeichner Giovanni Michelotti entworfen und hat eine lange, niedrige und elegante Stromlinienform, die den kräftigen Motor voll zur Geltung kommen lässt. Der Motor mit doppeltem Vergaser ist eine Weiterentwicklung des sehr erfolgreichen "Herald 1200" Aggregats. Bei einer Verdichtung von 9:1 liefert der Motor 63 PS netto bei 5750 U/min und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit zwischen 145 und 150 km/h. Die Beschleunigung vom Stand auf 80 km/h wird in 12 Sekunden erreicht. Der Kraftstoffverbrauch hält sich durchaus in Grenzen, mit 7 - 9,5 l auf 100 km.

Die Karosserie des "Spitfire 4" ist ganz geschweisst und auf dem robusten, verwindungssteifen getrennten Chassis des "Herald 1200" montiert. Kühlerhaube und vordere Kotflügel sind in einem Stück gearbeitet und werden vorne mit Scharnieren gehalten, wodurch Motor und Vorderradaufhängung leicht zugänglich sind. Die Windschutzscheibe ist tief angesetzt, stark geneigt und zu den Seiten herangezogen und lässt sich für Sportveranstaltungen abnehmen. Sie besteht aus Sicherheitsglas mit Sichtinseln, die vor dem Fahrersitz eine Fläche von 410 x 150 mm Klarsicht bei einem Bruch der Scheibe lassen.

Auf Komfort und praktische Punkte im Betrieb wurde besonderer Wert gelegt. Die Türen haben eine Breite von 864 mm, wodurch das Aussteigen aus den beiden Schalensitzen erleichtert wird. Sie haben neben automatischen

-2-

Belegexemplare erbeten an: SMMT, Köln-Marienburg, Robert-Heuser-Straße 6

Aus der Britischen Kraftfahrzeugindustrie

-2-

Schliessfedern Aussengriffe, die voll abschliessbar sind. Die Seitenfenster können ganz in die Tür hineingekurbelt werden, so dass der Ellbogen bequem auf der Türkante liegen kann.

Ein Luxusmerkmal dieses kleinen Sportwagens ist der grosse Kofferraum, der $0,19 \text{ m}^3$ Gepäck fasst. Durch Verwendung des $0,14 \text{ m}^3$ grossen Raumes hinter den Vordersitzen lässt sich der Gepäckraum verdoppeln - ein ungewöhnlicher Luxus für einen kleinen Sportwagen.

Bemerkenswert beim "Spitfire 4" ist weiterhin die Lenkung. Der Wendekreis von $7,01 \text{ m}$ ist nach Angabe der Hersteller der kleinste Wendekreis eines vierrädigen Fahrzeuges in der Welt. Dadurch erhält der Wagen einmalige Parkeigenschaften, ausgezeichnete Wendigkeit im Verkehr und Schleuderwiderstand.

Mit der breiten Spur und der geringen Höhe, und mit Hilfe der Einzelradaufhängung vorn und hinten wird dem Fahrer ein ausserordentlich ruhiges Fahrverhalten geboten. Die Strassenlage des Wagens ist überdurchschnittlich, selbst bei den härtesten Fahrbedingungen.

Und nun zur Sicherheit: Die Vorderräder haben Scheibenbremsen, und die Lenksäule gibt bei einem Aufprall nach, was übrigens ausserdem eine Verstellung der Lenksäule um $10,16 \text{ cm}$ vorwärts und rückwärts und um $2,54 \text{ cm}$ in der Höhe zulässt.

Genauso durchdacht wie das Äussere des Wagens ist auch der Innenraum. Das Instrumentenbrett, das gegen Erschütterungen durch eine Klammer zwischen Boden und Armaturenbrett gesichert ist, hat ein Kühlwasserthermometer, eine Benzinuhr, einen Drehzahlzeiger und einen Tachometer mit Auslösvorrichtung. Der Scheinwerfer-Schalthebel an der Lenksäule besitzt eine Tageslicht-Lichtlupe.

Der Boden des Wagens ist mit Gummimatten ausgelegt. Die Sitze mit ihrer strapazierfähigen Polsterung mit Kunstlederbezug haben 12 Verstellpositionen in Längsrichtung innerhalb einer Länge von 19 cm . Es ist reichlich Platz für die Beine vorhanden - selbst sehr grosse Fahrgäste können bequem mit ausgestreckten Beinen sitzen.



Aus der Britischen Kraftfahrzeugindustrie

TECHNISCHE DATEN

Motor:	Vierzylinder, 1147 ccm, Bohrung 69,3 mm, Hub 76 mm, Verdichtung 9:1, Leistung 63 PS bei 5750 U/min, Maximales Drehmoment 11,1 mkg bei 3500 U/min.
Kraftübertragung:	Einscheibentrockenkupplung, 15,9 cm ϕ , Vierganggetriebe im 2., 3. und 4. Gang synchronisiert, getrennter Schaltstock in Bodenmitte hinter dem Getriebe montiert, Hinterradantrieb.
Gesamtübersetzungen:	1. Gang 15,4 : 1 2. Gang 8,87 : 1 3. Gang 5,73 : 1 4. Gang 4,11 : 1 Rückw. 15,4 : 1
Kühlung:	Druckwasserkühlung mit thermostatisch geregelter Pumpe und zweiflügeligem Ventilator.
Bremsen:	Vorn-Scheibenbremsen, 22,9 cm ϕ Hinten: Trommelbremsen, 17,8 x 3,8 cm Maximale Verzögerung 0,94 g (entspricht Bremsweg von 9,80 m bei 48,2 km/h).
Lenkung :	Zahnstangenlenkung, Sicherheitslenksäule; $3\frac{1}{2}$ Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Wendekreis 7,30 m
Federung:	Vorn: Einzerradaufhängung mit Schraubenfedern und Teleskopstossdämpfern, Querstabilisator. Hinten: Schwingachse mit Querblattfedern, Distanzstange und Teleskopstossdämpfern.
Kraftstoffsystem:	Tankinhalt 40,9 l, Doppelte S.E. Vergaser.
Karosserie:	Zweitüriges Zweisitzer Coupé, getrennte, verstellbare Schalensitze, weiches Verdeck, Türen mit vorn gelagerten Scharnieren und Kurbelfenstern.
Allgemeines:	Doppelter Mittelrohrrahmen mit kürzerem Radstand als der "Herald 1200" (um 21,6 cm), Heizung, Demister und Verankerungen für Sicherheitsgurte, Kofferraum-Fassungsvermögen 0,19 m ³ mit 0,14 m ³ Zusatzraum hinter den Vordersitzen.

Belegexemplare erbeten an: SMMT, Köln-Marienburg, Robert-Heuser-Straße 6

Aus der Britischen Kraftfahrzeugindustrie

Spitfire Mk.II

15.3.65

Genau wie der T.R.4A hat auch der neue Spitfire eine neuartige Kühlerattrappe erhalten. Die einzige andere äußerliche Veränderung, verglichen mit seinem Vorgänger, ist die Aufschrift "Mk.II" auf dem Kofferraumdeckel.

Die Sitze wurden neu gestaltet zur Erhöhung des Fahrkomforts, und das Instrumentenbrett (mit Ausnahme des Mittelteils), ebenso der Haltegriff für den Beifahrer, das Handschufach, die Instrumentenbrettstütze und die Einfassung der Windschutzscheibe sind mit schwarzem Kunstleder überzogen.

Durch eine neue Nockenwelle und einen neuen Auspuffanschluss konnte die Leistung des Spitfire verbessert werden. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt jetzt 154 km/h, und das Beschleunigungsvermögen ist ebenfalls besser geworden.

Wie der T.R.4A hat auch der Spitfire eine neue Diaphragma-Kupplung und ein verlustfreies Kühlsystem erhalten.

Als wichtiger Zusatz zu den wahlweise erhältlichen Sonderausstattungen gehört jetzt ein Laycock de Normanville-Schnellgang.

4 Fehler / Unterschiede





PRESS RELEASE

Issued by _____



INTERNATIONAL LTD. • COVENTRY

For further information telephone COVENTRY 75511

LC:DAT/HP.

H.&O.P.R. 16.

H.&O. Dist.

21st April, 1964 ✓

TRIUMPH SPITFIRES AT LE MANS.

Standard-Triumph expectations were more than exceeded at the practice sessions for the 24 hour Le Mans race last weekend, 18th - 19th April.

Each of the special Triumph Spitfire G.T. cars completed over 1000 miles in the worst of weather conditions and the two drivers, D. Hobbs and R. Slotemaker were delighted with the cars' performance. Both cars ran perfectly and no mechanical trouble was experienced whatsoever.

D. Hobbs, the British racing driver, driving car number 49, made the fastest lap of the two in a time of 4 minutes 54.7 secs, which represents a speed of 164.437 kilometres per hour (approximately 102 m.p.h.) - almost the same time as that recorded in 1961 by the 2 litre, twin camshaft Triumph cars. The Spitfires were also timed on the Mulsanne straight at speeds approaching 130 m.p.h.

Apart from David Hobbs and Robbie Slotemaker, the cars were also driven by J.F. Pict and J.L. Marnat, two drivers well-known in France, who made comparable speeds.

Only two of the Triumph Spitfire G.T. Sports Cars are entered in the race at present, but it is hoped that a reserve car may also be accepted in time to compete for the team award.

PRESS RELEASE

Issued by

THE LEYLAND-TRIUMPH ORGANISATION

BLANC & PAICHE S.A. - GENEVA

For further information telephone 022/25 73 73

* VERTRAULICH *

Darf nicht vor dem 9.3.67 veröffentlicht werden

Die Triumph-Werke haben den Genfer Salon gewählt für die Welt-première des Triumph-Spitfire in seiner neuen Ausführung: Mark 3. Seit Oktober 1962, als der erste Spitfire auf dem Markt erschien, wurden über 85'000 hergestellt, wovon ca. 60'000 (76,5 %) exportiert worden sind, vorwiegend nach Europa und den Vereinigten Staaten.

Das neue Modell weist alle Sicherheits-Merkmale auf, die den MK1 und MK2 berühmt machten: als Rückgrat ein starres Chassis, unabhängige Aufhängung an allen vier Räder, impaktoskopische Steuer-säule, Radeinschlag von 7,30 m Durchmesser (der kleinste der Welt). Der neue Spitfire besitzt einen stärkeren Motor von 1296 cc, der 75 Brems-PS bei 6000 U/min. entwickelt und eine Geschwindigkeit von ungefähr 166 km/h ermöglicht.

Ein neues, vollständig abklappbares Scherenverdeck kann im Nu und leicht geschlossen werden.

Durch die Montage einer umfassenden Stosstange bekommt der Spitfire MK 3 ein neues Gesicht.

Die innere Ausrüstung wird durch ein Holzarmaturenbrett und ein Steuerrad von kleinerem Durchmesser vervollständigt.

Genf, den 3.3.67 PB/sv



PRESSE- INFORMATION

Spitfire Mk III lieferbar

Jetzt mit 1,3-Liter-Motor zum alten Preis

Der kürzlich auf dem Genfer Automobilsalon erstmalig öffentlich vorgestellte "Spitfire Mk III" von Triumph ist jetzt auch auf dem deutschen Markt lieferbar. Das in wesentlichen technischen Merkmalen und Ausstattungsdetails verbesserte Fahrzeug wird zum unveränderten Preis von 8.990,- DM frei Importeur geliefert.

Die bedeutendste Änderung der Mk III-Version des Spitfire ist der neue Motor, der an die Stelle der bisherigen, 1147 ccm großen Maschine tritt. Der neue, fast quadratische 1296-ccm-Vierzylinder erhöht die Leistung auf runde 70 DIN-PS und steigert die Höchstgeschwindigkeit des "Spitfire Mk III" auf 100 englische Meilen, also auf knapp über 160 km/h. Das für Beschleunigung und Motor-Elastizität wesentliche Drehmoment wurde auf maximal 10,4 mkg angehoben. Größere Scheibenbremsen und eine verstärkte Kupplung tragen der Leistungssteigerung Rechnung.

Anstelle des bisherigen, für den Roadster charakteristischen Wetterdachs besitzt der "Spitfire Mk III" ein echtes Cabrioverdeck, das voll versenkt und mit einer Plane abgedeckt werden oder mit wenigen Handgriffen aufgeklappt und am vorderen Fensterholm verriegelt werden kann. Ein Hardtop ist weiterhin möglich und lieferbar.

Auch die Innenausstattung wurde verbessert. Die Armaturentafel mit serienmäßigem Drehzahlmesser besteht aus Walnußholz. Weichere Polsterungen sind am Armaturenbrett und den Türpaneelen angebracht. Das Lenkrad hat jetzt drei Stahlspeichen und wurde etwas kleiner, um mehr Handfreiheit zu erzielen.

Das "Gesicht" des Mk III wurde erheblich geändert. Die höhergelegte Stoßstange trägt zwei gummibewehrte Hörner. Zur stilistischen Bereinigung des Hecks wurden die hinteren Stoßstangenhörner weggelassen. Stattdessen ist jetzt die Ausrüstung mit zwei Rückfahrleuchten serienmäßig.

Krefeld, 28. März 1967

Aus der Britischen Kraftfahrzeugindustrie

The Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd., London

KURZNACHRICHTEN

4. November 1970

515/0576

- ~~1.) Triumph Spitfire und GT 6 in neuer Serie Seite 1
Veränderungen an Karosserie und im Innern~~
- ~~2.) Neue Funktions-Überwachungsanlage von Smiths Seite 3
Beliebige Wahl der zu überwachenden Funktionen~~
- ~~3.) Mit der Einführung des neuen Cortina: Seite 4
Abänderungen von Formel-Ford-Regeln~~

+++++

- 1.) Triumph Spitfire und GT 6 in neuer Serie
Veränderungen an Karosserie und im Innern

Die beiden Triumph-Sportwagenmodelle Spitfire und GT 6 wurden für das Baujahr 1971 einer gründlichen Verschönerungskur unterzogen. Sie führen nun die Bezeichnungen Spitfire Mark 4 und GT 6 Mark 3. Verändert wurden die Heck- und Frontpartien sowie Details im Wageninnern. Der Spitfire hat außerdem noch eine veränderte Hinterradaufhängung bekommen.

Die äußeren Veränderungen sind im Grunde genommen für beide Modelle die gleichen. Von vorn bietet der neue Spitfire nun einen, wenn man so sagen darf, "saubereren" Anblick, da es die Rippenverbindungen der Motorhaube nicht mehr gibt. Die Motorhaube ist aber nach wie vor nach vorn zu öffnen. Beim GT 6 wurde die Frontalansicht durch Eliminierung der Kotflügelschweißstellen

- 2 -



5 BRITISH LEYLAND LANCIERT "SPITFIRE 1500"

83.74

British Leyland hat einen neuen Triumph Spitfire angekündigt, der bessere Leistung mit größerer Wirtschaftlichkeit im Verbrauch vereint und nun an die Stelle des gegenwärtigen Spitfire Mark IV treten soll.

Der, wie schon aus der Bezeichnung hervorgeht, von einem 1500 cm³-

Motor angetriebene neue Spitfire kommt bei gehaltenen 50 Meilen in der Stunde (80,4 km/h) auf einen Verbrauch von 6 l/100km im obersten Gang. Gegenüber dem bisherigen Modell bedeutet das eine Verbesserung um 7,5%. Trotzdem liegt die Spitzengeschwindigkeit um 8 km/h höher. Vom Stand auf 60 Meilen (96,5 km/h) gelangt man in 11,3 sek während der Mark IV noch 14,5 sek benötigt.

Der Spitfire 1500 ist somit ein Beweis, daß British Leyland sein Anfang dieses Jahres abgegebenes Versprechen einzuhalten entschlossen ist, Wagen herauszubringen, deren Motoren den steigenden Treibstoffpreisen ein Gegengewicht entgegensetzen.

Es handelt sich dabei um denselben 1.500 cm³-Motor, der schon seit 2 Jahren in die amerikanische Version des Triumph Spitfire eingebaut wird. Außerdem verfügt der Wagen über das jüngste Leylandgetriebe, das sich viel weicher schaltet.

Unter den weiteren Einzelverbesserungen sind: Warnblinker und ein Warnlichtchen für die (nicht umgenommenen) Sicherheitsgurte, und als wahlweisen Zusatz gibt es Dinge, die den Komfort noch erhöhen bzw. der Annehmlichkeit dienen. Der Wagen ist vorne und hinten durch die auf den Lack aufgebrachte Beschriftung "Spitfire 1500" gekennzeichnet.

Kommentar von John Carpenter, dem Sales and Marketing Direktor von Rover und Triumph: "Im gegenwärtigen unsicheren wirtschaftlichen Klima steht zu erwarten, daß die mit dem Spitfire 1500 gebotene außergewöhnliche Kombination von Wirtschaftlichkeit, Leistung, Komfort und Wendigkeit die Nachfrage im Inland wie im Ausland noch weiter hebt."

Seit der Einführung im Jahre 1961 wurden mehr als 220.000 Spitfire gebaut, wovon mehr als 75% in den Export nach den USA und nach Kanada gingen.

BRITISH LEYLAND MOTOR CORPORATION, LEYLAND HOUSE, 174 MARYLEBONE ROAD,
LONDON NW1 5AA Kontaktmann: James Gee Tel.: 0203 75511



Sportliche Zweisitzer aus Tradition

Spitfire 1500 - Roadster mit Stammbaum

Das Leyland-Programm sportlicher Automodelle stützt sich in der Bundesrepublik Deutschland auf den schnittigen Triumph Spitfire 1500 und das geräumige Sportcoupé TR 7. Der Triumph Spitfire 1500 spricht besonders junge Leute an, die auf unmittelbaren Kontakt mit Natur, Wind und Wetter mehr Wert legen als auf Bequemlichkeit und Luxus. Im Spitfire 1500 finden sie den geeigneten offenen Wagen mit dem Flair britischer Sportwagentradition. Daß der flotte Zweisitzer dazu auch keine allzu großen Anforderungen an die Brieftasche stellt, ist er doch der derzeit preiswerteste in Serie gebaute Roadster in Europa, dürfte ein weiterer und geschätzter Vorteil sein. Dazu kommt "schottische" Sparsamkeit des Wagens, der sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h mit nur 6 l Superbenzin auf 100 km begnügt.

Der 1,5-Liter-4-Zylinder-Motor von 69 DIN PS Leistung beschleunigt den Wagen in 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h und ist gut für eine Spitzengeschwindigkeit von über 160 km/h.

Die unabhängige Aufhängung der Vorderräder an Querlenkern und einem Kurvenstabilisator sowie über Längslenker und eine Quersfeder an der Hinterachse garantieren gute Straßenhaftung. Die Vorderräder sind mit Scheibenbremsen, die Hinterräder mit Trommelbremsen und Bremskraftverstärker ausgerüstet. Der Kraftstoffverbrauch beträgt 7,4 l je 100 km.

Serienmäßig wird der Triumph Spitfire mit einem faltverdeck ausgerüstet, das hinter den Sitzen untergebracht werden kann. Auf Wunsch ist auch ein Hardtop, passend zu der Farbe des Wagens, lieferbar.

Unverbindliche Preisempfehlung für den Spitfire 1500 DM 12090.
Das Hardtop kostet DM 920.

EINGEGANGEN

- 3. Sep. 1977

Erl.



PRESS RELEASE

Issued by _____

STANDARD



TRIUMPH

INTERNATIONAL LTD.

COVENTRY

For further information telephone COVENTRY 75511

12:KBH/RGSS/HP.
H.P.R. 115.

8th February, 1968.

100,000th TRIUMPH SPITFIRE.

At 12 noon on 8th February 1968, the 100,000th Triumph Spitfire rolled off the production line at the Canley factory of Standard-Triumph International Ltd. The car was driven off the assembly line by Mr.G.H. Turnbull, Director and General Manager, of the Company. The car has been an outstanding success for Triumph in both home and export markets earning for the Company more than £30 million in foreign exchange. Almost 76,000 Spitfires have been exported. throughout the world, with American customers taking 45,000 and European markets accounting for a further 25,000.

The Spitfire is based on the highly successful Herald Saloon, with many components in common; strong backbone chassis, 24 ft. turning circle, sturdy 1296 c.c. engine and a host of other important details. Introduced in October 1962, it proved an immediate success, particularly in Europe and the U.S.A., and in March 1965, the Mk.2. was announced. The main improvements were increased power and improved passenger accommodation. The Mk.3. announced in March 1967 was given a more racy appearance by a modification to the front bumper arrangement, while the engine capacity was increased from 1147 c.c. to 1296 c.c. producing 75 b.h.p. The hood, interior trim and seats were improved.

Spitfires have proved their strength and reliability in most types of motoring competitions. They have gained class wins in the gruelling Le Mans 24 hour race, the Geneva Rally, the Alpine Rally and have competed successfully in other events all over the world, including many racing successes in the U.S.A.

Sales of the current Spitfire are at an even higher level - the car is currently in great demand throughout Western Europe and the modified version for the American exhaust emission regulations is selling at record rates.

Production at the Canley plant is currently running at between 350 and 450 per week to keep pace with export and U.K. requirements.

SPITFIRE ERREICHT DIE 200.000

Der 200.000ste Triumph Spitfire hat soeben die British-Leyland-Werke in Coventry verlassen. Der 1. erblickte 1962 das Tageslicht. Mehr als 150.000 wurden exportiert - 57% davon nach Amerika und 30% nach dem Kontinent, was £75 Millionen an Devisen einbrachte. Die Spitfire-Produktion läuft nun mit 20.000 pro Jahr.

EINGEGANGEN

17. Juli 1973

FORD: ABSATZREKORD IN GROSSBRITANNIEN

Erl.

Datenblatt

Triumph Spitfire	Spitfire 4 (Mk I)	Mk II	Mk III	Mk IV	1500
Motor	4-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt)				
Hubraum	1147 cm ³		1296 cm ³		1493 cm ³
Bohrung × Hub:	69,3 × 76 mm		73,7 × 76 mm		73,7 × 87,5 mm
Leistung bei 1/min	44 kW (60 PS) bei 5750	49 kW (67 PS) bei 6000	54 kW (75 PS) bei 6000	46 kW (63 PS) bei 6000	53 kW (72 PS) bei 5500
Max. Drehmoment bei 1/min	91 Nm bei 3500	91 Nm bei 3760	122 Nm bei 4000	94 Nm bei 3500	111 Nm bei 3000
Verdichtung			9,0 : 1		
Gemischaubereitung	2 × SU		2 × SU HS2		2 × SU HS4
Ventilsteuerung	hängende Ventile, seitliche Nockenwelle, Antrieb über Kette				
Kühlung	Wasserkühlung				
Getriebe	4-Gang-Getriebe auf Wunsch mit Overdrive Hinterradantrieb				
Radaufhängung vorn	je zwei ungleich lange Dreieckslenker, Schraubenfedern, Stabilisator				
Radaufhängung hinten	Pendelachse, Längsschubstreben, Querblattfeder				
Bremsen	Scheibenbremsen vorne, Trommeln hinten, auf Wunsch Servo				
Lenkung	Zahnstangenlenkung				
Karosserie	Stahlblech, auf Kastenrahmen mit Längs- und Querträgern				
Spurweite vorn/hinten	1245/1220 mm			1245/1270 mm	
Radstand			2110 mm		
Abmessungen	3685 × 1450 × 1205 mm		3730 × 1450 × 1205 mm	3785 × 1490 × 1205 mm	
Leergewicht	740 kg	735 kg	748 kg	775 kg	815 kg
Höchstgeschwindigkeit (Werk)	146 km/h	153 km/h	160 km/h	153 km/h	161 km/h
0-100 km/h (Werksangabe)	19 s	n.a.	ca. 12,5 s	15 s	12 s
Verbrauch (Liter/100 Kilometer, Werksangabe)	9,5 l	7,5 l	ca. 8-10 l	ca. 8-10 l	ca. 8-12 l
Bauzeit	10/1962 - 12/1964	12/1964 - 01/1967	01/1967 - 12/1970	11/1970 - 12/1974	12/1974 - 08/1980
Preis (DM)	8.790 (1964)	8.790 (1965)	8.425 (1969)	9.075 (1973)	12.950 (02/79)



Macao Spitfire



5.) Renn"Spitfire"zum Fernen Osten

Wenn eine Spezial-Rennausführung des bewährten Triumph "Spitfire" Sportwagens am 27. November auf der Startlinie auf der Guia Rennstrecke in portugiesisch Macao steht, um am Trophy Rennen des portugiesischen Automobilclubs teilzunehmen, bedeutet das den Höhepunkt monatelanger, harter Arbeit der betreffenden Abteilungen von Standard-Triumph International, in hervorragender Zusammenarbeit mit der Triumph-Vertretung in Hongkong, Z F Garages Ltd.

Am Tage nach dem 30-Runden Trophy Rennen wird der Spezial'Spitfire' in Macao Grand Prix fahren, wo er in 60 Runden gegen Formel 2 und 3 Rennwagen aus den Jahren vor 1964 zu kämpfen hat. Beide Rennen sind von grösster Bedeutung im Gebiet des südchinesischen Meeres. Standard-Triumph betrachtet die Beteiligung der "Spitfire" als direkte verkaufsfördernde Massnahme für dieses Modell, das sich in dem Raum bereits grosser Beliebtheit erfreut, und die Firma ist davon überzeugt, dass ein eventueller Erfolg des Rennmodells das Ansehen der Gesellschaft im Fernen Osten erheblich fördern wird.

Fahrer der schwarz-silbernen "Spitfire" in Macao wird der im Fernen Osten erfolgreiche Fahrer Albert Poon sein, der im letzten Jahr den Grand Prix von Macao gewann. Zweiter Fahrer ist Walter Sulke.

Der Einsitzer wird den Grand Prix Vorschriften von Macao gerecht und ist 186 kg leichter als die serienmässige Hardtop-Ausführung "Spitfire" Mark II. Das normale Spitfire-Fahrgestell ist mit einem "Le Mans" Stage 2 Motor ausgerüstet, und der Wagen erhielt ein umgebautes Heck aus Glasfaserkunststoff mit eingearbeiteter Kopfstütze und Stromlinienverkleidung.

Der Motor, ausgerüstet mit Weber Zwillingsvergaser entwickelt 108 Brems-PS bei 7 200 U/min, was dem Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 210 km/h gibt.

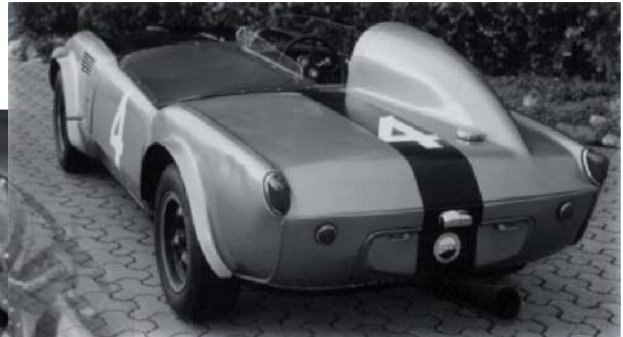
Nov. 65

Quintessenz 2/66



Zwei schnelle Wagen aus England

Die neue Rennsportausführung des Triumph-Spitfire wird in England als der „Hecht im Karpenteich“ innerhalb seiner Klasse bezeichnet. Der Wagen soll in der nächsten Zeit bei zahlreichen internationalen Veranstaltungen auf die Strecke gehen. Besonders gerühmt wird die Straßenlage. Bei Versuchsfahrten hat sich gezeigt, daß der neue Triumph auch bei der Höchstgeschwindigkeit von rund 210 km/h noch sicher auf der Straße liegt. Der Vierzylinder-Motor hat einen Hubraum von 1147 ccm. Bei 7200 U/min gibt er eine Leistung von 109 PS ab. Der Tank faßt 103 Liter. Der ganze Wagen wiegt startfertig 566 kp.





Der typische Spitfirefahrer

Der typische Spiti-fahrer !?



Sie trotzen Tod und Teufel, fürchten weder Wind noch Wetter, selbst Pleiten, Pech und Pannen bringen sie noch lange nicht aus der Ruhe: Die Rede ist von den Triumph-Spitfire-Piloten. Seine Anziehungskraft ist ungebrochen. Also Sturmhaube auf, rein in die Bomberjacke und in den Tief-Lieger eingefädelt. In der Brusttasche ruht für alle Fälle ein Engländer!

**Triumph Spitfire
(1962-1980)**



Presse Mappe / Relase GT6



PRESSE- INFORMATION

Krefeld, den 4.11.1966

Sechszylinder-Coupé für 11.990,- DM

Nach dem Ende des Automobilsalons im Londoner Earls Court hat die englische Sportwagenfirma Triumph nunmehr den Preis bekanntgegeben, zu dem das neue Sechszylinder-Sportcoupé "GT 6" auf dem deutschen Markt angeboten wird.

Das 2-Liter-Coupé mit 90 PS und knapp 180 km/h Höchstgeschwindigkeit wird bei uns 11.990,- DM frei Grenze kosten. Für den serienmäßig lieferbaren Overdrive, der zum 3. und 4. Gang zugeschaltet werden kann, werden 745,- DM berechnet.

Die Einfuhr des neuen "GT 6" - Coupés beginnt im Laufe des November. Das Fahrzeug wird daher, sobald der Bedarf der deutschen Verkaufsorganisation an Vorführ- und Ausstellungsfahrzeugen befriedigt ist, voraussichtlich im Dezember für deutsche Käufer lieferbar werden.

Anlage: Abbildung Triumph "GT 6"

Walter Hagen & CO. GMBH · 415 Krefeld · Uerdinger Straße 2-8 · Ruf (02151) 28401

TRIUMPH



PRESSEINFORMATION

Geänderter Triumph GT 6 MK II vorgestellt

In London wurde der Triumph GT 6 MK II der Presse vorgestellt. Das neue Sportcoupé erhielt einen auf 100 PS verstärkten Motor und erzielt damit 177 km/h, sowie verbesserte Beschleunigungswerte:

0 - 80 km/h in 7,4 sec, 0 - 100 km/h in 11,2 sec.
Von besonderer Bedeutung ist die völlige Neukonstruktion der Hinterradaufhängung, die aus einer Blattfeder als oberem Querlenker, unterem Querlenker mit Distanzstange und Teleskopstoßdämpfern besteht. Eine Neugestaltung erfuhr auch das Innere des GT 6 MK II mit neuen Sitzen, die mehr Kopffreiheit gewährleisten, und geändertem Armaturenbrett. Die Lüftungsanlage ist erheblich verbessert und eine Heckscheibenlüftung zusätzlich eingebaut worden. Wie der Generalimporteur Walter Hagen & Co. GmbH mitteilt, werden die ersten Modelle im Laufe des nächsten Monats lieferbar sein, der Preis für den GT 6 MK II wird über dem des Vorgängermodells liegen.

Mit freundlichen Grüßen
WALTER HAGEN & CO. GMBH.

Presseabteilung

1. Oktober 1968



Der GT-6 ist ein handliches Auto mit angenehmen Fahreigenschaften — solange man sich nicht in Grenzbereiche wagt. Er ist kein Wettbewerbsauto, sondern ein Siebenmeilenstiefel für zwei.

TRIUMPH GT 6

TECHNISCHE DATEN UND FAHRLEISTUNGEN

Motor. Wassergekühlter Reihen-Sechszylinder mit vierfach gelagerter Kurbelwelle. Hängende Ventile von seitlicher Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung 74,7 mm, Hub 76,0 mm, Hubraum 1998 ccm. Verdichtungsverhältnis 9,5 : 1, Leistung 90 DIN-PS bei 5000 U/min, bestes Drehmoment 16,2 mkp bei 3000 U/min. Zwei Stromberg-„CD“-Horizontalvergaser, elektrische Anlage 12 Volt, Batterie 56 Ah.

Kraftübertragung. Einscheiben-Trockenkupp- lung mit hydraulischer Betätigung. Viergang- Vollsynchrongetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen 2,65 — 1,78 — 1,25 — 1,00 : 1, Rückwärtsgang 3,10 : 1, Achsübersetzung 3,37 : 1, Hinterradantrieb.

Fahrwerk. X-Rahmen aus geschlossenen Kas- tenprofilen und aufgesetzte Karosserie. Rad- führung vorn: Querlenkertrapeze und Schrau- benfedern, hinten: Pendelachse mit Querblatt- feder. Zahnstangenlenkung, hydraulische Bremsanlage mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern. Reifendimension 155-13 Gürtel- reifen.

Füllmengen. Kraftstoff (Super) 44,3 L, Motoröl (mit Filter) 4,8 L, Kühlsystem (mit Heizung) 6,2 L.

Abmessungen. Radstand 2110 mm, Spurweite 1245/1220 mm, Länge 3680 mm, Breite 1450 mm, Höhe 1190 mm, Leergewicht fahrfertig 865 kg, Nutzlast ca. 200 kg, Lenkraddrehungen zwi- schen den Anschlägen 4,4, Spurkreis 7,7 m.

Beschleunigung
0 bis 60 km/h 5,2 sec 0 bis 100 km/h 11,8 sec
0 bis 80 km/h 8,1 sec 0 bis 120 km/h 17,0 sec
400 m mit stehendem Start in 18,6 sec
1000 m mit stehendem Start in 34,5 sec

Geschwindigkeiten
1. Gang — 75 km/h, 2. Gang 110 km/h, 3. Gang 155 km/h, Höchstgeschwindigkeit im Mittel 171 km/h.

Kraftstoffverbrauch
10 bis 11 L/100 km.

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 Rössli, Oensingen
Fridolin Halbeisen, Tel. 079 649 90 02
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
Richy Stössel, Tel. 076 579 51 34
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.

