



# Sommer 2007



*Das grosse Glück der Liebe  
besteht darin, Ruhe in einem anderen Herzen zu finden.  
(Julie Juvenal de Espinasse)*

**Eliane Böni & Patrick Kengelbacher  
haben am Samstag, 9. Juni 2007,  
in der Wallfahrtskirche Maria  
Dreibrunnen in Bronschhofen bei Wil  
geheiratet**

**Herzliche Gratulation vom  
Spiffire Club Schweiz**

*Adresse:  
Eliane Böni & Patrick Kengelbacher  
Hübstrasse 56 9500 Wil  
Tel 071 911 70 01*





---

## 3-Pässe-Fahrt ins Fricktal

### (Streckenbeschrieb und Erläuterungen von Dani Senn)

#### **Treffpunkt Schinznach-Bad (Birrenlauf)**

Bekannt durch seine Schwefelquellen, wo schon Könige Heilung suchten. Sitz des Autoimporteurs AMAG. Hier wurden bis in die 60er-Jahre noch Autos gebaut, zuerst Standard, später VW und am Schluss Chrysler, Dodge und Desoto. Wir fahren ins Schenkenbergertal.

#### **Schinznach-Dorf**

Typisches Weinbauerndorf, angebaut werden hier die Riesling-Silvaner- und die Blauburgundertraube.

#### **Oberflachs**

Ebenfalls ein typisches Weinbauerndorf.

#### **Schloss Kastelen auf der rechten Seite**

Ehemals eine der Residenzen der Grafen von Erlach, heute Erziehungsanstalt für «schwierige» Kinder.

#### **Thalheim**

Auch hier werden Reben angebaut. Im Herbst/Winter bekannt für seine «Buremetzgete» in seinen Restaurants.

#### **Ruine Schenkenberg, rechter Hand hoch oben**

Sitz der Grafen von Schenkenberg, von den Erlachs geerbt und aufgegeben. Die Burg wurde lange als willkommener Steinbruch für den Hausbau in Thalheim benutzt.

#### **Staffelegg**

War jahrhundertlang Grenze zwischen der Eidgenossenschaft und dem österreichischen Kaiserhaus und daher lange Jahre immer wieder Kriegsgebiet. Seit 1803 herrscht Ruhe.

Links geht es in unsere Kantonshauptstadt Aarau.

#### **Densbüren (Deischpere)**

Fricktaler Bauerndorf. Weltbekannt durch Senn Wädis Harleys. Oberste Gemeinde dieser Gegend, wo ein hervorragender Kirsch herkommt.

---

### **Herznach**

Die rote Erde kündigt es an. Hier wurde bis nach dem II. Weltkrieg in einem Bergwerk Eisenerz abgebaut.

Links die gotische Kirche, wo meine Urahnen begraben sind. Früher wurden hier in Heimarbeit Seidenbänder gewoben für die Firma van Spyk, bei welcher wir rechts abbiegen über

### **den kleinen Susten (Volksmund)**

### **Zeihen**

Dieses kleine Dorf im oberen Fricktal wird von der Bözbergeisenbahn in einem riesigen, künstlich aufgeschütteten Damm durchschnitten.

### **Effingen**

Früher letzte Pferdewechselstation, bevor es über den Bözberg ging. Der Bahnhof (Station Effingen) ist weit von der Ortschaft entfernt und steht am Eingang des Bözbergtunnels. Effingen hat eine Autobahnauffahrt Richtung Zürich, aber keine Ausfahrt. Auch ein Weinbauerndorf.

### **Bözberg**

Wurde von den Römern schon benutzt, um von Augusta Raurica nach Vindonissa zu gelangen.

Von der Passhöhe sieht man geradeaus einen der höchsten Berge des Aargaus, das Gebensdorfer Horn; später, vorne rechts, das Schloss Habsburg, Stammschloss der Habsburger und mein Heimatort, rechter Hand hat man eine wunderbare Aussicht ins Aaretal mit den Schlössern Wildegg, Wildenstein, Lenzburg und dem Staufberg. Bei guter Sicht sieht man das Alpenpanorama vom Säntis bis ins Berner Oberland.

### **Umiken**

Hier steht eine der längsten aus Eisen gebaute Eisenbahnbrücke.

### **Villnachern**

Ein wohlhabendes Bauerndorf am Fusse des Bözberges mit Ackerbau und Rebbau. Auch hier sind noch ein paar Wurzeln meiner familiären Vergangenheit anzutreffen.

### **Wallbach/Wysse Trotte**

Einst eigenständiges Dorf, gehört heute zu Villnachern. Der Name «Wysse Trotte» sagt alles: hier wird Weisswein (Riesling x Silvaner, Chalöfuer) gekeltert.

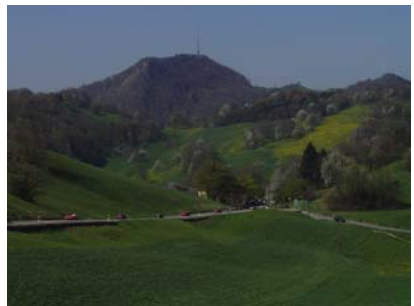
### **Ziel: Baumschule Zulauf**

Besteht nun seit mehr als 100 Jahren. Hier werden wir im Gelände picknicken und zum Abschluss erwartet uns eine kleine Überraschung.



## Frühlingsausfahrt

Sage und schreibe 25 Spitfire, 1 Herald, sogar 1 Lambretta und 2 Neumodische haben mit ihren Fahrern und Beifahrerinnen oder Fahrerinnen und Beifahrern an unserer alljährlichen Frühlingsausfahrt, die dieses Jahr ins aargauische Fricktal führte, teilgenommen. Nachdem alle pünktlich eingetroffen waren und der Apero schnell geleert war, fuhren wir los zu unserer 3-Pässe-Fahrt (genauer Streckenbeschrieb mit Erläuterungen siehe Seite 14/15).





Am Ziel angekommen, wurde sofort ein Grillfeuer entfacht, um die mitgebrachten Steaks, Würste und «was weiss ich nicht noch alles» zu «bräteln». Den einen waren die Eisenbahnschienen am Grillplatz beim Weiher bereits aufgefallen, aber die Überraschung war gross, als nach einiger Zeit eine Dampflok mit ihren Wagen anhielt und uns abholte.

So erlebten wir mit der Molly der Schbb (Schinzbacher Baum-  
schul-Bahn) eine etwa halbstündige Rundreise über Brücken,



durch Schluchten, Bonsaiwälder und Rosenbeete der Baumschule Zulauf, auf deren Gelände wir Gäste waren und einen vergnügten Nachmittag verbringen konnten.

Zum Abschluss durften wir im Lokschuppen diverse Lokomotiven bestaunen, die in Revision oder Restauration standen. Im



Baumschulcafé verwöhnten wir uns noch mit einem Dessert. Danach nahm allmählich jeder seinen weiteren oder näheren Heimweg unter die Räder.

Tolle Farbbilder von Max, Herby und Peter kann man auf unserer Homepage bestaunen.

Hoffentlich sehen wir uns bald an einer ebenso tollen Ausfahrt wieder.

Dani Senn



## Der kleine Engländer im grossen Amerika

Meine nächsten 10 Monate werde ich an einem kleinen Privatcollege in den USA verbringen. Im Grinnell-College in Iowa. Der Campus besteht aus roten Backsteinbauten der Jahrhundertwende. Das Gras der Parkanlagen ist übergrün und schattenspendende Bäume gibt es in Iowa erst, seitdem hier Menschen siedeln. Zum Ort Grinnell, der eigentlich nur um das College herum existiert, gehören zwei Cafés, zwei kleinere Supermärkte, ein Kino und ein Dekorationsladen. Eine autobahnbreite zweispurige Strasse zieht sich von Osten nach Westen durch den Ort. Des Moines, die Hauptstadt Iowas, liegt 60 Meilen westlich, Chicago 5 Stunden östlich. Überhaupt scheint es hier angebrachter, Entfernungen nicht in Meilen, sondern in Zeit anzugeben. Die Strassen sind gerade. Sehr gerade. Wahrscheinlich existieren zwischen Des Moines und Chicago keine Kurven. Wissen tue ich es nicht. Soeben erst bin ich hier angekommen. Bei Nacht. Wo ich mich hier befinde, weiss ich nur von der Landkarte.

Die letzten Wochen vor meiner Abreise in die USA durfte ich den Alfa Romeo Spider meines älteren Bruders fahren. Jetzt gehe ich zu Fuss die Main Street in Grinnell entlang. Hinter mir hupen Autos. Es gibt keinen Bürgersteig. Ich bin auf dem Weg zum nächst grössten Einkaufszentrum. Etwa 5 Autominuten stadtauswärts. Bettlaken gibt es in Downtown Grinnell nicht. Nach ein paar Mal hupen fahren die Autos im Schrittempo an mir vorbei. Die Strasse ist so breit wie die A2. Die Fahrer machen mir durch Gestik deutlich, dass sie mich für bescheuert halten. Sie wissen nicht, dass ich Europäer bin. Sie wissen nicht, dass





---

ich kein Auto habe. Nicht wie noch vor 3 Wochen in Berlin. Ich stelle mir mich mit dem Alfa auf dieser Strasse vor. Zwischen Trucks und Chevrolets. Und ich gehe zu Fuss weiter.

Einige Fussgängerdiskriminierungen später komme ich mit meinem Bettlaken wieder zu Hause an. Ein Kommilitone, der mich beim Vorbeifahren erkannte, nahm mich mit zurück zum College.



Hier in Grinnell bestellt man im Internet. Optionen hat man nicht wirklich. Gerade habe ich mir bei eBay eine Gitarre bestellt. Bevor ich den Computer wieder ausschalte, gebe ich aus Spass einmal Alfa Spider in das Suchfeld ein. Wunder

schöne Autos werden angezeigt. Ich gebe MG ein, Fiat Spider und Triumph. Die Autos kosten zwischen 1500 und 4000 \$. Sie fahren alle noch, schreiben die Verkäufer, und für mich sehen sie fabelhaft aus. Ich kenne mich mit Autos nicht aus. Ich finde sie nur schön. Und seitdem ich einmal einen Alfa fuhr, machen sie mir Freude.

Nachdem ich den Radius für meine Suchergebnisse verringert habe, werden weniger Sportwagen angezeigt. Im Umkreis von 200 Meilen gibt es keinen mehr. Die Auktion eines weissen Triumph Spitfire in Nebraska, Baujahr 76, nur im Trockenen gefahren, endet in 6 Tagen. Ich steigere mit. 2000 \$. Ich bin Höchstbietender. Nur für heute, denke ich. Der Preis wird in den 6 Tagen noch steigen.

Trotzdem bin ich aufgeregt. In meinem College erzähle ich davon. Meine Freunde lachen über





mich. Sie sehen die Bilder und sagen: «Very European. A Ladys Car. Cute. Tiny. James Bond.» Ein Bekannter, dem ich in der Dining Hall während des Essens davon erzähle, ist von der Idee, sich einen alten Sportwagen zu kaufen, begeistert. Er sucht am selben Tag noch nach MGs. Triumph Spitfire kennt er nicht. Wie offenbar fast alle Menschen hier im Mittleren Westen. Anders kann ich mir nicht erklären, dass ich 6 Tage später in einer E-Mail erfahre, dass ich das Auto für 2000 \$ ersteigert habe. Ich freue mich. Ich bin aufgeregt. Wie bekomme ich es von Nebraska nach Grinnell? Wie zahle ich? Steuer, Zulassung, US-Führerschein? Hoffentlich fährt es!

«Johann, thanks for your questions. Yes, the car is running and you would not have any problem driving it to Des Moines, Iowa. The car is sound and I am sure if you drive on the interstate at between 60 and 70 miles per hour you will get there without a problem of any kind», schreibt Lynn Wilson auf meine besorgte erste Mail.



Ein amerikanischer Freund fährt mit seiner Freundin, meiner Kusine, durch die USA. Von Oregon nach New York. Gerade sind sie in Utah. Ich schreibe ihm von dem Auto und meiner Überraschung, nun tatsächlich Eigentümer geworden zu sein. Auch von meinem

Problem, dass mich und das Auto noch 500 Meilen trennen. Ob sie mir das Auto nicht vielleicht mitbringen könnten. Etwa zwei Wochen später stehen die beiden mit dem Auto vor der Tür.

Ich laufe nicht mehr. Ich fahre zu dem 500 Meter entfernten Café. Ich fahre. Ich fahre jeden, von dem ich denke, er könnte irgendwohin wollen, irgendwohin. Ich fahre spazieren. Auf den langen, geraden Strassen durch Maisfelder. Mit offenem Verdeck. Mit Hardtop. Auf jede Kurve freue ich mich. Leider gibt es

---

nicht viele Kurven. Ich bin sehr stolz auf mein Auto. Keiner hier neidet es mir. Es wird eher darüber gelacht. Manchmal fragen mich kleine Jungen: «What kind of a car is that?» Und ob es mit Benzin fahre.

Eines Abends drücke ich auf das



Gaspedal, aber der Triumph stottert nur. Er wird langsamer. Ich pumpe mit dem Gaspedal. Der Motor geht aus. Ich rolle auf den Seitenstreifen. Ich denke an Dustin Hoffman, den Film «Reifeprüfung» und eine der letzten Szenen, wo der Alfa Spider im





entscheidenden Moment keinen Sprit mehr hat. Meine Benzinanzeige zeigt mir allerdings einen vollen Tank an. Ich öffne die Motorhaube. Auch der Ölstand scheint in Ordnung zu sein. Selbst jetzt, in dieser eher ungewissen, unbehaglichen Situation



geniesse ich es, diese Sportmotorhaube zu heben und zu senken und sie mit den kleinen Metallgriffen zu verschliessen. Ein zu schönes Auto, um dieses Stehenbleiben übelzunehmen. Meine Beifahrerin lacht. Sie denkt ich mache Spass. Die ganze Fahrt über haben wir uns über die Zuverlässigkeit dieses Spitfires unterhalten.



Vielleicht war ich zu überzeugt von meinem Auto. Wir stehen mitten in Iowa auf einem Highway. Hinter uns geht die Sonne unter.

Am nächsten Tag fährt er wieder. Warum kann ich mir nicht erklären. Ich fahre zur nächsten Werkstatt,

«Jeffs Reliable Tires». Diese Werkstatt sieht nicht so aus, als hätten sie dort jeden Tag mit 76er-Spitfires zu tun. Doch der Wagen fängt schon wieder an zu stottern und so gut kenne ich mich in diesem Ort nicht aus, als dass ich nach der perfekten Werkstatt suchen könnte. Ein grosser Mann in blauer Latzhose kommt auf mich zu. Er trinkt eine Sprite. Was unser Problem sei, fragt er. Ich versuche es ihm zu beschreiben. Ob es an meinem Englisch oder an seiner fehlenden Phantasie liegt, weiss ich nicht. Un-

---

gläubig schlägt er vor, eine Probefahrt zu machen. Ich halte das für keine gute Idee. Er will einsteigen. Es gelingt nicht so gut. Ich öffne das Verdeck. Nun sitzt er neben mir. Mit seiner Spritze. Er sagt, eigentlich sei so ein Auto ja was für den Junkyard (Schrottplatz). Er ist mir zutiefst unsympathisch. Etwa drei Züge Spritze und 4 Minuten später stehen wir wieder. Mitten auf einem Highway. Ich schaue ihn so vorwurfsvoll ich kann an. Er steigt mit Mühe aus. Ich öffne die Motorhaube. Ich hoffe, ihn nun, allein mit dem Öffnungsmechanismus dieser Motorhaube, davon zu überzeugen, dass seine Schrottplatzaussage völlig unqualifiziert war. Er ist unbeeindruckt. Er schaut sich den Motor an. Etwa so, wie ich mir einen Motor anschau. Fasziniert ehrfürchtig, doch sehr unwissend. Ich zeige ihm den Ölstandmesser. Nach einer Weile zieht er an ein paar Gummischläuchen. Er sagt, die Benzinpumpe sei kaputt. Der Wagen müsse abgeschleppt werden. Während wir durch die Hitze zurücklaufen, sagt er mir, ich solle das Auto verschrotten lassen. So eine Pumpe bekäme man sicher nicht mehr.

Zwei Tage später bekomme ich einen Anruf von «Jeffs Reliable Tires». Es sei unmöglich, die Motorennummer festzustellen. Wahrscheinlich sei nicht mehr der Originalmotor in diesem Auto. Eine Benzinpumpe zu bestellen sei so unmöglich.



Ich bin überrascht. Ich bin entsetzt. Bin ich Opfer von eBay geworden? Habe ich wirklich ein schrottplatzwürdiges Auto gekauft? Ich schreibe meinem Verkäufer, der mir bislang so vertrauenswürdig schien, eine E-Mail.

«I am not aware of the engine ever being replaced nor was my mechanic. When he overhauled the Triumph Spitfire 1500 in



1987 the entire engine was dismantled and new rings, valves, water pump, etc. were completely done to totally overhaul the engine. The mechanic here of mine who did the work on the car for all the time I had it said that it was the first and only engine that has been in the car. When he ordered parts for the engine he did not have any trouble at all and got all the parts necessary to overhaul everything. Prior to me having the car, my nephew had bought it from a lady whose son owned it but was killed in an accident while in the Navy. My nephew had the car for about four years prior to me and that takes it back to around 1983. What my mechanic suggests is that they get the part number off the old or current fuel pump and order it that way. It is a manual pump and is attached to the driver's side of the engine just below the distributor. It is where the gas fuel filter is on the side of the engine. That is the fuel pump. I want to remind you that sometimes it is important to get someone who has worked on foreign cars before like a Triumph Spitfire so he can do a good trustworthy job for you.»

«Jeffs Reliable Tires» hat niemals an einem Triumph gearbeitet, da bin ich mir sicher. Ich versuche im Internet, so viel wie möglich über Benzinpumpen, Motorennummern und Sonstiges zu erfahren. Ich habe Angst vor dieser Werkstatt und um meinen Spitfire. Eine der ausführlichsten und herzlichsten E-Mails kommt vom Spitfire-Club Schweiz. Mit dem Selbstbewusstsein, die weltweite Spitfire-Gemeinschaft hinter mir zu wissen, und mit dem mir soeben aus der Schweizer E-Mail angeeigneten Wissen stehe ich noch am selben Nachmittag in der Werkstatt von «Jeffs Reliable Tires». Ich zeige dem grossen Mechaniker mit der Sprite, wo er die Motorennummer finden kann. Ich sage ihm, dies sei



---

der Originalmotor. Ich versuche selbstbewusst zu wirken. Leider reicht mein Englisch nicht, um wahrhaft souverän aufzutreten.

Ein paar Tage später bekomme ich einen erneuten Anruf von «Jeffs». Das Auto fahre wieder. Bestgelaunt laufe ich zur Werkstatt. Ich habe das Fahren vermisst. Ich freue mich so sehr auf mein Auto, dass mich sogar der Anblick der Rechnung, auf der die Abschleppkosten und die Benzinpumpe mit 150 \$ Einkaufspreis aufgeführt sind, nicht aus meiner guten Stimmung bringt. Ich setze mich auf den schwarzen Sitz, öffne das Verdeck, und fahre – fahre nach Hause.

Am nächsten Tag bleibe ich erneut stehen. Natürlich auf einem Highway. An einer Steigung. In einer Kurve. Ich springe aus dem Auto, versuche das Auto wenigstens noch ein paar Meter weiter um die Kurve zu schieben. Es ist ja so leicht. Doch bin ich offensichtlich zu schwach. Ein

kleiner Minivan hält an. Ein Mann und drei kleine Jungs springen heraus und schieben mich den Hügel hoch und um die Kurve. Noch bevor ich mich bedanken kann, sagt mir der Mann, ich solle die Motorhaube



öffnen. Ich öffne sie, dann bedanke ich mich. Ich weiss nicht, ob mir überhaupt zugehört wird. Der Mann erklärt seinen Söhnen jedes Detail dieses Autos. Er wendet sich zu mir und meint, zu seiner Collegezeit hätte er seinen rechten Arm für so ein Auto gegeben. Die Familie fährt mich nach Hause. «East and Auto», das sei eine Werkstatt, der man trauen könne. «East and Auto» tauscht den zweiten Benzinfilter aus. Denjenigen, der sich hinten in der Nähe des Kofferraums befindet. Ich zahle 10 \$ und fahre los. Und fahre. Nun schon seit dreieinhalb Monaten. Nach Madison. Nach Des Moines. Nach Pella und nach Marshaltown.



Um den zweiten Platz im Auto bemühen sich einige. Und noch viele mehr um den Fahrerplatz. Inzwischen lacht auf dem Campus keiner mehr. In den letzten Wochen hatten verschiedene Studenten sogar Interesse an diesem Auto. Ob ich es ihnen verkaufen würde, wenn ich nach Deutschland zurückkehre.



Noch habe ich 5 Monate. Die werde ich noch genießen. Aber dann wird es mir schwerfallen, mich von meinem Spitfire zu trennen.

Johann Banzhaf



---

## Ein Rennwochenende am Nürburgring

Schon früh begannen die Vorbereitungen zum RGB-Saisonfinale 2006 am Nürburgring. Hotelzimmer und Boxenplatz waren bereits Monate vorher reserviert, Ferien waren eingegeben. Am Rennwagen wurden noch die Bremsen überholt. Sonst war alles i.O., der Motor lief einwandfrei.

Die Abfahrt war für Donnerstagmittag geplant – es sind immerhin ca. 600 km bis zum Ring, die ich lieber gemütlich und ohne Stress zurücklege. Das Auto, die Reifen, Ersatzteile und Werkzeuge hatte ich schon am Tag zuvor geladen, sodass wir, Peter Lüthi, Dänu (Mr. President) und ich, sofort abfahren konnten. Wenn wir zeitig dort sind, könnte ich die Wagen- und Papierabnahme noch am selben Abend erledigen und meine Crew in ihrer Eigenschaft als Betreuer, Teammanager, Mechaniker, Zeitmesser und gute Seele (die hatten viel zu tun) könnte schon die Box beziehen.



Die Reise ging über Weil am Rhein, Othmarsheim, Strassburg, Saarbrücken bis in die Eifel. Im Normalfall verläuft sie ohne Zwischenfälle, ausser so ein komischer «Douanier» aus dem Elsass möchte, um seinen Lehrtöchtern zu imponieren, unbedingt eine gültige

Immatrikulation für den Rennwagen sehen, der Depp.

Mit einigen Pausen unterwegs trafen wir um ca. 18 Uhr im Fahrerlager der GP-Strecke ein. Von den Triumph Competition & British GT Fahrern waren erst wenige vor Ort, so konnten wir uns richtig breit machen. Christian Aeschbach, Tommy Lerch und Ernst Sutter, die MG-Piloten, waren schon am Morgen abgefahren und hatten uns Platz in der Box reserviert.

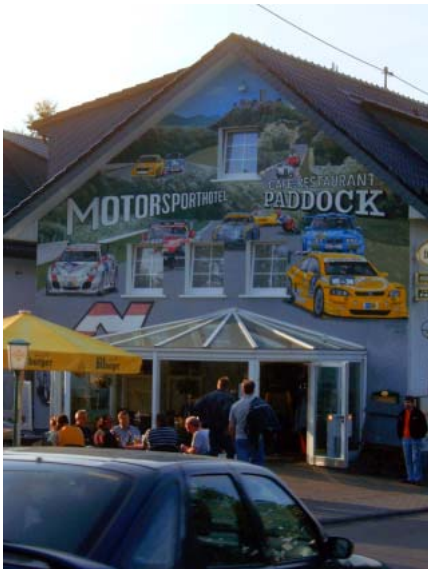


Während meine zwei Begleiter abluden und die Box einrichteten, eilte ich gleich zur Papierabnahme, d.h. Kontrolle der Lizenz und Anmeldung. Auf dem Rückweg begrüßte ich kurz meine Klassenkonkurrenten Niko Baschkies (Spitfire), Reinald Kirchner (Spitfire) und Niki Laudor (MG Midget), der wegen einem Motorschaden leider nur als Zuschauer anwesend war. Bereits heulten die ersten Motoren auf, es ging zur Wagenabnahme. Diese war wie immer in dieser Serie recht unkompliziert. Da mein Racer eine E1-Homologation (Formel-frei) besitzt, wurden nur Stichproben der Sicherheitsinstallationen gemacht. Nach FIA-Reglement haben Sitze, Gurten, Rennoverall, Helm und Feuerlöscher ein Ablaufdatum und müssen dementsprechend ersetzt werden. Nachdem der gesetzte Herr FIA-Kommissär zum Glück nicht mich, sondern das Auto auf die Waage geschickt hatte, fuhr ich zurück zu meinem Team.

Christian und Tommy hatten unterdessen im Restaurant Paddock einen Tisch reserviert, damit wir nach dem Zimmerbezug nicht auf unseren obligatorischen «Scheiterhaufen», die Spezialität des Paddocks, verzichten mussten. Kurz wurde das Programm vom nächsten Tag besprochen und dazu natürlich reichlich Bier und Wein getrunken. Schliesslich wollen wir nicht nur die Autos von damals fahren, sondern wir eifern auch den Fahrern von dazumal nach, etwa James Hunt, John Watson usw.

---

Freitagmorgen, unser freies Training war erst auf ca.11 Uhr angesagt. Genügend Zeit, um mich noch nach neuen Reifen umzu-



schauen. Mittlerweile regnete es leicht. Der Nürburgring ist verhältnismässig hoch gelegen und es war Oktober, das heisst eher kühl, da war ein weicher Intermediate-Gummi angesagt. Gefunden hatte ich den TB5 von Michelin, eine optimale Wahl, konnte ich doch damit auf den 15. Rang von 36 fahren. Hinter mir waren diverse, normalerweise viel potentere Wagen wie Lotus Elan, MGBs, Austin Healeys, TR 250, TR4 und Gilbern GT.

Im Regen zu fahren scheint den Deutschen und Holländern eh nicht zu liegen, waren doch alle Schweizer Fahrer vorne ausser Tommy Lerch, der Probleme mit seinem neuen Motor hatte.

Bei uns lief es hervorragend, der Spiti lief sauschnell, sodass





Dänu und Peter sich Gedanken über Feinabstimmungen wie Spureinstellung und Pneudruck machen konnten. Ich meinerseits konnte mich voll auf die Strecke konzentrieren.

Im Zeittraining kam es noch besser, die Strecke trocknete ab, die Zeiten wurden besser und ich raste auf den 13. Startplatz von 39. Jetzt stand ich zwischen Ernst Sutter im V8er-MG und Christian Aeschbach im superschnellen MGB am Start. Das war mir noch nie gelungen. Von meinen Klassenkonkurrenten musste ich nichts befürchten, der Einzige, der noch im Rennen war, Reinold Kirchner, schaffte nur den 37. Startplatz.

Der Start zum 1. Lauf am Samstag war erst um die Mittagszeit, reparieren mussten wir nichts. Also konnten wir nach dem Feiern vom Vorabend ausschlafen und ein ausgedehntes Morgenessen (eher Brunch) geniessen, schliesslich hatten wir Ferien. Das Wetter war inzwischen gut, ja fast zu warm für diese Jahreszeit. Ich musste befürchten, dass mich die 2-, 3- und 3,5-Liter aus den hinteren Startreihen einige Plätze nach hinten reichen würden. Ausgerechnet diesmal liess ich die Räder am Start zu viel durchdrehen, sodass ich Platz um Platz verlor. Das Rennen wurde nicht schon am Start entschieden, also hiess es später bremsen und das Gas stehen lassen. Ziel war eigentlich gar nicht, zu gewinnen, sondern die eigene Zeit zu übertreffen, packende Zwei- und Mehrkämpfe zu erleben und mit einem 1300er-Spitfire Hubraum-stärkere Wagen zu schlagen.

Nach 10 Runden herrlicher «fights» kämpfte ich mich auf dem 25. Rang ins Ziel, wurde mit einer respektablen Rundenzeit von 2.38.92 nie überrundet – dies hiess Klassensieg.

Wieder hatten wir am Abend Zeit, im Paddock zu feiern. Der Spiti war immer noch ganz, ausser Benzin brauchte er gar nichts. Sonntag, zweiter Lauf. Voller Enthusiasmus fuhr ich an den Vorstart, war ich doch auf dem Startplatz, der sich nach der Zieleinfahrt des ersten Laufes richtet, und auf dem ich normalerweise stehen sollte. Jetzt den Start nicht vergeigen, nur der



Drei-Liter-Healey mit seinem gewaltigen Drehmoment könnte mir gefährlich werden. Die Kupplung gedrückt und den Motor auf 2500 Umdrehungen halten, die Ampeln erlöschen, los gehts. Aber hallo, die Räder finden sogar den nötigen Grip und ich kann meinen Platz halten. Schon naht die Startkurve, jetzt aufpassen dass mich keiner abschießt, ich probiere eine möglichst enge Linie und schon bin ich am MGB und einem TR3 vorbei, ha, die Mercedes-Arena ist mir schon immer gelegen. Aber was ist denn jetzt los, ich kann die beiden nicht distanzieren, irgendwo fehlt mir der nötige Speed geradeaus. Ich komme mir vor wie ein gejagter Hase und kann mich kaum gegen die heranstürmenden Fahrer hinter mir wehren. Ausgangs Coca-Cola-Kurve auf die Zielgerade passiert es dann, der Motor geht aus. Endlich habe ich Zeit, auf die Anzeigen zu schauen. Oh je, die Wassertemperatur ist irgendwo zwischen hundertvierzig und tausend Grad. Mein Tempo reicht gerade noch bis ins Aus nach der Startkurve.

Meine zwei Begleiter waren voll geschockt, als ich am Abschlepphaken in die Boxen zurückkam, dachten sie doch an einen Unfall oder so ähnlich. Auch die beiden anderen verbliebenen Schweizer Fahrer hatten Pech. Christian kollidierte mit Ernst nach einem Verbremser in der Startkurve, ein Kotflügel



und die Vorderachse waren im Eimer und beide kamen nicht ins Ziel. Wahrlich kein Schweizer Tag, wie die Deutschen bemerkten. Trotz allem liessen wir uns das restliche verlängerte Wochenende nicht verderben. Schäden und Ausfälle gehören dazu, thats racing. Darauf musste ein Eifelgeist (scheusslicher Schnaps) getrunken werden.

Die Heimfahrt traten wir wie immer erst am Montagmorgen an. Gut frühstücken, dann ausgeruht gemütlich Richtung Schweiz cruisen. Probleme gabs diesmal am Schweizer Zoll. Ein Zoll-Tussi wollte Christian Aeschbach nicht in die Schweiz einreisen



lassen, weil er die Vignette partout nicht an den Anhänger kleben wollte. Mit starkem Intervenieren gings dann doch.

Zwei Tage später fand ich heraus, dass der Stecker der elektrischen Wasserpumpe von der Hitze einen Wackelkontakt hatte. Die Folge davon waren

vier geschmolzene Kolben.

2007 wird wieder einmal eine Pausensaison. Ein neuer Motor, Umbauten am Rahmen, am Kabelbaum und der Umzug der Firma, in der ich arbeite, fressen zuviel Freizeit auf. Aber 2008 heisst es wieder «Bodeblääch».

Vielen Dank an Peter Lüthi und meinen Bruder Dani Senn für den super Support.



Des Präsis ganzer Stolz