



Sommer 2008



---

## DER PRÄSI HAT DAS WORT

Hallo liebe Clubmitglieder, schon wieder ist ein halbes Jahr vorbei und wir sind mitten in der Spitisaison 2008. Neben einer interessanten Frühlingsausfahrt durften wir noch am Filmset der Automobilrevue mit Jennifer Anne Gerber teilnehmen. Titel: «Wer wird Autoclub 2008?» Die Berichte der beiden Anlässe könnt ihr im Inneren dieses Heftes finden.

Vorausschauend möchte ich euch die Nachtausfahrt ans Herz legen. Wir suchen dafür noch einen Organisator. Meldet sich niemand, wird sie nicht durchgeführt. Die Herbstausfahrt werden Katrin und Roli Heimgartner in Angriff nehmen. Unser Jubiläumsweekend 2009 ist auch in den Startlöchern. Der Grundstein für diesen tollen Anlass ist gelegt. Wir werden zu gegebener Zeit informieren. Auch am British Car Weekend in Mollis werden wir wieder mit einem Infostand und Zelt zugegen sein. Nun möchte ich noch alle im

Laufe des Frühlings neu dazugekommenen Clubmitglieder herzlich begrüßen und sie ermuntern, fleissig an unserem Clubgeschehen teilzunehmen, sei es an einem unserer Monatshöcks in den Sektionen oder an einer Ausfahrt oder einem Treffen.

Da die Berner Sektion einigen Zuwachs bekommen hat, wäre es schön, wenn auch dort wieder regelmässige Treffs an geeignetem Ort stattfinden würden.

Wünsche allen zum Abschluss noch recht schöne Sommerferien, auf bald

Dani Senn

---

## FRÜHLINGSAUSFAHRT 4. MAI 2008

Den Wetterfrosch hatten wir ja auf unserer Seite, wie schon in den letzten Jahren war wunderschönes Cabrio-Wetter.

Den ersten Treffpunkt in Wädenswil hatten wir beim 2. Anlauf auch gefunden. Hier erwartete uns eine Erfrischung, Kaffee und feine Gipfeli. Wie die Roadster in Reih und Glied in der Morgensonne glänzten, erfreute jedes Spiti-Herz.

Köstlich, wie sich die Fahrer beim ersten Spiel in der Höhe ihres



Autos verschätzten. Die einen trafen das Mass (fast), bei anderen könnte man meinen, dass sie einen Offroader fahren.

Mit 17 Autos starteten wir die Ausfahrt via Siebnen Richtung Sihlsee.





Auf der Sattelegg gab es einen kleinen «Brünzlihalt» mit Sicht auf den letzten Schneehaufen.



Bei Wilerzell überquerten wir die Brücke zwischen Untersee und Obersee. Dabei kreuzten wir ein 2-PS-Pferdefuhrwerk, um dann auf der anderen Seite fast halsbrecherisch den Berg zum Grillplatz «hochzuheizen».

Nun gings zu Fuss weiter über ein sumpfiges Moor zur windigen Feuerstelle, was für die abgehärteten Spiti-Fahrer aber kein Problem ist.



---

Die hungrigen Ausflügler kämpften sich zum Grill vor, während die am Tisch Gebliebenen damit beschäftigt waren, Pappbecher und Teller festzuhalten, bevor sie je ein Stück Fleisch oder eine Wurst gesehen hatten.

Als die Bäuche voll waren, freuten wir uns auf die Weiterfahrt Richtung Sattel, der natürlich bei solchem Wetter stark befahren ist. Daher verloren ein paar von uns, auch das Präsidenten-Auto (!!), den Anschluss.



Nach einigem Hin und Her fanden wir einander wieder auf einem Parkplatz, wo ein weiteres Spiel anstand: Rückwärtsfahren an eine bestimmte Linie: auch da über-/unterschätzten sich einige von uns.

Von hier führte uns der Weg in die Krone, wo das letzte Spiel (Kilometerdistanz schätzen) und anschliessend die Preisverleihung stattfanden. 1. Preis: Organisieren des nächsten Spitfire-Ausflugs! Gewonnen hat Bedriská Wagner.

Danach zerstreuten sich die Spitis in alle Richtungen auf den Heimweg.



Die Bluestfahrt machte ihrem Namen alle Ehre, da wir durch Wiesen mit blühenden Bäumen und durch nach Blumen duftende und nach Heu riechende Felder nach Hause gelangten. Wir danken dem OK für den gelungenen, pannen- und unfallfreien Tag und freuen uns schon aufs nächste Jahr.

Sandra, Elisabeth & Herby



---

## Nachruf Hans Lindauer

Man lebt zweimal:  
das erste Mal in der Wirklichkeit,  
das zweite Mal in der Erinnerung.

von Honoré de Balzac



Ganz still und leise, ohne ein Wort,  
gingst du Hans Lindauer am 2. Mai 2008 fort.

Du hast ein gutes Herz besessen,  
nun ruht es still, doch unvergessen.

Es ist so schwer, es zu verstehen,  
dass wir dich niemals wiedersehen.

Deine Freunde von der Sektion Luzern und  
vom Spitfire Club Schweiz



---

## Kleiner Engländer Teil 2

Vor etwa zwei Monaten habe ich meinen Spitfire in die weisse Doppelgarage einer älteren Dame gefahren. Als Einzige hatte sie sich auf den Aushang gemeldet, auf dem ich in der Stadt nach einer Bleibe für den Triumph im Winter suchte. Zunächst wollte ich gar nicht nach so etwas suchen, viel zu gern sah ich den Triumph vor dem Haus stehen, zwischen GMs und grossen Fords, hier in meiner Nähe. Doch nachdem ich immer wieder Warnungen über den bevorstehenden Winter vernahm, hielt ich es für geschickt, mich doch darum zu kümmern. Also habe ich meinen Spitfire neben den Firebird der älteren Dame gestellt und den Winter ohne Triumph und Unabhängigkeit verbracht. Und das war gut so. Mehrfach zogen Icestorms über Iowa, über Grinnel und über das College-Gelände. Bäume wurden entwurzelt, Strommasten fielen um und Schneestürme schnitten den Ort von der Umwelt ab. An Regentage mochten die britischen Konstrukteure 1976 beim Bau des Triumph Spitfires noch gedacht haben, doch wohl kaum an solche Winter im Mittleren Westen der USA.



Der Winter ist nun allerdings vorbei und ich bin auf dem Weg, meinen Spitfire für den Frühling abzuholen. Mit jedem Schritt Richtung Garage und Spitfire freue ich mich mehr auf den Rückweg zum College, dann hoffentlich fahrend. Ich öffne die Garagentür. Es riecht nach Benzin und Gummi – und nach Frühling. Ich stecke den Schlüssel ins Türschloss, drehe den



---

Schlüssel Richtung Heck, schwerfällig und mit fehlendem Widerstand, öffne die Tür setze mich auf den schwarzen Ledersitz, stecke den Schlüssel ins Zündschloss, drehe und erwarte alles – alles, nur nicht, dass das Auto nun sofort anspringt. Der Triumph gurgelt etwas, stottert, doch dann springt er an, beim ersten Versuch. Langsam rolle ich die Ausfahrt hinab, auf die Strasse, in den Frühling.

In vier Monaten wird meine Zeit hier in Iowa vorbei sein. Während ich das Verdeck an der nächsten Kreuzung schnell nach hinten hinunterlasse und dann weiter durch das noch kalte, aber frühlingshafte Iowa fahre, beschliesse ich, den Triumph dann mit mir zurück nach Europa zu nehmen. Weder halte ich einen weiteren Winter im Mittleren Westen für den Spitfire noch einen Frühling für mich ohne Triumph in Europa für angebracht.



Zunächst recherchiere ich im Internet nach Car Carriern, die das Auto transportieren könnten. Angebote von Atlantic Container Line, Wallenius Wilhelmsen Logistics, K-Line America lassen sich leicht organisieren. Von Baltimore nach Bremerhafen oder von New York nach Rotterdam. Auch preislich wirkt meine Idee viel realistischer als zunächst angenommen. Besonders günstig sind die – vor allem für amerikanische Verhältnisse – bescheidenen Aussenmasse des Spitfires. Nachdem also der Transport über den Atlantik möglich erscheint, beschäftige ich mich nun etwas detaillierter mit dem Zustand meines Spitfires. Bislang war der Triumph für mich als Autolaien allein ein schönes Auto, das zu fahren eine Freude ist. In welcher Verfassung es fährt, wo es wie rostet und welche Reparaturen vielleicht anstehen könnten, damit habe ich mich noch nicht beschäftigt. Wieder einmal hole ich den Rat des Spitfireclubs Schweiz ein. Ich fotografiere jede mir verdächtig vorkommende Stelle, beschreibe jedes mysteriöse Geräusch und berichte so gut ich kann



von der Geschichte des Autos.

Nur ein paar Stunden bleiben mir nach dem Versenden dieser



E-Mail, um von den bevorstehenden Jahren mit meinem amerikanischen britischen Triumph auf deutschen Strassen zu träumen, da erhalte ich schon die Schweizer Antwort: Schonend wird mir vermittelt, dass die dem Transport folgenden Kosten in keinem Verhältnis zum augenblicklichen Zustand des Autos stehen. Leider. Etwas entmutigt beginne ich mich also auf den Verkauf und die baldige Trennung vom Spitfire einzustellen.

In den folgenden Wochen genieße ich jede Ausfahrt umso mehr. Und nie habe ich Probleme, Begleitungen für die Ausfahrten zu finden. Viel zu legendär ist der Spitfire inzwischen auf dem College-Campus geworden. Manchmal leihe ich den



Spitfire Freunden, die etwas erleben möchten. Begeistert, mit strahlenden Augen geben sie mir den Schlüssel zurück. Meist dauert es nicht lange, bis sie wieder nach ihm fragen, um noch einmal das «richtige» Autofahren erleben zu dürfen.

Seit der Schweizer E-Mail habe ich leider etwas Vertrauen in mein Auto verloren. Zu eklatant müssen offenbar die Mängel an diesem wunderschönen Gefährt sein. Eines Morgens, als ich

---

wieder einmal den immer rostiger werdenden Unterboden auf der Fahrerseite betrachte, die Fussmatte anhebe und die Tür öffne, bemerke ich, dass die Löcher im Unterboden letztlich so gross geworden sind, dass meine rechte Fussspitze dort hindurch passt. Obwohl mir der Vorteil bewusst ist, nun immer die Asphaltbeschaffenheit unter dem Fahrzeug während der Fahrt im Auge haben zu können, bin ich über dieser Fund besorgt. Um die Stabilität des Fahrersitzes zu prüfen, setze ich etwas Kraft ein, um ihn nach unten zu drücken. Weit weniger Kraft als die normalerweise von meinem Körpergewicht ausgeübte lastet nun auf dem Fahrersitz – und er neigt sich stark gen Asphalt. Und scheint mir nur noch symbolisch dem Rest des Autos verbunden. Es dauert einige Fahrten und einige Kurven, bis ich mich im Triumph wieder ganz wohl fühle. Doch von leichten Verschleisserscheinungen, die nun nach 32 Jahren an meinem Spitfire aufgetreten sein mögen, möchte ich mir den Fahrspass in meinen letzten Wochen auf den Strassen von Iowa nicht nehmen lassen.



Einzig vom bevorstehenden Verkauf und von der Vorstellung, bald ohne Spitfire weiterleben zu müssen, wird der Spass eingeschränkt. Je mehr sich mein Abschied von Grinnell nähert und je mehr Leute vom bevorstehenden Verkauf des Autos hören, desto mehr Kaufinteressenten melden sich. Eine aus England stammende Deutschprofessorin des Colleges macht in ihrem Unterricht mehrfach Werbung für den kleinen, vor dem Deutschdepartment geparkten, zum Verkauf angebotenen Spitfire und lässt sogar Aufsätze zum Thema schreiben. Ich bekomme zwei E-Mails von Vätern anderer Studenten, die beim Besuch bei ihren Kindern auf dem College-Gelände auf das Auto aufmerksam geworden sind und



nun Kaufinteresse kundtun. Und ich begegne Thomas.

Im Vorbeigehen teile ich ihm mein Verkaufsvorhaben mit. Als ich kurz danach zuhause meine E-Mails checke, finde ich vier neue von Thomas vor. In der ersten teilt er mir mit, dass er darüber nachdenke, sich diesen Sommer ein Auto anzuschaffen. In der zweiten möchte er Baujahr und Kilometerstand wissen. In der dritten fragt er mich, ob er möglicherweise in Raten zahlen könnte und in der vierten nach einer Probefahrt. Als ich die letzte gelesen habe, finde ich eine inzwischen erhaltene weitere E-Mail vor. Ob er gleich mal kurz vorbeikommen könnte. Ich sage, lieber morgen. Die Trennung fällt schwer.

Ein paar Tage später ist der Triumph Spitfire 1500 verkauft. An Thomas. Er will Strassenschilder unter das Auto schweissen. Um zu verhindern, dass der Fahrersitz auf die Strasse fällt. Diese Woche fahre ich es allerdings noch. Und tanke es noch ein letztes Mal. Ein etwas



dickecker, älterer Herr mit Sonnenbrille, Beatmungsgerät und Softdrink in der Hand sitzt in einem grossen Ford. Er ruft mir zu: «How many gallons per mile, I mean, how many miles per gallon?» Ich antworte. Er korrigiert mich: «I had one of these, 40 miles a gallon.»

Seit einem Jahr bin ich nun schon wieder in Berlin. Noch ohne Spitfire. Das richtige Angebot oder der Mut haben bislang noch gefehlt. Ich hoffe, beides lässt nicht mehr lange auf sich warten.

Johann Banzhaf

---

## Triumph-Spitfire-Testbericht

Es wurden zwei Arten von Renn-Spitfires produziert und anerkannt – eine für die Ausdauer-Rennen in Le Mans und Sebring, die andere für Rallyes auf Asphalt in den Alpen und in Genf und für Winteranlässe wie in Monte Carlo.

Spitfires wurden nur während zweier Saisons gebraucht – 1964 und 1965 – und sie wurden im gleichen Stil wie die Big Healeys gebaut und nutzten die gleichen Vorteile. Das erklärt die Verwendung von Leichtmetallverkleidungen, Glasfaser-Fliessheckaufsätzen und die verschiedenen Zylinderköpfe. Ausser bei einem Rennen (dem «Alpinen» im 1965) wurden immer 1147-c.c.-Motoren verwendet, was eher ein Handicap war. Aber in den Rallyes konnte sie nur ein sehr stark modifizierter Mini-Cooper S «Sportwagen» schlagen. Das beste Resultat eines Spitfires war der zweite Platz an der Genfer Rallye 1964, das sensationelleste die Verteidigung der Alpine-Renaults an der Tour de France 1964.

Der Fahrer dieses Tests war Geoffrey Howard, der Ferraris und Porsches den kleinen stark getunten Motoren vorzog – was seine Haltung gegenüber dem Lärm der Autos und der steifen Ausstattung erklärt. Der Test wurde im Dezember 1965 veröffentlicht, als die Spitfire-Rallye-Tage bereits zu Ende waren.

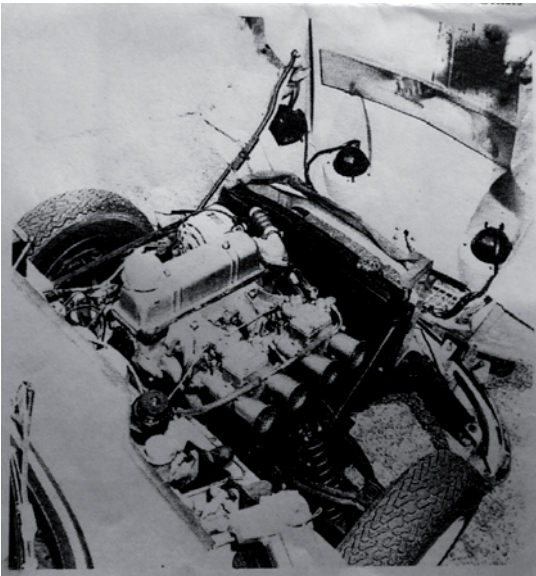
Wenn je ein Auto mit Oropax zu fahren wäre, der Rallye-Spitfire müsste es sein. Draussen ist es nicht so schlimm (wir haben jemand anderen mit ihm um den Block geschickt, sodass wir draussen stehen und ihm zuhören konnten) und es mag wohl gerade den Grenzen, die im Reglement festgelegt sind, entsprechen. Aber wenn man *im* Spitfire sitzt, ist es eine qualvolle, lärmige Tortur.

Ein Teil des Problems ist die Plastik-Coupé-Hülle, in welcher jede Frequenz der ganzen Umdrehungsspannweite widerhallt. Bei hoher Geschwindigkeit ist es, wie wenn man tatsächlich im Auspufftopf reisen würde: der Lärm kommt in zyklischen



Schlägen wie aus dem Maschinenraum eines Schiffes oder dem Energiezentrum eines Kraftwerks. Dann ist da diese wirklich zähnerasselnde Vibration, die durch das Auto und den Fahrer wummert und ihn an einen Maschinenraum voller automatisch hämmernder Rollantriebe erinnert.

Sehr viel Lärm stammt von den vier lauten Mäulern der Zwilingsdrossel der Weber-Vergaser, die alle nach Luft schnappen. Bei weniger als ca. 4000 rpm fühlen sie sich geknebelt an und das Auto beschleunigt kaum aus den unteren Gängen. Aber wenn es einmal unterwegs ist und sauber zieht, schiessen die Umdrehungen zum sicheren Limit von 7500 hoch – und manchmal sogar mehr!



Der energiegeladene Spitfiremotor ist kleiner als die Weber-Vergaser.

Zuerst kann man es kaum glauben, dass dieser Motor nicht in Stücke fliegt. Wenn man den Kopf nach links neigt – die Instrumente können wegen des Reglements (Anhang J) nicht verschoben werden und der Umdrehungszähler ist fast immer vom Steuerrad verdeckt – dann kann man die Nadel in der Anzeige

---

rundherum drehen sehen. Bei 5000 fühlt es sich sehr bewegt an; bei 6000 scheint es genug; bei 7000 klappern einem die Zähne und man versucht krampfhaft, an etwas anderes als an Kolben und Kurbelstangen zu denken; und bei 75000 (hu, wir habens geschafft) kann man in einen höheren Gang schalten und es gibt einen Moment der Entspannung.

Natürlich explodiert er nie, denn dieser Stage 2 Le Mans Motor ist wirklich zuverlässig. Es ist ein ziemlich bedeutender Nachbau der Produktionseinheit mit speziellen Köpfen und einigen Zusätzen. Die maximale Leistung von nur gerade 1147 c.c. ist 105 bhp bei 7250 rpm, sodass es kein Wunder ist, dass der Drehmomentverlauf bei 5500 (86 lb ft) zuoberst ist, mit einem grossen Loch bei 4000.

Die Getriebeübersetzung ist grundsätzlich für «spezielle Abschnitte», die höchste geht bei 105 mph zu Ende und die erste ist viel zu hoch für Kaltabfahrten. Diese Kombination von Widerpenstigkeit und hoher Indirektheit macht das Auto im Verkehr schwerfällig, sodass wir es so oft wie möglich dem Verkehr von London ferngehalten haben. Die Beschleunigungswerte aus dem Stand leiden unter den gleichen Schwächen und wir brauchten viel Übung, bevor wir das kleine Biest von der Linie brachten, ohne den Motor abzuwürgen.

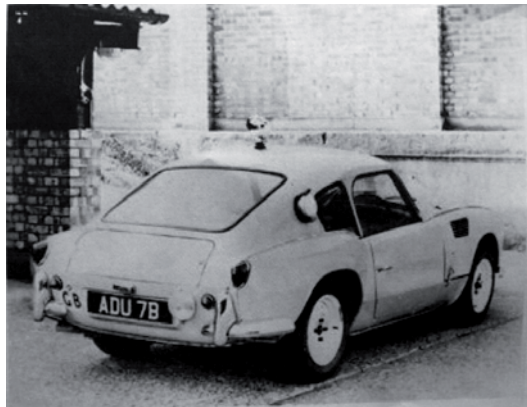
Aber über 20 mph oder so ist es eine ziemliche Feuerkugel, vorausgesetzt man arbeitet stark mit der Schaltung, um die Umdrehungen im goldenen Bereich zu halten, wo das Durchsetzungsvermögen ist. Die Berufsfahrer, so wurde uns gesagt, arbeiten in der engen Bandbreite von 5000 bis 7500 und improvisieren viel. Die Beschleunigung der restlichen Übersetzungen bis 80 mph ist beinahe die Hälfte derjenigen des Spitfires, den wir vor drei Jahren getestet hatten, aber der Benzinverbrauch ist doppelt so hoch - ein sicherer Beweis dafür, dass man nie etwas umsonst kriegt. Es gibt einen riesigen 18-Gallonen-Tank mit einem Filter von der Grösse einer Milchkanne, was den Benzinpumpenaus-



guss ziemlich lächerlich ausschauen lässt, wenn er so vor sich hin rasselt.

Dieses Auto hat ein spezielles vollsynchronisiertes Getriebe mit einem sehr hohen ersten Gang. Das ist ein Überbleibsel vom «Alpinen Rennen», bei dem die Rennautos mit einem Prototyp des 1100er-Motors liefen. Der Rest ist alles anerkannter Gruppe-2-Kram: niedrige Achsenübersetzung, Sperrdifferential, grosse Vorderbremszangen und ein TH4-Zylinder hinten, steife Federung, anpassbare Dämpfer, breite Felgen auf den Rädern und Dunlop-SP3-Pneus. Das Auto wurde 1964 für die Alpinen gebaut und ist seither an der Tour de France und der Genfer Rallye 1964 sowie in Monte Carlo und an den Alpinen 1965 angetreten. Jedes der Coupés hat die gleichen Spezifikationen, aber viele der Teile werden herumgeschoben. Autos mit dieser Registrationsnummer haben in ihrer Kategorie 1964 an der Tour de France und in Genf gewonnen. Tatsächlich wurden die Spitfires nie von einem anderen GT-Auto mit ähnlicher Motoren-

Die kleinen Coupés sehen sehr hübsch aus mit ihren Fließheck-Dachverkleidungen.



grösse geschlagen, nur von den Mini-Coopers, die ziemlich anders sind.

Im Innern sind die Verkleidungen und Gummimatten alle vorhanden, einige sind grossartige Polsterkissen (Sorbo), um die



---

Knie des Fahrers zu schützen. Und all das glänzende Metall wurde mit den üblichen ein oder zwei Farbschichten von mattem Schwarz behandelt, um die Spiegelung in der Nacht loszuwerden. Es gibt eine Reihe zusätzlicher Schalter, da wo das Radio hingehört, um die zwei Ecklampen und die Hauptlampe zu kontrollieren. Der normale Spitfire-Wählschalter wird für die vier Scheinwerfer benutzt – zwei weitreichende Quarz-Iod-Hauptscheinwerfer und zwei schwache Vorderlichter für entgegenkommenden Verkehr. Um schnell zu fahren, braucht man die Hauptscheinwerfer, die die Schwärze durchschneiden wie



Fahrer und Beifahrer haben individuell gestaltete Sitze und gepolsterte Protektoren gegen sämtliche scharfen Kanten.

Goldfingers Laser. Im Tageslicht reicht ein langes Aufblitzen aller vier Lichter, damit die anderen Autos aus der Überholspur wieseln wie abgeschossene Hasen.

Der Fahrer hat einen Rundumsitz und der Navigator einen weichen Sitz mit anpassbarer Kopfstütze. Es gibt die klassischen Bänder bei der Tür für die Karten, einen Feuerlöscher und ein Kaltluftgebläse für die Frontscheibe, das wie ein langsamer (und schmerzhafter) Bohrer des Zahnarzts tönt. Das Aufstarten ist kein Problem dank einer reichhaltigen Mischung durch den Choke, der aber ziemlich früh zurückgenommen werden muss. Aber man muss ein wachsames Auge auf den Öldruckmesser haben, weil alles über 90 psi zu einem Abdichtungsproblem führt. Wenn man dann auf offener Strasse Gas geben und in Schwung kommen kann, ist alles ok. Versucht man, die Stoss-



verkehrszeiten an einem kalten Abend zu umgehen, dann leidet man, weil es keine Heizung gibt und man diesen leeren Drehmomentverlauf bei Stadtgeschwindigkeit hat.

## PERFORMANCE DATA

### Acceleration times

#### From rest through gears to:

30 mph	...	...	4.1 sec
40 mph	...	...	5.8 sec
50 mph	...	...	7.9 sec
60 mph	...	...	10.3 sec
70 mph	...	...	13.8 sec
80 mph	...	...	18.6 sec
90 mph	...	...	23.6 sec
100 mph	...	...	33.9 sec

#### Maximum speeds in gears:

		mph	kph	rpm
Top (mean)	...	105	169	—
(best)	...	105	169	—
3rd	...	90	145	—
2nd	...	64	103	—
1st	...	45	72	—

#### Speed range and time in seconds:

mph	...	...	...	Top	3rd	2nd	1st
10-30	...	...	...	—	—	—	5.2
20-40	...	...	...	—	—	5.3	3.2
30-50	...	...	...	—	7.6	4.4	—
40-60	...	...	...	11.5	7.0	4.5	—
50-70	...	...	...	10.1	6.4	—	—
60-80	...	...	...	10.3	7.0	—	—
70-90	...	...	...	11.4	—	—	—
80-100	...	...	...	16.6	—	—	—

Standing quarter-mile 17.8 sec

Overall fuel consumption for 352 miles: 15.3 mpg; 18.5 litres/100 km

Am Anfang scheint der Boden nur aus Pedalen zu bestehen, weil es ein doppelt so grosses Bremspedal (von einem Triumph 2000 Automatic) zwischen der Kupplung und dem Gaspedal hat. Es braucht einen männlichen Stoss, um überhaupt ein Bremsvermögen (harte Beläge, kein Servo) hinzukriegen - aber vielleicht ist ja die Idee, dass man mit zwei Füßen bremst. Bald aber vergisst man diese Fremdheit und kommt damit zurecht. Später beginnt man es zu lieben wie einen Langlauf oder eine kalte Dusche, wegen der Beschleunigung, der Herausforderung, und - ja - wegen der anschliessenden wundervollen Ruhe und Entspannung am wärmenden Cheminee *nachher*.

---

Freunde müssen zwar während der ersten Stunde oder so schreien, bis das Summen in den Ohren aufhört – aber wen stört das schon? Wir sind schliesslich einen Rennwagen gefahren!



Die Team-Aufstellung für die Monte Carlo Rallye 1965. Das dritte Auto von links, der AVC 654BN, ist das Coupé des Linkshänders Simo Lampinen.

Alter englischer Zeitungbericht  
Übersetzt von Sandra Lüthi

---

## TV beim Triumph Club

### Spitfire Club im Fernsehen

Der Präsident hatte eine Anfrage vom Automobil-Revue-TV für eine Reportage über den Spitfire Club Schweiz erhalten. Beim dritten Anlauf klappte es endlich: Am Samstag, 10. Mai, besuchte uns das TV-Team im Lenzburger Zeughaus.

Daniel hatte an der Frühlingsausfahrt nochmals Werbung für den Filmdreh gemacht. Ab 15 Uhr sollten wir uns einfinden. Das Zeughaus wurde ausgesucht, weil es zentral liegt und weil dort ein genügend grosses Gelände zum Filmen zur Verfügung stand.

Pünktlich um 15 Uhr erschien der Kameramann. Er baute seine Kameras auf und erklärte uns, wie der Ablauf der Aufnahmen sein sollte. Wir hofften immer noch, dass bei diesem schönen Wetter noch mehr Spitfirefahrer den Weg nach Lenzburg unter die Räder nehmen würden. Es waren nur sieben Autos da, als die Moderatorin Jennifer Ann Gerber, Ex-Miss Schweiz, eintraf.



Zum Filmen mussten wir unsere Autos in Flugstaffel-Formation aufstellen.

Während die Moderatorin ein längeres Interview mit Dani





fürhte, werkten wir anderen in der Werkstatt als Statisten an den Autos rum.

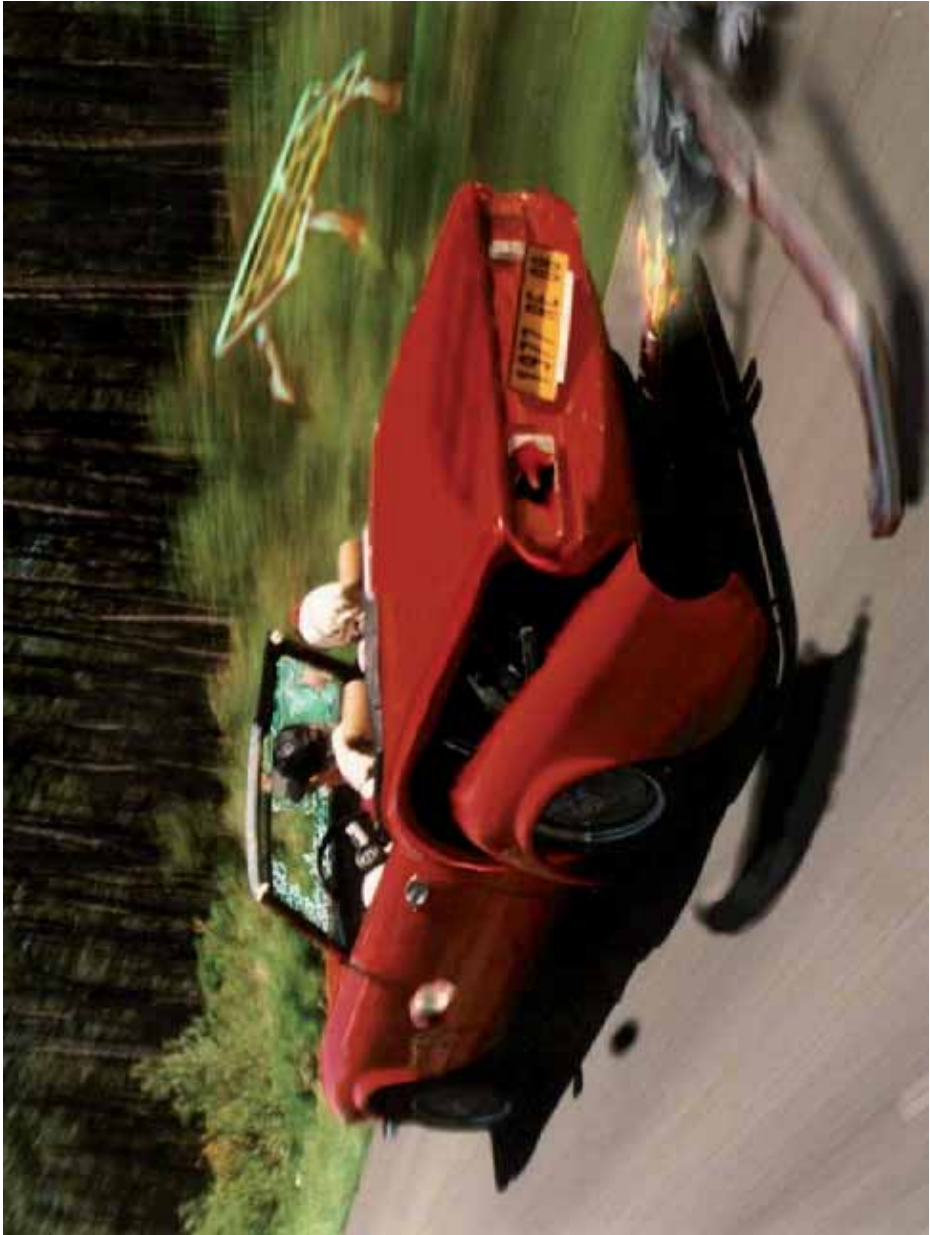


Der Club-Piper – oder ist er der Sektions-Piper? – Hans Lüthi hatte sich ebenfalls Zeit genommen und liess seinen Schotten-Sound während den Aufnahmen bei der Wegfahrt der Autos hören.

Nach unzähligen «Mer macheds nomol» hatten wir nach etwa 2,5 Stunden endlich alles im Kasten, sprich in der Filmkamera.

Danach gingen wir zum gemütlichen Teil über. Ich hatte den Elektrogrill mitgenommen und Herby und Dani hatten Grillwürste und Getränke organisiert. Bis gegen 19 Uhr tauschten wir uns über diese (Film-)Erfahrung aus, die mir persönlich sehr viel Spass gemacht hat.

Peter Lüthi



**Vibrations**