



Sommer 2012



DER PRÄSI HAT DAS WORT

De Präsi wönscht euch allne schöni Ferie, ond freut sech, euch in Mollis
begrüesse z'chönne. Me gseht sech!!!!!!



Gratulation



Geboren am 22. März 2012 21`05

Ich bin schon 47 cm gross und 3180 g schwer

Der Spiti-Club gratuliert den glücklichen Eltern:

Sandra und Herby Senn-Zwahlen



Endlich dürfen sie raus

Rennsport: Der 5. GP Mutschellen war ein Vollerfolg: Zuschauerrekord und mit rund 230 Fahrzeugen ein Rennfeld, das noch nie so gross war: Es gab massig Anlass, an jenem Sonntag im April auf dem Mutschellen «grosse Augen» zu machen.

MG TA, MG K1, MG N, Mk 1-4, Spitfire 1500: für den Laien ein Buchstabenwirrwarr. Für viele Fans noch immer nie wahr gewordene Träume. Tür an Tür standen die alten Cars im Fahrerlager. Doch sie sind nur ein kleiner Teil der Rennfahrzeuggeschichte, die am GP Mutschellen auflebte.

Auch die fünfte Austragung des GP war primär ein Anlass mit Rennautos. Solchen mit langen Rennsporttraditionen. So der Ferrari 312T von 1975. Mit ihm fuhr Clay Regazzoni damals im Rennzirkus. Auf dem Mutschellen steuerte Leopold Hrobsky aus Hergiswil den Boliden.

Der GP war ein Miteinander. Vor allem als Gastclubs und Regionalgruppe an den Start gingen. Über 60 Fahrzeuge machten mit, von dreirädrigen Morgans über alte Dnepr-Militärvehikel bis zu den Messerschmitts. Für alle Fans war etwas dabei. Und die jubelten den Fahrern denn auch aus vollen Kehlen zu.

Einige wenige Modelle gabs auch vom Healey Silverstone. «Guck mal, der hat ja die Lichter hinter dem Kühlergrill», staunten die Zuschauer immer wieder, als sie am roten Rennwagen von Rolf Buccella (Affoltern am Albis) vorbeigingen. Buccella war bereits vor zwei Jahren am GP dabei. «Damals ging ich viermal durch die Waschanlage», erinnerte er sich mit Humor an den Regentag von 2010. Für ihn ist selbstverständlich: «Wenn man sich für ein Rennen anmeldet, dann geht man auch hin.» Etwa 100 Stunden steckt er pro Saison in seinen 1950er Healey Silverstone Typ E. Obwohl ein Sportwagen, «ist er nicht so anfällig wie die hochgezüchteten Wagen. Einmal brannte er zwar, sonst hat er mich aber nie im Stich gelassen.»

Buccella war einer von den etwa 230 Fahrern, aufgeteilt in sieben Rennfelder, die an den Start gingen. Mehr Teilnehmer hatte es bis-

lang noch nie. Dementsprechend gross war auch der Besucherandrang in den Fahrerlagern. Fachsimpeln, diskutieren, analysieren oder einfach staunen – einsam waren die Fahrzeuge nie. Viele Fahrer hatten ihre Lieblinge wohl erst für diesen GP aus der Garage geholt, erstmals nach einem langen Winter durften sie wieder raus an die frische Luft.

Der Anlass auf dem Mutschellen ist nämlich so was wie der Saisonauftakt. Und auch ein gewaltiger Event für Rudolfstetten. Der GP Mutschellen ist der grösste kulturelle Anlass dieser Gemeinde. Als Gastclub waren wir vom Triumph-Spitfire-Club mit über 20 Fahrzeugen quer durch alle Serien am GP anwesend. Auf dem Dorfplatz – leider etwas versteckt – und zweimal «in action» auf der Strecke konnten die Zuschauer unsere Juwels bewundern.

Bereits um die Mittagszeit war Hannes Studer vom Pressedienst zuversichtlich, dass der bisherige Rekord von 12 000 Fans geknackt werden könnte. Das Wetter hielt, die Interessierten kamen in Scharen. Und es gab einen neuen Rekord: 13 000 begeisterte Zuschauer standen am Streckenrand nach Friedlisberg hinauf. Stressig war der GP für OK-Präsident Stefan Baur. Aber positiv stressig: «Wir hatten keine Unfälle, alles klappte reibungslos. Dass wir mit so vielen Leuten eine so tolle Stimmung hinkriegten, war sehr positiv und überraschte mich.»

Und dass so viele Fans den Weg ins Freiamt auf sich nahmen, war auch für die Organisatoren sehr erfreulich: «Der Anlass ist total wetterabhängig. Gibts gutes Wetter, dann kommen die Leute», erklärte Baur.

Und weil das Publikum so zahlreich auf den Mutschellen kam, war bereits einen Tag nach dem Rennen klar: Der GP Mutschellen lebt weiter. Auch in zwei Jahren soll es eine Austragung geben. In welcher Form auch immer.

Peter Lüthi



GV-Protokoll 2012

30. GV des Spitfire Clubs Schweiz
vom 17. März 2012
im Restaurant Pappel in Urdorf

Begrüssung

Dani begrüsst die Clubmitglieder und wünscht allen «en Guete». Nach dem ausgezeichneten Essen eröffnet der Präsi um 21 Uhr die GV. Er lässt die Präsenzliste zirkulieren, 39 Personen sind anwesend. Der Aktuar Roland Stöckli ist auch diesmal nicht gekommen und auch nicht entschuldigt – es wird vermutet, er sei wieder in den Ferien, wie bereits letztes Jahr. Dani fragt mich, ob ich das Protokoll nochmals schreiben würde. Ich übernehme den Job – hoffe aber, dass dies nicht zur Tradition wird!

Entschuldigt haben sich 13 Mitglieder.

Wahl des Tagespräsidenten und der Stimmenzähler

Roli Heimgartner wird als Tagespräsident und André Bättig und Stephan Sieburg werden als Stimmenzähler bestimmt.

Protokoll der GV 2011

Das letztjährige GV-Protokoll wurde in der Sommer-Clubzeitung veröffentlicht; es wird mit Applaus angenommen.

Mutationen

Folgende 9 Neumitglieder wurden aufgenommen: Beat Meier (GV 2011), Martin Bruder, Anton Bolzli, Claude Straessle, René Widmer, Peter Schmid, Balz Ginsig, Harry Brühlmeier und Hans Maurer (Wiedereintritt). Dani begrüsst die Neuen und hofft, dass sie sich aktiv am Clubleben beteiligen werden.

Im Gegensatz dazu gab es 14 Austritte (oder Beitrag nicht bezahlt).



Jahresberichte

a) Präsident

In der Clubzeitschrift konnte man die Berichte über die verschiedenen Ausfahrten und Treffen nachlesen. Dennoch erwähnt Dani einige Anlässe: die vom Welschland-Spezialisten Jean organisierte tolle Frühlingsausfahrt in den Jura; das Oldietreffen in Eptingen mit Abschluss bei Friedel im «Brüggli»; das leider teilweise in den Schnee gefallene Weekend, das uns auf die Diavolezza geführt hätte – das spontan geänderte Kurzprogramm mit Ausflug nach St. Antönien fand jedoch ebenfalls Anklang. In Mollis herrschte bei schönstem Wetter natürlich wieder Grossandrang, deshalb können Parkplätze für Kollegen leider nicht bis in den Nachmittag hinein reserviert werden. Am nass-kalten Techniktag mit Führung im verspielten Paul-Gugelmann-Museum und anschliessendem Besuch im Tierpark und Restaurant Roggenhausen beteiligten sich leider nur acht Spidis. Der Fondueschmaus fand dagegen bei angenehmen Spätherbsttemperaturen statt, er hat immer mehr Anhänger. Richy hatte diesmal als Überraschung sogar zwei verschiedene Fondues organisiert.

Auch im 2011 war der Spidiclub noch an verschiedenen anderen Anlässen vertreten, sei dies am Treffen in Morges, das Dani wegen der wunderschönen Atmosphäre am Ufer des Genfersees seinen Kollegen besonders ans Herz legte, oder seien es diverse regionale Oldtimertreffen. Erwähnung fanden auch die zwei Rennteams, die letztes Jahr die Marke Triumph an diversen Rennen im Ausland würdig vertraten.

b) Delegierter SDHM

Peter und Dani haben die GV des Dachverbandes heute Vormittag besucht. Zum Dachverband gehören 113 Clubs mit rund 10'000 Mitgliedern. Er ist das politische Organ in Bern, er überwacht, was dort in Sachen Oldtimer, Abgaswartungen etc. läuft und hält regen Kontakt zu andern gleichgesinnten Vereinigungen. Sein Jah-

resprogramm ist auf der Webseite www.swissoldtimers.ch zu sehen.

Kassa- und Revisorenbericht

Der Kassabericht wird von Rolf Messmer verlesen. Die erfolgreiche Rechnung schliesst mit einem Plus ab.

Bericht des Revisors

Der Revisor Werni Zubler bestätigt, dass die Kasse sauber geführt und in Ordnung ist. Er beantragt die Genehmigung der Rechnung zur Entlastung des Kassiers. Die Abrechnung wird einstimmig angenommen.

Wahlen

Da keine Demissionen vorliegen, lässt Roli Heimgartner den bisherigen Vorstand in globo wählen. Dieser wird einstimmig bestätigt. Es werden immer noch ein Vizepräsident und ein bis zwei Beisitzer gesucht...

Jahresprogramm 2012

Dani erklärt den Ablauf des GP Mutschellen (statt Frühlingsausfahrt), bis jetzt gibt es etwa 20 Anmeldungen.

Die Organisatoren der weiteren Anlässe sind bereits bekannt: 14./15 Juli, Weekend in St. Antönien: Peter Lüthi; 9. (16.) September, Herbstausfahrt: Stephan Sieburg;

13. Oktober, Techniktag (Slotcarrennen): Werni Spichtig; 10. November, Fondueschmaus: Richy Adelman.

Weitere Infos zu diversen OTM wie Fribourg, Basel, Bodensee, Winterthur und Roggwil sowie zu weiteren Treffen wie Villmergen, Eptingen, Safenwil etc. siehe Clubzeitung Winter 11/12, Seite 42/43, oder auf der Homepage, wo immer die neusten Daten zu finden sind.



Verschiedenes

Peter Lüthi macht mit einer Power-Point-Präsentation auf das Weekend in St. Antönien gluschtig. Danach stellt er noch das Oldtimertreffen vom 20. Mai in Villmergen, organisiert vom Feuerwehrverein Rietenberg, vor.

Der Präsi betont, dass die Anmeldefristen generell besser beachtet und unbedingt eingehalten werden sollten

Um 21.50 Uhr ist der offizielle Teil der GV beendet.

SPITFIRE CLUB Schweiz
Als Vertretung des Aktuars:
Myrta Lüthi





Restaurationsbericht

Triumph Herald 13/60 Saloon, Jahrgang 1970. Eigentlich sollte ja mein Herald, den ich wahrscheinlich in einem (Triumph-)Fieberwahn über E-Bay im Internet für ein paar wenige Pfund ersteigert hatte, lediglich eine kostengünstige Alternative zu meinem Spidi sein, damit bei Clubausfahrten und Oldtimertreffen jeweils die gesamte Familie teilnehmen kann. Im Weiteren sollte der Heri als Objekt für eine «sanfte Renovierung» dienen, bei der ich meinem Hobby frönen kann. Aber meist kommt es ja anders, als man denkt.



Der Anfang der Geschichte, Spidi fahren seit über 20 Jahren.

Der Herald sollte lediglich als Ersatzteilträger dienen für die Restaurierung eines Modells, das ich bereits in der Schweiz gekauft hatte und das über 10 Jahre stillgelegt war. Da jedoch der englische Herald in einem besseren Zustand war als der Schweizer, entschied ich mich zu einer Planänderung, verkaufte das zuerst gekaufte Objekt und widmete mich fortan dem rechtsgesteuerten Modell. Da mich der Besitzer in England überzeugen konnte, das Fahrzeug anstelle einer Spedition-Überführung selbst abzuholen und auf eigener Achse in die Schweiz zu fahren (drives very well), und da der Zustand des Fahrzeugs gemäss Aussagen und Fotodokumentation für eine Überfahrt problemlos sein sollte, ging ich das Wagnis zusammen mit meinem älteren Sohn Thomas ein. Die Reise mit dem Flugzeug und die Überfahrt in

die Schweiz waren für uns beide ein unvergessliches Erlebnis, welches den verrückten Kauf fast schon rechtfertigte.

Die lange Fahrt auf der französischen Autobahn bis nach Hause ging pannenfrei vonstatten, jedoch kündeten ein immer grösserer Ölverbrauch und ein dunkles Röchlein aus dem Auspuff einen Schaden am Motor an. Deshalb entschloss ich mich, für die weitere pannenfreie Zukunft des Herald den Motor auszubauen und komplett zu überholen. Dies liess ich über die Firma West-Classic in einer Fachwerkstatt in England vornehmen.

Bei der MFK kamen noch einige Carrosseriemängel ans Tageslicht (überall dort, wo die Engländer bereits irgendwann mal repariert hatten...), die ich zusammen mit meinem Spengler behob. Ebenfalls musste ein durchgerosteter hinterer Rahmenausleger ersetzt werden.

Für einen besseren Fahrkomfort habe ich die ausgesessenen Vordersitze von einem Autosattler überholen lassen. Das restliche Interieur ist in gutem und originalem Zustand.



So kaufte ich den Herald Januar 2009 via E-Bay in England.

Nach einigen Aufregungen bei der MFK (es fehlten noch weitere Originalpapiere aus England!! Und die Original-Nummernschilder müssen abgegeben werden!!) war es dann plötzlich doch noch möglich, das Auto korrekt einzulösen. Die englischen Kennzeichen hatte ich ja logischerweise nicht mehr.



So sieht der zufriedene Besitzer aus, wenn alle Fahrzeuge funktionieren.

Ich konnte meine Familie überzeugen, dass es das einzig Richtige sei, für die Osterferien 2011 mit dem Herald an den Gardasee zu fahren. Alles ging glatt, bis leider auf der Heimfahrt im Tessin bei einem Bremsmanöver die Heri-Bremsen nicht mit dem ABS des vorderen Fahrzeugs mithalten konnten. Dadurch musste die Haube die Funktion der Knautschzone übernehmen. (Auf ein Foto von jenem Zustand des Autos verzichte ich gerne.)



Unterwegs an den Gardasee,
unrestauriert und im Originallack Siena-Braun.

Dadurch war ich wieder am Anfang und musste eine neue Haube organisieren. Ich wurde fündig bei einem Occasionsteilehändler in Belgien – und somit waren die Sommerferien auch schon geplant. Per Dachträger auf unserem Kombi haben wir dann die Haube abgeholt und sind quer durch die Ardennen und Frankreich nach Basel zurückgefahren. Ich habe die Haube montiert und das Saloon-Dach demontiert, damit ich wenigstens noch ein paar Sommertage lang das Cabrio genießen konnte, auch wenn das Auto nicht das hübscheste war.



Meine Beifahrer im Herald: Super, alle 4 zusammen im Auto, keine «Ego-Touren» mit dem Spidi.

Aufgrund einiger Roststellen am Heckblech, welche beim demontierten Dach zum Vorschein kamen, sowie weiterer kleinerer Lackschäden entschied ich mich, das Auto komplett neu zu lackieren, und dies auch in einer Farbe, welche mir besser zusagt als das Original-Braun.

Also bin ich momentan wieder an der Arbeit – und beim kompletten Entlacken der Carrosserie bin ich mittlerweile auf neue Reparatur-Sünden britischer Herkunft gestossen, welche das Budget und das Zeitprogramm strapazieren. Dadurch wird der Sommer 2012 kein Herald-Sommer (aber ein Spidi-Sommer), doch auf den Frühling 2013 sollte es klappen, wieder mit dem Herald auf den Strassen unterwegs zu sein. Doch wie bereits gesagt: Es kommt sicher nie so, wie man denkt...



Mit der belgischen Haube in Jasmin-Gelb unterwegs.



Und so sieht der Heri zurzeit aus,
doch Besserung ist in Sicht: in Royal-Blau.

Georges Fiechter



Pflege der Vergangenheit

Der Feuerwehrverein Rietenberg ist das Bindeglied zwischen ehemaligen und aktiven Feuerwehrangehörigen. Er bezweckt die Pflege der Kameradschaft und setzt sich für den Erhalt und die Pflege von altem, historischem Feuerwehrmaterial ein (könnte aus den Statuten des Spidi-Clubs stammen!).

Im vergangenen Mai feierte der initiative FVR sein 10-jähriges Bestehen mit einem zweitägigen Fest mit der ganzen Bevölkerung. Bereits am Samstag war das Publikum sehr zahlreich erschienen. Beim attraktiven Handdruckspritzenwettbewerb machten über ein Dutzend Feuerwehrvereine mit. Am Nachmittag wurde den Zuschauern unter dem Motto «Grosseinsatz wie zu früheren Zeiten» ein Spektakel mit Ross und Wagen und über 120 Teilnehmenden geboten.

Der Sonntag stand ganz im Zeichen des Oldtimertreffens. Alle Besitzer von alten Motorrädern, Pws, Einachsern, Traktoren, Lastwagen und Feuerwehrautos waren eingeladen, ihre Fahrzeuge auf dem Festgelände zu präsentieren. «Wir nehmen alles, was Räder hat», meinte Theo Hagenbuch im Voraus, «Hauptsache, das Fahrzeug ist älter als 30-jährig.»

Das Festgelände beim Villmerger Spritzenhaus war denn auch vollgestellt mit Vehikeln aller Art und dank dem schönen Wetter schlenderten massenhaft Fans zwischen den ausgestellten Preziosen umher und bestaunten diese.

Von unserm Club waren 8 Fahrzeuge ausgestellt. Die Besucher genossen den regen Austausch und die lockere Atmosphäre und selbst die Organisatoren freuten sich über den sichtbaren Erfolg ihres Festes.

Myrta Lüthi





Kontaktlose Zündung zum Nachrüsten

Eine lästige Eigenart unserer alten Spitfires sind die kurzen Wartungsintervalle: ungefähr alle 5000 Kilometer ist die Zündung zu justieren, die Verteilerwelle zu fetten und etwa alle 8000–10'000 Kilometer sind die Kontakte zu wechseln. Die bekommt man im Gegensatz zu früher aber nicht mehr bei der Tankstelle nebenan. Mit einer verschleiss- und wartungsfreien Elektronikzündung hat man für immer Ruhe. Die gibts sogar für den Originalverteiler. Wer bereit ist, seinen Triumph mit sinnvollen Segnungen der Neuzeit auszurüsten, solange man diese nicht sieht, für den ist der Umbau der wartungsintensiven und verschleissanfälligen Kontaktzündung auf eine wartungsfreie Elektronikzündung eine empfehlenswerte Option. Unter den vielen Systemen, die dafür seit Jahren auf dem Markt sind, gibt es einige preiswerte Möglichkeiten, bei denen sogar der Originalverteiler erhalten bleiben kann. Die Systeme arbeiten in der Regel entweder auf optischer Basis (z.B. die «Lumenition» mit einer Lichtschranke) oder wie die nachfolgend vorgestellte «Ignitor» von Pertronix auf induktiver Basis. Die «Ignitor» stammt aus den USA, wird aber auch für fast alle europäischen Autos der 60er- bis 80er-Jahre mit Kontaktzündung angeboten. Wir beschreiben hier den Einbau des Einsteigermodells, das selbst schon ein Klassiker ist.

Alle genialen Dinge sind einfach!

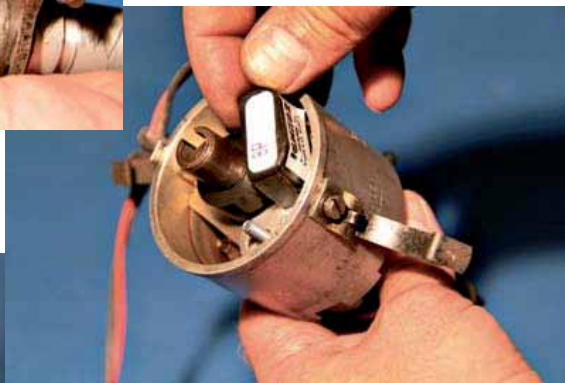
Das Schächtelchen mit der «Ignitor» enthielt tatsächlich nur ein Elektronikmodul, einen Magnetring, etwas Installationsmaterial sowie eine englischsprachige Einbauanleitung. Die ausführliche deutsche Einbauanleitung mit Anschlussdiagrammen kann man als PDF-File herunterladen. Ausserdem hat es auf der Website unter <http://www.Pertronix.de/techtalk.htm> ein Kurzvideo. Die «Ignitor» wird in den serienmässigen Verteiler eingebaut. Es gibt keine externe Blackbox und kein heilloses Kabelgewirr. Lediglich ein weiteres Kabel führt zur ebenfalls serienmässigen Zündspule. Damit bleibt die originalgetreue Optik im Motorraum erhalten (Veteran). Obwohl auch die Standardzündspule beibehalten werden kann, wird die Verwendung einer Hochleistungszündspule wie beispielsweise der blauen



von Bosch empfohlen. Darüber hinaus ist auch die Verwendung bestimmter Spezialzündanlagen (z. B. MSD-Zündung) möglich. Wichtige Voraussetzung für die Umrüstung: Die einzelnen Komponenten der Zündanlage müssen sich technisch in ordentlichem Zustand befinden. Insbesondere auf ausgeschlagene Verteilerwellen muss man achten, denn darauf reagiert die «Ignitor» empfindlich, Zündaussetzer sind dann möglich. An Werkzeugen benötigt man lediglich einen mittleren (Schlitz-)Schraubenzieher, möglichst einen ¼-Zoll-Steckschlüssel und eine Stroboskop-Prüflampe zur Einstellung des Zündzeitpunkts. Der Zeitaufwand für den Einbau der elektronischen Zündung «Ignitor» liegt bei gerade mal einer halben Stunde, wenn keine weiteren Anpassungsarbeiten erforderlich sind.



Max Koch, Peter Lüthi





Und er läuft!

