





---

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>DER PRÄSI HAT DAS WORT</b>	3
<b>BERICHTE</b>	
Bericht von der Präsidentensoirée	6–7
Spitfire gegen Sofa eingetauscht	8–9
Es war einmal	10–13
Herbsttour	16–17
Zündkerzenbild beurteilen	18–19
Dolomitentour 2022	20
SU-Vergaser – Funktionsweise	21–22
<b>CLUBARTIKEL</b>	23
<b>NEUMITGLIEDER</b>	23
<b>CLUBSTATISTIK</b>	24
<b>MONATLICHE HÖCKS</b>	25
<b>CLUBVERANSTALTUNGEN / OLDTIMERMÄRKTE</b>	36
<b>TERMINKALENDER</b>	37

---

## DER PRÄSI HAT DAS WORT

Liebe Clubmitglieder

wieder neigt sich ein Jahr dem Ende zu. Immer noch hält uns das Virus in seinen Klauen. Wenigstens konnte einiges in unserem Leben wieder zaghaft gestartet werden. Aber wie lange hält dies an? Ich merke es an mir selber, es macht sich ein gewisser Verdruss und eine Gleichgültigkeit bemerkbar. Viele haben sich in ihr Schneckenhaus zurückgezogen und verharren in einer Lethargie. Andere hauen auf den Putz, egal was morgen kommt.

Was 2022 clubmässig auf uns zukommt, kann der Vorstand noch nicht abwägen. Sicher ist, wir brauchen einen neuen Präsidenten, der alte möchte endlich nach all den Jahren kürzertreten. Angefragt wurden einige, das Echo war gleich null. Es wäre schade, müssten wir den Club mangels Vorstandsmitgliedern ad acta legen. Aber es scheint fast so, dass das Interesse an der aktiven Mitarbeit im Club gering ist.

Nun genug der Schwarzmalerei, hoffen wir auf ein neues Jahr, in dem wir wieder eine Stufe höher schalten können. Ein paar Treffen und Ausfahrten sind in Planung. Neuerungen seitens des Bundes (ASTRA) könnt ihr weiter hinten in diesem Heft lesen. Das Mailen der Einladungen ist angelaufen und funktioniert meines Wissens ordentlich. Beim Erscheinen der Zeitung haben hoffentlich alle die strenge Weihnachtszeit überstanden und freuen sich auf die kommenden Skiferien.

Wiler (Lötschen) + Holderbank, Ende Jahr 2021  
Daniel Senn



# Bericht von der Präsidentensoirée



## Bericht von der Präsidentensoirée unseres Dachverbandes am 22.10.2021

Teilnehmer: Daniel Senn / Peter Lüthi

Kurz bevor ich wieder einmal ins Wallis abdampfte, folgten Peter und ich der alljährlichen Einladung unseres Dachverbandes zum Clubpräsidenten-Treffen nach Wohlen. An diesem Treffen informiert der Vorstand ausführlich über das Geschehen des laufenden Jahres, sei es aus der Politik aus Bundesbern und den Kantonen im Zusammenhang mit unseren Oldtimern, sei es über Erfahrungen mit den Strassenverkehrsämtern im Zusammenhang mit den Veteranen-Fahrzeugprüfungen. Oder über den Kampf gegen die Knüppel, die uns die Umweltverbände immer wieder zwischen die Beine werfen wollen.

Themen waren dieses Jahr:

- Abschluss der Online-Umfrage und Studie in der Schweiz zum Thema Oldtimer
- Elektronische FIVA-Karte
- Erfahrungen bei Veranstaltungen in den Covid-Jahren
- Datenschutz-Richtlinien in den folgenden Jahren
- Ausblick 2022

Studie: In der Schweiz sind 156'000 Veteranenfahrzeuge zugelassen, 180'000 Fahrzeuge insgesamt (ohne Sammlungen und Museen). Durchschnittlich werden pro Fahrzeug und Jahr ganze 790 km (Motorräder 350 km) gefahren, das ergibt ca. 2 Tankfüllungen pro Fahrzeug und Jahr

**Der Erzfeind der Umwelt ist sicher nicht das historische Veteranenfahrzeug!**

Unsere Fahrzeuge sind mobile historische Kulturgüter, die eine besondere Aufmerksamkeit benötigen.

---

Politik: CO2-Gesetz knapp verworfen. Unser Dachverband hat sich für ein Nein starkgemacht.

Neu darf man wieder mit U-Schildern nach Deutschland.

Der UKW-Empfang bleibt bis 2024

ASTRA: (Bundesamt für Strassen): Fahrzeugdaten, die vom Bund an die Kantone abgetreten wurden, können in naher Zukunft endlich dort abgefragt werden, vor allem im Zusammenhang mit der verlangten Fahrzeughistorie für Veteranen.

Abgaswartungsdokumente: Es sind Bestrebungen im Gang, dass diese überflüssig werden.

Elektronische Autobahnvignette: Diese sollte 2022 erhältlich sein, es wird aber noch länger dauern, bis das Wie und Wo klar ist.

Elektronische FIVA-Karte: Die FIVA bringt es immer noch nicht fertig, ihr EDV-System so zu programmieren, dass es funktioniert. In der Schweiz warten ca. 450 Anträge auf die Erledigung. Die Verantwortlichen unseres Dachverbandes müssen jeden Antrag von Hand eingeben und hoffen, dass es in dem Moment gerade funktioniert und nicht mittendrin E404 erscheint.

Zudem haben uns massgebliche Stellen in Bern das Versprechen gegeben, dass wir auch in Zukunft den «Most» für unsere Lieblinge an Tankstellen beziehen können.

Neue Datenschutzrichtlinien ab 2023: Da kommt einiges auf uns zu, inklusive Anpassung von Clubstatuten.

Oldtimer-Treffen in Zukunft: Konvoi-Fahrten werden in einigen Kantonen jetzt schon verboten oder werden bewilligungspflichtig. Veranstalter müssen sich vorgängig bei den zuständigen Polizeiorganen erkundigen.

Oldtimermärkte und Veranstaltungen 2022: Sind entweder bereits abgesagt, verschoben oder es sind andere Konzepte in Arbeit.

Solltet ihr noch Fragen haben zu den Themen, so könnt ihr euch bei Peter oder mir melden.



## Spitfire gegen Sofa eingetauscht

Anlässlich des British Car Meet im ACE Café in Luzern parkierte ich rückwärts in eine Parklücke.

Kaum hatte ich den Motor abgestellt, gesellten sich die ersten Besucher um meinen frisch gewaschenen Spitfire. Das schmeichelte mir sehr. Ich war noch nicht mal ausgestiegen, da fragte eine Person: «Bist du Roland Schätti?»

Verdutzt bejahte ich die Frage und sagte: «Jetzt musst du mir auf die Sprünge helfen, wer bist du?»

«Jörg Müller, du hast damals meinen Spitfire gekauft!»

Nun hatte ich wohl ein riesiges Fragezeichen auf der Stirn! «Was, du erkennst mich noch? Dies ist ja über 28 Jahre her! Den Spitfire hast du wohl nicht mehr erkannt. Speichenräder statt Stahlfelgen, Motolita-Steuerrad statt das lederne, neuer Teppich, neue Türverkleidung, Spiegel versetzt und Sitze revidiert.»

«An der rechten Seite der Stossstange hat es drei tiefe Kratzer. Diese waren bereits vorhanden, als ich ihn kaufte!»

«Unglaublich, dass du den Spitfire wiedererkannt hast! Es freut mich, dich zu treffen.»

«Ich sehe, ich habe den Spitfire der richtigen Person verkauft.»

«Ich erinnere mich noch gut an den Tag, als ich den Spitfire bei dir auf dem Mutschellen abgeholt habe, du hattest Pipi in den Augen.»

«Ja, ich musste als junger Familienvater den Spitfire und einen Töff zugunsten eines neuen Sofas verkaufen. Jedes Mal, wenn ich heute das Sofa ansehe, denke ich an den Spitfire zurück.»

Ich sehe wieder die Wehmut in seinen Augen.

Eine wunderbare Begegnung endet mit dem Austausch der Handynummern und ein paar Fotos.

Natürlich musste sich Jörg kurz hinter das Steuer setzen. «Wie wenn es gestern gewesen wäre!»

Roland Schätti





**Thomas  
Isenegger**



**Ihr Spezialist für**

Werkzeugbau

Maschinenbau

Vorrichtungsbau

Spezialanfertigungen

Tuning-Part

Prototypen

Serien

Mechanik

[www.isenegger-mb.ch](http://www.isenegger-mb.ch)



## Es war einmal

### *Das Leyland Triumph Swiss Racing Team 1964-1966*

1963 entschloss sich der Importeur von Triumph Schweiz, Blanc und Paiche mit Sitz in Genf, ein Rennteam ins Leben zu rufen. Wie anders konnte man damals den Verkauf einer Automarke bei der Bevölkerung ankurbeln, als die Autos an Rennen teilnehmen zu lassen?

Der Spitfire war neu in den Verkaufsräumen der Schweizer Händler ausgestellt und war DIE Neuheit am Genfer Autosalon. In Coventry war man begeistert von den Plänen in der Schweiz, fuhr doch der Genfer Jean-Jacques Thuner mit Beifahrer John Gretener schon längere Zeit Rallyes im In- und Ausland für Triumph auf TR4, auf Spitfire und 2000TC. Im Vertrag wurde festgehalten, dass Blanc und Paiche die Autos aufbaut und Triumph die Werksrennmotoren, wie 1964 in Le Mans eingesetzt, liefert sowie Rennmechaniker und Ingenieure nach Genf schickt, um die Mannschaft auszubilden. 1964 war es dann so weit, das Team absolvierte die erste Saison in der Kategorie GT bis 1150 ccm in der Schweizer Meisterschaft, welche damals noch Rundstreckenrennen, Bergrennen und Rallyes beinhaltete. Die Erfolge stellten sich bald einmal ein. Durchschnittlich fünf Fahrer gehörten dem Team an. Die Autos wurden für eine Saison zur Verfügung gestellt und die Fahrer verpflichteten sich, den Spiti Ende Saison als Occasion mit einem Standardmotor oder einem getunten Stag-2-Motor zu kaufen. Neben Fahrwerksverbesserungen, verschiedenen Hinterachsübersetzungen und leichteren Karosserieteilen kam ein 1147-ccm-Werksrennmotor mit speziellem Zylinderkopf, 2 Weber-42DCOE-Vergasern, leichteren Kolben und geänderter Nockenwelle zum Zuge, halt eben mit allem, was mehr Leistung brachte. Gegenüber dem Standardmotor mit 63 PS hatte diese Version 98 PS bei knapp 700 kg Fahrzeuggewicht. Natürlich war bei dieser Leistung, die damals für einen 1100 horrend war (ein Käfer 1200 hatte standardmässig 24 PS), die Defekthexe eine ständige Begleiterin.



---

Die zweite Saison 1965 verlief noch erfolgreicher, die Spitfire hatten in ihrer Klasse kaum Konkurrenz und so machten die Fahrer die Platzierungen unter sich aus. 1965 konnte Jean-Jacques Thurner auch den Klassensieg in Le Mans gewinnen. Er übernahm den Werksrennwagen ADU4B, um diesen in der Saison 1966 in der Schweiz einzusetzen, wo er dann prompt Schweizer Meister wurde. Da die FIA das Sportreglement so änderte, dass Spezialteile gegenüber der Standardversion verboten wurden und eine Homologation als Spezial-GT (500 Stück) nicht in Frage kam, beendete Triumph das Projekt Spitfire im Renneinsatz und auch der Schweizer Importeur schloss die Rennabteilung. Einige Fahrer bestritten bis 1967 noch Bergrennen mit den Spitfire, allerdings mit getunten Originalmotoren. Auch in der Rallye-Szene waren die Spitfire in diesen drei Jahren erfolgreich. Klassensiege am Genfer Rallye, am Alpine Rallye und gute Platzierungen an der Monte Carlo Rallye rundeten den Erfolg des Teams ab.

Anmerkung von mir: Mancher Standard-Spitfire landete damals im Strassengraben, weil ihn der Besitzer, in der Meinung einen Rennwagen zu besitzen, überforderte.

Daniel Senn

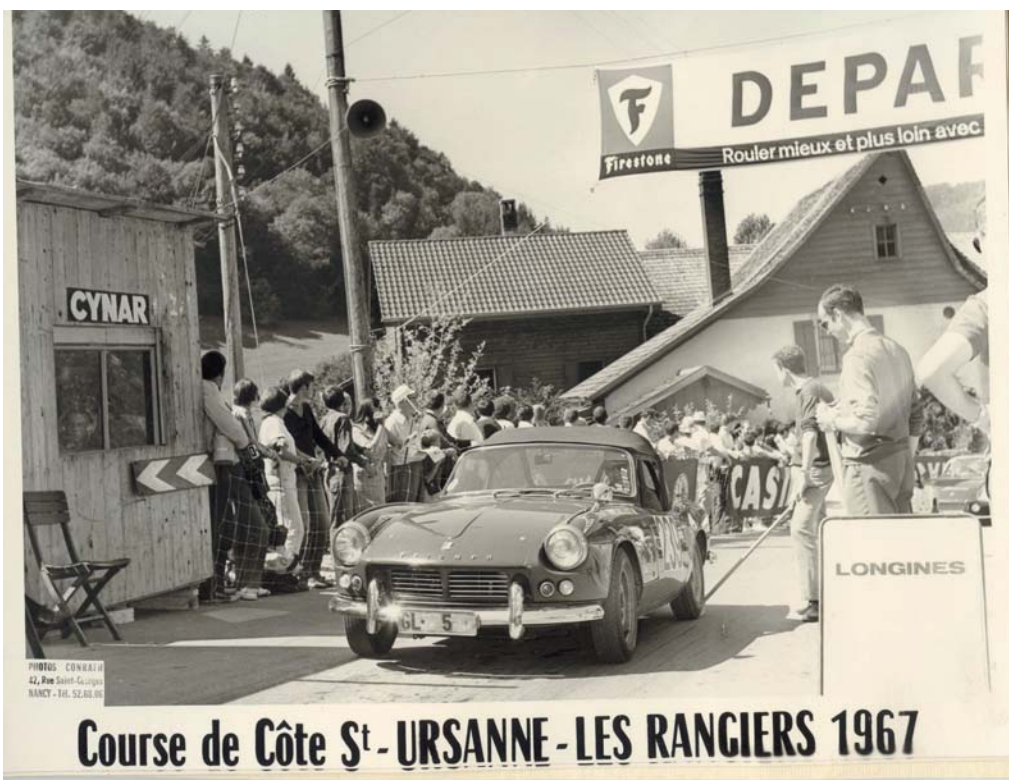




**COURSE DE CÔTE ST-URSANNE-LES RANGIERS 1965**



**Course de côte - MARCHAIRUZ 1965**





## Die Spezialisten, damit es wirklich rund läuft.

Motorrevisionen  
Old- und Youngtimermotoren  
Austauschmotoren  
Dynamisches Feinwuchten  
Nockenwellen schleifen  
Zylinderbeschichten und  
Diamanthonen

 **BEREUTER AG**  
Zylinderschleifwerk

PRÄZISIONSWERKSTÄTTE FÜR BENZIN- UND DIESELMOTOREN

Allmendweg 4 CH-5621 Zufikon T 056 633 19 07 - [info@bereuterag.ch](mailto:info@bereuterag.ch) - [www.bereuterag.ch](http://www.bereuterag.ch)

  
**felsgarten**  
Gasthaus · Restaurant

Wir sind 7 Tage für Sie da...

Gästezimmer  
Grosser Parkplatz  
Schöner Wintergarten

... wohlfühlen  
und Gutes geniessen.

[www.gasthaus-felsgarten.ch](http://www.gasthaus-felsgarten.ch)



## Herbsttour

Pünktlich konnten wir mit 9 Spitfire zur Ausfahrt starten. Paul, unser Glarner Teilnehmer, hatte nicht zu viel versprochen. Bereits bei der Anfahrt Richtung Kerenzerberg kam die Sonne zum Vorschein. Oben auf dem Kerenzerberg machten wir einen Kaffeehalt. Vor der Weiterfahrt bemerkte ich ein Leck beim Heizventil. Der



Verlust des Kühlwassers liess die Motorentemperatur stetig ansteigen. Ich war froh, als in Flims endlich eine Tankstelle mit Shop kam. Ruedi und Chris fachsimpelten darüber, welcher Schlauch umgehängt werden sollte. Bis sie sich einig wurden, kaufte ich Kühlmittel. Besten Dank an Ruedi und Chris für eure Hilfe!

Durch den Zeitverlust mussten wir etwas abkürzen. Im Aufstieg nach Wildhaus verdichtete sich der aufkommende Nebel. Kurz vor dem Dorfeingang war die Sonne wieder stärker als der Nebel. Kaum sassen wir im Restaurant an den Tischen, drückte es den Nebel bis ins Dorf. Wir genossen ein feines Essen im gemütlichen Saal.

Vor der Weiterfahrt informierten uns ein paar Teilnehmer, dass sie ab Wattwil direkt nach Hause fahren. So verabschiedeten wir uns bereits dort, um bei der Fahrt nur noch zu winken.

Mit den verbliebenen drei Spitfire nahmen wir die restliche Fahrt





unter die Räder. Bald wurden wir mit viel Sonne belohnt. Mit einem abschliessenden Kaffeehalt auf dem Ghöch endete die Herbstausfahrt.

Roland Schätti



## Zündkerzenbild beurteilen

Das Aussehen der Kerzen - man spricht vom Kerzenbild - kann sehr viel über den allgemeinen Zustand des Motors und seiner Aggregate sagen. Genauer hinzuschauen lohnt sich.

Quelle: [http://www.ezwebz.com/qs-classic/tipps/zuend\\_02.htm](http://www.ezwebz.com/qs-classic/tipps/zuend_02.htm)

	<p><b>Normaler Gebrauchszustand</b></p> <p>Diese Zündkerze ist in einem normalen, guten Zustand. Der Isolator besitzt eine grau-weiße bis gelb-graue Färbung und beweist, dass die Kerze im optimalen Temperaturbereich arbeitet. Hier stimmt der Wärmewert, die Zündung bzw. das Gemisch sind richtig eingestellt, die Elektroden sind nicht abgenutzt, haben meist nur geringste Ablagerungen und die Kerze hat den richtigen Elektrodenabstand. Sie ist damit noch gut für viele weitere Kilometer.</p> <p>Es ist zu beachten, dass die früher oft erwähnte rehbraune Idealfarbe von Bleizusätzen im Benzin stammte und heute so nicht mehr häufig vorkommt.</p>
	<p><b>Verschlossene Elektroden</b></p> <p>Hier sieht man extremen Abbrand der Elektroden. Dies wird zu schlechter Beschleunigung und Startproblemen führen. Obwohl die Kerze eine gesunde Färbung und kaum Ablagerungen hat, führt an einem Austausch kein Weg mehr vorbei. Eigentlich wäre der schon viel früher nötig gewesen.</p> <p>Man sollte eine Kerze mit gleichem Wärmewert wählen, die den Angaben in der Bedienungsanleitung entspricht.</p>
	<p><b>Russablagerungen</b></p> <p>Recht üblich, aber zunächst nicht weiter gefährlich sind flockige, schwarze Russablagerungen am Isolator oder dem Metallkörper. Sie sind ein Indiz für ein zu fettes Kraftstoff-Luft-Gemisch für den momentanen Betriebszustand. Ist eine heiße Kerze montiert, genügt dafür schon eine längere Stadtfahrt.</p> <p>Hält der Zustand an, ist der Wärmewert falsch, der Vergaser kann verstellt oder der Luftfilter verschmutzt sein, es können sich Düsen gelockert haben oder der Choke wurde nicht vollständig deaktiviert. Eventuell ist der Zündfunke zu schwach, weil Zündspule, Kabel oder Kontakte defekt sind.</p>
	<p><b>Verspritzte bzw. glasartige Ablagerungen</b></p> <p>Kleine Spritzer von Verunreinigungen deuten darauf hin, dass sich im Einlasstrakt Schmutz befindet, der eingesogen und zerschmolzen wird. Der Fehler wird durch Reinigen der Vergaser und einen neuen Luftfilter behoben. So man sie hat, muss man die Einspritzdüsen wechseln.</p> <p>Eine gelblich, glänzende Glasur auf der Isolatorspitze entsteht, wenn Benzin- oder Motorölzusätze sich als Asche abgelagert haben und bei Vollast verflüssigt werden. Die folgenden Zündaussetzer werden durch eine exakte Vergasereinstellung oder durch eine längere Fahrt im unteren Drehzahlbereich vermieden, damit die Zündkerzen wieder Zeit zur Selbstreinigung haben.</p>
	<p><b>Verbrennungsrückstände</b></p> <p>Diese hellbraunen Verkrustungen an der Elektroden und am Isolator werden durch Öl oder Benzinzusätze verursacht. Die Kerze wird nicht mehr zuverlässig arbeiten und die Verbrennung verschlechtert sich.</p> <p>Meist geraten erhöhte Ölmengen in den Verbrennungsraum, werden unvollständig verbrannt und hinterlassen diese Rückstände. Prüfe die Ventillführungen und -sitze und verwende keine Benzinzusätze. Auch das Wechseln der Benzinmarke kann helfen nicht jedoch der Einbau von heißeren Kerzen.</p>
	<p><b>Gebrückte Elektroden</b></p> <p>In den alten Motorradzeiten, als der Kraftstoff schlecht war, kam dieses Problem häufiger vor. Zwischen den Elektroden hat sich durch Ablagerungen eine Brücke gebildet, die Kerze hatte einen Faden gezogen. Zweitakter waren hier besonders empfindlich. Hier hilft Reinigen und die Verwendung von besserem Kraftstoff sowie hochwertigem Öl. Natürlich kann das Problem auch tiefer liegen, also bei verschlissenen Kolben und Zylindern.</p>



#### Überhitzung

In diesem Fall erkennt man, dass der Isolator kalkweiss ist und keinerlei Ablagerungen aufgetreten sind. Der Metallkörper kann sich sogar bläulich verfärbt haben. Der Motor ist viel zu heiss gelaufen!

Die Ursache könnte in einem zu niedrigen Wärmewert der Kerze, einem verstelltem Zündzeitpunkt (früh) oder an einem zu mageren Kraftstoff-Luft-Gemisch zu suchen sein. Überprüfe daher alle Punkte und montiere neue Kerzen.



#### Ölrückstände

Das sieht übel aus! Ölig-schmierige Rückstände zeigen, dass grosse Ölmengen in den Verbrennungsraum gelangen. Die Ursache könnte bei den Ventilfehrungen liegen oder bei verschlissenen Kolben, Kolbenringen und Zylinderlaufbahnen.

Ein Kompressionstest gibt hier Auskunft. Meist führt dies zu einer grösseren Motorüberholung.

Bei Zweitaktern kann dieser Zustand übrigens auch auftreten, wenn die Kurbelgehäusedichtung versagt und Getriebeöl angesaugt wird.



#### Benzinrückstände

Diese Kerze sieht der oben gezeigten sehr ähnlich, wenn sie herausgeschraubt wird. Nach kurzer Zeit werden die feuchten Stellen jedoch trocken und es bleibt meist nur ein Russbelag übrig.

Entwarnung: Dies ist kein Öl, sondern nur Kraftstoff. Der Motor ist schlicht und ergreifend abgesoffen, weil zu viel Benzin in den Verbrennungsraum kam. Hier hilft das Reinigen der Kerzen und das Öffnen des Chokes. Bleibt das Problem, prüfe auch die Zündung und das Schwimmeradelventil.



#### Fehlzündungen

Wenn extreme Detonationen auftreten, kann der Isolator brechen oder sogar absplittern.

Überprüfe, ob Benzin mit der richtigen Oktanzahl verwendet wurde. Auch ein Fehler im Kühlsystem oder ein falscher Elektrodenabstand kann zu diesem Problem führen. Steht die Zündung zu früh oder zog der Motor Nebenluft und lief zu mager? Bist du sicher, dass die Kerze den richtigen Wärmewert hatte?



#### Kurzzeitiges Motorklingeln

Ist die Mittel- und/oder Masselektrode geschmolzen, sind an dieser Stelle unkontrollierte Glüh-Zündungen und hohe Temperaturen aufgetreten.

Ein falscher Wärmewert, überhitzte Ventile, magere Vergasereinstellung, Nebenluft oder ein defekter Klopfsensor (moderne Motoren) könnte der Auslöser gewesen sein. Auch übermässige Ölkohleablagerungen und scharfe Kanten im Verbrennungsraum kommen als Übeltäter in Frage.



#### Langandauerndes Motorklingeln

Wenn man Motorklingeln über einen längeren Zeitraum ignoriert, werden die Elektroden und sogar der Isolator regelrecht wegschmelzen.

Ein falscher Wärmewert, magere Vergasereinstellung, Nebenluft, extreme Frühzündung (defekter Regler) oder ein defekter Klopfsensor (moderne Motoren) könnte der Auslöser gewesen sein.

Auch übermässige Ölkohleablagerungen und scharfe Kanten im Verbrennungsraum kommen als Übeltäter in Frage.



#### Mechanische Zerstörung

Selten, aber es soll schon vorgekommen sein! Diese Kerze wurde durch den Kontakt mit Gegenständen im Verbrennungsraum vollkommen zerstört. Nach den Gründen muss unbedingt geforscht werden. Vielleicht sind Ventile oder der Kolben gebrochen oder es haben sich grosse Kohleablagerungen gelöst. Vielleicht wurde auch eine zu lange Kerze montiert, die mit Ventilen oder dem Kolben in Kontakt kam.

Also: Alle Brocken entfernen und die richtige Zündkerze montieren.



# Dolomitentour 2022

## Spitfire Dolomitentour 2022

4. – 8. Juni 2022



### Programm:

1. Tag Treffpunkt Pfäffikon, SZ, und Landquart  
Gemeinsame Anfahrt nach Canazei, mit Mittagessen unterwegs.
2. Tag Pässe in den Dolomiten
3. Tag Pässe in den Dolomiten
4. Tag Fahrt ins Passeiertal
5. Tag Pässe Timmelsjoch und Bielerhöhe

### Allgemeines:

Versicherung ist Sache des Teilnehmers  
Anmeldung ist verbindlich  
Anmeldung ist definitiv, wenn die Einzahlung erfolgt ist  
Änderungen im Programm vorbehalten.

Kosten: Doppelzimmer Fr. 725.- p.P.  
Einzelzimmer Fr. 795.- p.P.

In den Kosten inklusive: Essen, Übernachtung, Maut

Anmeldung: Roland Schätti, Raingartenstr. 16, 8810 Horgen  
+41 44 929 08 93, +41 78 648 49 16  
[zuerichsee@spitfire.ch](mailto:zuerichsee@spitfire.ch) [www.rschaetti.ch](http://www.rschaetti.ch)



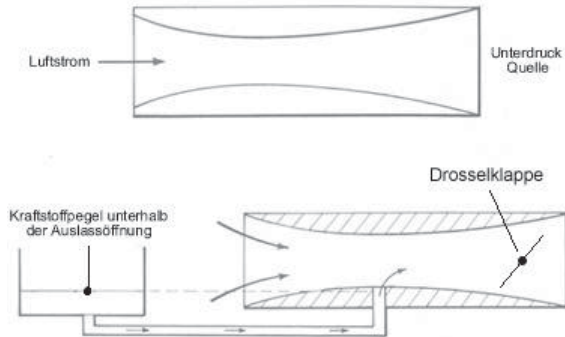
Angaben: Name, Adresse, Handynummer, Mail, Beifahrer, Fahrzeug,  
Fahrzeugnummer  
Fremdmarken auf Anfrage.



# SU-Vergaser – Funktionsweise

Beim SU (Skinner Union) -Vergaser wird der Kraftstoff durch den Luftstrom der angesaugten Luft des Motors mitgerissen. Um dies nun regelbar zu gestalten, wurde die Drosselklappe auf die Seite der Unterdruckquelle eingebaut. Diese regelt nun die Stärke des Unterdrucks.

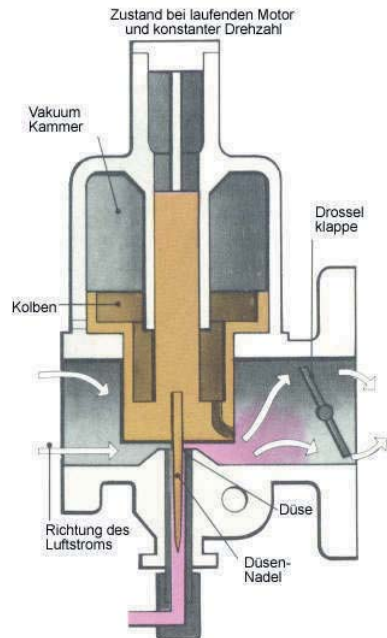
Vereinfachte Darstellung:



Grundsätzlich gibt es drei Betriebszustände des SU-Vergasers: Konstante Drehzahl (z.B. Leerlauf), Beschleunigen, Kaltstart

## 1. Konstante Drehzahl

Durch die etwas geöffnete Drosselklappe wirkt ein konstantes Vakuum auf den Kolben. Dieser wird in einem bestimmten Mass nach oben gezogen und hebt damit die Düsennadel aus der Düse. Durch den entstehenden Spalt kann eine bestimmte Menge Kraftstoff eindringen und sich mit der angesaugten Luft (rosa) mischen.

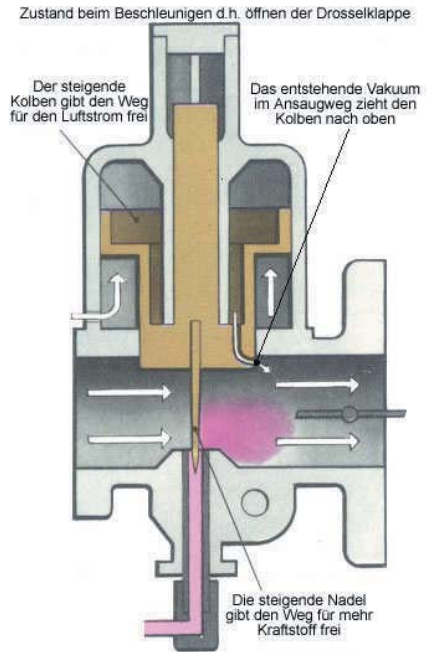




## 2. Beschleunigen

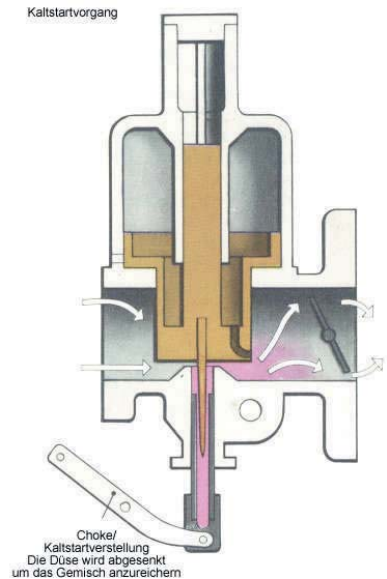
Beim Beschleunigen wird die Drosselklappe geöffnet und gibt damit den Luftstrom frei. Das grösser werdende Vakuum zieht den Kolben mehr nach oben und gibt zum einen mehr Raum für den Luftstrom frei, zum anderen wird die Düsennadel höher gezogen und lässt mehr Freiraum für den Kraftstoff. Nach Erreichen der gewünschten Drehzahl bleibt der Kolben auf der erreichten Höhe. Es tritt der unter eins beschriebene Zustand ein nur mit einer anderen Position des Kolbens.

Geht man vom Gas, wird die Drosselklappe wieder mehr geschlossen und der Kolben sinkt durch das geringere Vakuum. Die Düsennadel verringert den Spalt für den Kraftstoff wieder.



## 3. Kaltstart

Beim Kaltstart wird die Düse abgesenkt. Das bewirkt eine Anreicherung des Gemisches über den gesamten Weg der Düsennadel.



---

# 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 zur Kreuzstrasse  
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

## ZÜRICHSEE

Kontaktperson

Tag noch nicht bekannt  
Restaurant noch nicht bekannt  
Roland Schätti, Tel. 078 648 49 16  
zuerichsee@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.





**THIS SPITFIRE WENT TO MARKET.**