



Sommer 2013



DER PRÄSI HAT DAS WORT

Wahrlich kein Cabrio-Frühling im Jahre 2013 wird in die Annalen des Clubs eingehen. Nach einem langen, kalten Winter, in dem unsere GV stattfand, folgte ein nasser kalter «Frühling», der einem jeden Spass am Spidifahren verdarb. Die Frühlingsausfahrt fiel buchstäblich ins Wasser und wurde vom dichten Nebel verschluckt. Von den vielen Angemeldeten erschien gerade mal eine Handvoll am Treffpunkt. Auch ich zog es vor, in der warmen Stube zu bleiben, da mich noch eine hartnäckige Erkältung plagte. Anfang Juni hatten wir endlich ein paar sonnige Wochentage, die vielleicht bis zum Weekend anhalten werden. Ende August werden wir auch wieder in Mollis vertreten sein. Die Herbstausfahrt werde ich persönlich in die Hand nehmen, sie wird voraussichtlich in der Gegend Bad Zurzach stattfinden. Da ich eine Woche später wieder mal auf Forellensporsch im Wallis sein werde, wird es kein Verschiebedatum geben, hoffen wir also auf gu-

tes, sonniges Herbstwetter. Den Techniktag hat Peter Lüthi organisiert, lasst euch überraschen. Nun wieder mal ein Aufruf in eigener Sache: An der letzten GV konnte nur der vakante Posten eines Beisitzers besetzt werden. Verwaist ist im Moment das Amt des Akteurs – es wird von Redaktor Peter Lüthi ad interim geführt – sowie seit Längerem ebenfalls jenes des Vizepräsidenten. Es wäre schön, wenn der Vorstand auf die nächste GV wieder komplett wäre. Nun wünsche ich allen sonnige, warme Sommerferien, wo immer ihr auch seid. Und ich freue mich aufs Weekend.

Daniel Senn



Frühlingsausfahrt

Pünktlich zum vorgesehenen Zeitpunkt trafen sechs Spidis und der Sunbeam mit Ruedi (mit offizieller Teilnehmerberechtigung des Präsidenten) beim Parkplatz des Restaurants Zur Eisenbahn in Trimbach ein. Leider war die vorausgesagte Wetterbesserung noch nirgends in Sicht, daher haben sich viele angemeldete Mitglieder kurzfristig wieder abgemeldet oder sind gar nicht erst erschienen, schade! Nach einer ersten Stärkung mit Kaffee und Gipfeli nahm der verbliebene «harte Kern» die Ausfahrt unter die Räder. Erste Vergleiche mit Schottland-Reisen wurden gemacht, dort werden auch gelegentlich aus Wettergründen das Dach und die Heizung gebraucht, was ja beides beim Spidi vorhanden ist. Völlig unbeeindruckt von den paar Wolken war Richy, der freudig das Dach geöffnet hatte und uns damit vorzeigte, was ein richtiger Roadsterfahrer ist.





So nahmen wir die Ausfahrt in Angriff, welche uns durch das vorfrühlingshafte liebeliche Baselbiet führte und eine wunderschöne Aussicht auf die Alpen und den Schwarzwald bietet, sofern die Wolken nicht zu tief liegen...

Eine tolle kurvenreiche Strecke führte uns über den Hauenstein, über Bad Ramsach und Diegten nach Eptingen, wo wir von der Hauptstrasse auf die nächste schmale Passstrasse über den Belchen abbogen. Einige wenige farbige Blumen am Strassenrand wollten mit ihrer Anwesenheit bekunden, dass es doch bereits Frühling sei, auch wenn am Vortag in gewissen Landesteilen noch Schnee gefallen war. Nach einer etwa einstündigen Fahrt trafen wir beim Bergrestaurant Oberbölchen ein, wo wir für das Mittagessen reserviert hatten. Sichtlich enttäuscht nahmen die Wirtsleute zur Kenntnis, dass doch einige Mittagessen weniger zu servieren waren als ursprünglich gemeldet. Nachdem wir uns bei der Menüwahl arrangiert und mehrheitlich für das bereits gekochte Menü Rahmschnitzel mit Nüdeli entschieden hatten, entspannte sich die Situation. Das Essen war gut und reichlich und der Service war freundlich und zuvorkommend. Vielleicht ein Tipp für einen Restaurantbesuch bei einer individuellen Spidiausfahrt, im Sommer im Gartenrestaurant einen Coupe zu schlemmen, und dabei die vielen vorbeifahrenden Cabrio- und Töfffahrer zu beobachten, welche die kurvenreiche «Voralpenpass»-Strasse geniessen.

Bevor das Tiramisu und der Kaffee serviert wurden, fand auf dem Parkplatz der obligate Technikteil mit geöffneten Motorhauben statt. Es wurden Erfahrungen ausgetauscht und auch einige Sofortmassnahmen getroffen. Und dank genügend vorrätigen Sicherungen konnte die anschliessende Weiterfahrt ungehindert stattfinden.

Nach dem Dessert machten wir uns gemütlich an die Weiterfahrt über den nebligen Belchenpass und via Langenbruck, Balsthal und



Härkingen sind wir Richtung Olten gefahren. Ab Langenbruck spielte dann sogar das Wetter wieder mit und die Aufhellungen haben auch unseren Gemütern entsprochen. Wir hatten vor der Abfahrt einen weiteren Kaffeehalt unterwegs vereinbart und ein geeigneter Ort mit grossem Parkplatz wurde gefunden.

Es folgten weitere interessante und lustige Gespräche in gemütlicher Runde und alle Teilnehmer waren sich einig, dass der Ausflug trotz englischem Wetter und wenigen Teilnehmern lohnenswert war – und sogar die Sonnencreme gespart werden konnte.

Nachdem der Parkplatz unter den Spidis kontrolliert worden war, ob wohl einer mit einem Öltropfen das Revier markiert hatte, was jedoch nicht der Fall war, verabschiedeten wir uns und traten die individuelle Heimfahrt an.

Georges Fiechter



GV-Protokoll 2013

31. GV des Spitfire Clubs Schweiz vom 9. März 2013
im Flughafenrestaurant Birrfeld

Begrüssung

Nach dem sehr feinen Essen eröffnet der Präsident um 20.45 Uhr die GV und begrüsst die Clubmitglieder. Laut Präsenzliste sind 46 Personen anwesend und 20 entschuldigt. Der Aktuar hat sich wenige Minuten vor Beginn der GV (!) noch abgemeldet.

Wahl des Tagespräsidenten und der Stimmenzähler

Urs Steffen wird als Tagespräsident gewählt und Richy Stössel, Hansjörg Pfiffner und Werni Spichtig amten als Stimmenzähler.

Protokoll der GV 2012

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

Mutationen

Die 5 Neumitglieder (4 Aktive, 1 Passiv) werden herzlich begrüsst.

Jahresberichte

a) Präsident

Dani lässt das vergangene Clubjahr Revue passieren, gleichzeitig werden am Beamer Bilder zu den diversen Anlässen eingeblendet. Speziell erwähnt werden der GP Mutschellen, der bei schönstem Frühlingswetter rund zehntausend begeisterte Zuschauer anzog; das in St. Antönien geplante Clubweekend, das wetterbedingt leider wieder nicht stattfinden konnte; das Oldtimer-Treffen in Villmergen, wo von alten Feuerwehrfahrzeugen bis zu alten Traktoren alles zu sehen war; die Herbstausfahrt, die durch wenig bekannte, jedoch sehr schöne Gegenden ins Tropenhaus nach Wolhusen führte; der Techniktag auf der Slotcar-Anlage, der besonders die «Racer» unter den Clubmitgliedern herausforderte; und der Fon-

duehock, der diesmal dank einem Glöcklein zu einer Riesengaudi wurde. Ausführliche Berichte sind in der letzten Clubzeitung zu finden.

Auch im 2012 war der Spidiclub noch an verschiedenen anderen Anlässen vertreten, eine Delegation besuchte über Pfingsten das Treffen in Ebenweiler und Mollis wurde trotz strömendem Regen wieder beehrt. Die Ostschweizer hatten eine tolle Reise durch Schottland – bis ganz hinauf! – gewagt und auf dem Heimweg besuchten sie das Internationale Meeting in Holland. Einen sensationellen Bericht dazu findet man ebenfalls in der letzten Clubzeitung.

Zu guter Letzt erwähnte Dani die guten Platzierungen des club eigenen Rennteams in Dijon.

Marcus Schmid appelliert an die Anwesenden, dass sie sich doch einmal Zeit für das Internationale Treffen in Holland – falls es doch weitergeführt wird – nehmen sollten. Dieses sei immer super organisiert und es würden wunderschöne Ausfahrten geboten.

b) Delegierter SDHM

Dani hat am Techniktag für Fahrzeuginspektoren Fiva-Pässe teilgenommen. Sowohl die Delegiertenversammlung als auch die Präsidentenkonferenz besuchten Dani und Peter. Der Dachverband verhalte sich momentan ruhig, sei aber gewappnet, falls aus «Bern» irgendwelche Änderungen betreffend Oldtimer geplant würden.

Auf der Leinwand wird das neue Logo mit dem viel einfacheren Namen «Swiss Oldtimers» gezeigt. Der Dachverband wird auch diesen Herbst wieder ein Rassemblement ausrichten. Diese werden immer in historischen Altstädten abgehalten und finden sehr grossen Anklang – vielleicht könnte man das mal als Clubtreffen ins Programm aufnehmen.

Kassa- und Revisorenbericht



Rolf erläutert die Erfolgsrechnung und das Budget. Auch das letzte Jahr konnte mit einem Plus abgeschlossen werden.

Bericht des Revisors

Revisor Werni Zubler erklärt, dass er die Kasse und sämtliche Belege im Februar geprüft habe. Die Rechnung sei super schön geführt und er habe immer «de Plausch, diese Kasse zu kontrollieren». Er beantragt die Genehmigung der Rechnung zur Entlastung des Kassiers. Die Abrechnung wird mit Applaus angenommen.

Demissionen

Beisitzer Richy Adelman und Aktuar Roland Stöckli treten zurück. Dani erwähnt, dass Richy den Verkauf der Clubartikel organisiert hat, für den Versand der Clubzeitung und auch für den Fonduehock zuständig war. Dani dankt Richy für seinen Einsatz mit einem Gutschein von Coop Bau & Hobby. In Abwesenheit wird auch Roland Stöckli gedankt, er wird ebenfalls einen Gutschein erhalten.

Wahlen

Als neuer Beisitzer hat sich Herby Senn gemeldet. Dani will wissen, ob das für die Anwesenden ein Problem gibt, wenn zwei Personen aus der gleichen Familie im Vorstand sind. Da sich niemand zu Wort meldet, scheint dies nicht der Fall zu sein. Daraufhin lässt Urs Steffen den Vorstand in globo wählen. Dieser wird einstimmig bestätigt.

Es werden immer noch ein Vizepräsident und ein Aktuar gesucht... Urs findet es schade, dass fast der gesamte Vorstand aus der gleichen Sektion kommt (Ausnahme Günther Stücker aus der Sektion Luzern). Dagegen wehrt sich aber die Ostschweizer Delegation mit dem Argument, sie hätten in früheren Jahren die meisten Vorstandsmitglieder gestellt.

Jahresprogramm 2013

Das Jahresprogramm und die Infos zu weiteren Anlässen, z. B. zu diversen OTM wie Fribourg, Basel, Bodensee, Winterthur und Roggwil, und allgemeinen Treffen sind in der letzten Clubzeitung abgedruckt und ebenso auf der Homepage ersichtlich, wo immer die neusten Daten zu finden sind.

Verschiedenes

Urs macht noch auf das historische Rennen in Brugg am 22. Juni aufmerksam.

Peter appelliert wieder einmal an die Anwesenden, sie mögen doch Berichte über ihre Ausfahrten, besuchte Treffen usw. einbringen – eine Zeitung wird nur dank verschiedener Berichte interessant!

Um 21.45 Uhr ist der offizielle Teil der GV beendet.

SPITFIRE CLUB Schweiz
Als Vertretung des Aktuars:
Myrta Lüthi



Wir sind 7 Tage für Sie da...

Gästezimmer
Grosser Parkplatz
Schöner Wintergarten

... wohlfühlen
und Gutes geniessen.

www.gasthaus-felsgarten.ch



Dornröschen hat ausgeschlafen

oder ein Märchen wird wahr

Viele Leser der Clubzeitung mögen sich vielleicht daran erinnern, wie ich anno 2008 aus dem Emmental in den Aargau gekommen bin, wo ich in Lenzburg meine dritte Heimat fand. Dort hatte ich es über Jahre gemütlich, unter einer Plane, schön trocken, schlummerte ich dahin und träumte von den guten alten Zeiten, zuerst in meiner Heimat England, später in einem Showroom in Genf und nachher bei meinem Erstbesitzer im Berner Oberland, wo ich umgeben von mächtigen Bergen und klaren Seen meine Jugendtage verbrachte. Allmählich nagte der Zahn der Zeit kräftig an mir und ich wurde in eine triste Scheune verbannt, wo ich über zehn Jahre alleine vor mich hin dämmerte. Der Rost frass kräftig an mir, ohne dass ich mich wehren konnte. In Lenzburg hatte ich wenigstens ab und zu Gesellschaft von verschiedenen Triumph-Kumpels, die im Gegensatz zu mir tüchtig «chrampfen» mussten. Zwischendurch wurde ich mal abgedeckt und Dani stopfte mir immer wieder Zeugs in den Kofferraum. Auf den Paketen waren Etiketten drauf, wo meistens «Air Mail» darauf stand. Einmal bekam ich zufällig ein Gespräch mit, als Dani seinem Bruder Herby voller Stolz berichtete, er habe in den USA für nicht ganz 150 Stutz via Ebay einen kompletten Teppichsatz ersteigert. Also so läuft der Hase, ich werde langsam komplettiert. Irgendwann waren plötzlich auch ganze Bodenbleche, Kotflügel, Schwellenbleche da. Dani hat wohl seine Weihnachtsgratifikation bei Dieter eingetauscht. Aber noch hatte ich Ruhe und döste weiter vor mich hin. In der Zwischenzeit wurde ich noch umparkiert, da ein weiterer Leidensgenosse, ein 1963er-Spitfire in ähnlich bemitleidenswertem Zustand, die Szene in der Halle in Lenzburg betrat. Ihn konnte ich trösten, dass jetzt alles gut wird. Die Situation verschärfte sich, als Dani ein komisches Eisending anschleppte, das unter mir zu liegen kam. Plötzlich wurde mir ganz leicht um die Achsen, meine alten rostigen Knochen ächzten, als ich hochgehoben wurde, die Aussicht aus luftiger Höhe war grandios, ich konnte erstmals als 6-Zylinder



wieder auf meine 4-Zylinder-Kumpels hinunterschauen. Nun wurde ich erstmal komplett ausgeweidet und all meiner schön glänzenden Anbauteile entledigt, die wanderten alle in mehrere Kisten oder direkt in einen Abfallsack. Nach diesem Anfall von Dani herrschte vorerst wieder mal entspannte Ruhe in der Halle, bis kurz vor Weihnachten 2012. Da erschien Dani eines Morgens im Blaumann mit einer dicken Jacke und groben Handschuhen und mit Schutzbrille bekleidet bei mir und hatte eine komische lärmige Maschine in den Händen. Autsch, das tut aber weh, diese Maschine frass sich durch mein Blechkleid und hatte vor nichts Respekt. Ich hätte schreien können vor Schmerz, aber man hätte mich nicht gehört bei diesem Krach. Da Weihnachtsferien waren, hatte Dani richtig Zeit, sich an mir auszutoben. Blech für Blech flog auf einen Haufen hinter mir und ich wurde immer nackiger. Mir wurde es erst wieder wohler, als mir nach und nach das neue Blechkleid angepasst wurde. Ich weiss nicht, wie viele Male mir der hintere linke Kotflügel und die Schweller anprobiert und wieder entfernt wurden, die Türe geöffnet und geschlossen wurde, bis mich jemand plötzlich an verschiedenen Stellen kitzelte und es da wohlig warm wurde wie damals, als ich in Coventry das Licht der Welt erblickte. Dani hat zu schweissen begonnen. Nach den Feiertagen kehrte wieder Ruhe ein, meine linke Seite war inzwischen fast vollständig wieder hergestellt und ich – und



auch Dani – war stolz auf mein neues Blechkleid. In den folgenden Tagen wurde noch einiges an mir geputzt, vor allem von dem vielen modrigen Tectil hat mich Dani befreit, in den 60ern und 70ern meinte man, Tectil sei das A und O der Rostverhinderung. Pustekuchen, darunter blühte der Rost so richtig auf. Danach hat sich Dani bei mir für zwei Wochen Skiferien abgemeldet. Habe nur genuschelt: «Komm gesund nach Hause, damit ich auch auf der rechten Seite bald wieder im neuen Kleid erscheinen kann.» Ich weiss nicht, ob er schon bemerkt hat, welche Überraschungen da auf ihn warten. Aber das erzähle ich euch erst in der nächsten Clubzeitung. Vorweg sei nur so viel erwähnt: Er hat es bemerkt und bei Dieter noch mehr Reparaturbleche bestellen müssen.

Dani Senn







Sie: Das Auto ist kaputt. Es hat Wasser im Vergaser.

Er: Wasser im Vergaser? Das ist doch lächerlich!

Sie: Ich sage dir, das Auto hat Wasser im Vergaser!

Er: Du weißt doch nicht mal, was ein Vergaser ist! Ich werde das mal überprüfen. Wo ist das Auto?

Sie: Im Pool.



Zwei Brüder auf Erfolgskurs

Ausgabe vom 14. Januar 2000 **brugg online**

Historische Autorennen mit Triumph Spitfires



«Wir sind übers normale Cabriofahren dazu gekommen», erklärt Daniel, der ältere der Gebrüder Senn, «schon als Mitglieder des Triumph Spitfire Club haben wir uns immer stark engagiert, oft halfen wir mit beim Organisieren von Ausfahrten oder anderen Clubveranstaltungen.» Seine erste Spitfire hatte der gelernte Automechaniker auf einem

Schrottplatz in der Region gefunden und in minutiöser Kleinarbeit eigenhändig neu aufgebaut. Bald schon genügten dem heute 42-jährigen und seiner MK1 die sonntäglichen Fahrten über Land nicht mehr. Mit dem jüngeren Bruder Herbert als Beifahrer begann er, sich an historischen Rennen im In- und Ausland zu beteiligen.

Die Triumph Spitfire, MK1 Jahrgang 1964, erwies sich als zuverlässige und problemlose Maschine, auch für Langstreckenprüfungen und Bergrennen. «Aber am liebsten fahre ich Rallyes», erklärt Daniel Senn und erzählt mit grosser Begeisterung über seine Erlebnisse als Rallye-Pilot im In- und Ausland. Voraussetzung war der technisch einwandfreie Zustand der Spitfire, eine Bedingung, die für den Tüftler aus Holderbank kein Problem darstellte. Um eine Bewilligung für internationale Veteranenrallyes der Kategorie F (Fahrzeuge bis 1972) zu erhalten, muss das Fahrzeug dem Original aus dem entsprechenden Herstellerjahr entsprechen, ausgenommen ist lediglich die Bereifung. Sicherheitsmassnahmen für den Rallyesport wie Feuerlöscher und Überrollbügel werden hingegen zusätzlich verlangt.

69 Pässe in vier Tagen

Die bevorzugte Veranstaltung von Daniel Senn ist zugleich eine der anspruchsvollsten Prüfungen für historische Fahrzeuge in Europa schlechthin: Die Alpenrallye führt von Genf nach Marseille. Während vier Tagen werden insgesamt neunundsechzig Pässe überquert, die Gesamtdistanz beträgt 2961 Kilometer! Bestimmt kein peanut, noch nicht einmal für mo-



derne Sportwagen. Und das ist längst nicht alles. Unterwegs haben die Fahrer diverse Spezialprüfungen in den Bereichen Gleichmässigkeits-, Geschicklichkeits- und Navigationsverhalten zu absolvieren.

Die Anforderungen an Fahrer und Veteranenfahrzeuge sind hoch und gehen weit über den fahrerischen Alltagsgebrauch hinaus. «Man muss schon einiges können, um vorne mit dabei zu sein», bestätigt Daniel Senn und Herbert, der als Co-Pilot und Navigator seines Bruders die Alpenrallye miterlebte, bestätigt: «Man gibt alles, mir war jeden Morgen schlecht im Gedanken daran, was uns bevorstand.» Dabei steht Herbert Senn seinem grossen Bruder in keiner Art und Weise nach.

Auch seine Leidenschaft gilt dem Rennsport mit den britischen Triumph Spitfires, allerdings fühlt sich der gelernte Koch eher auf Rundstreckenkursen zu Hause. «Ich war natürlich durch meinen Bruder auf den Geschmack gekommen», lacht er und erzählt, dass er mit nichtlizensierten Slaloms auf Flugplätzen angefangen habe. «Mit der Zeit befriedigte mich aber das Slalomfahren nicht mehr», berichtet er, «das Auto wollte ich nicht wechseln, wir wussten, dass mit Spitfires Rennen gefahren werden.» 1984 erwarben die Brüder ein zweites Auto aus der Triumph-Spitfire-Reihe, einen MK 3, 1300 ccm, Jahrgang 1967, und bauten ihn auf, um damit Rennen zu fahren. «Die Sache hat uns einen Riesenspass bereitet», lacht der Ältere, «ich habe den Motor gemacht, mein Bruder hat die Spenglerarbeiten übernommen.»

Only British please

Herbert Senn begann seine Rennfahrerlaufbahn beim Inter-Swiss-Cup, einem Spezial-Wagen-Cup, der homologisierte Autos aller Marken zulässt. «Da hattest du mit einem Triumph natürlich keine Chance gegen die andern, Polos zum Beispiel», meint der Holderbanker, «schliesslich haben sich ein paar Fahrer, allesamt angefressene Liebhaber britischer Fahrzeuge, zusammengetan, um eine eigene Klasse zu gründen.» Bei der neugegründeten «british-race-challenge» sind ausschliesslich englische Autos zugelassen, die Piloten benötigen eine nationale Rennlizenz. 1999 wurde der Cup zum ersten Mal ausgeschrieben. Insgesamt sechs Bergrennen und vier Rundstreckenprüfungen, darunter die hochkarätigen Kurse wie Hockenheim oder Dijon, gehören zum Gesamtcup. «Wir hängen uns im Prinzip überall da an, wo Schweizer Meisterschaftsläufe

stattfinden», erläutert Herbert Senn, der wie auch sein Bruder Daniel zu den Mitinitianten der «british-race-challenge» gehört. Und als solcher tut er «seinem» Cup auch alle Ehre an, gleich im ersten Meisterschaftsjahr belegte er den zweiten Rang im Gesamtklassement. (Den ersten Platz holte sich notabene mit dem Oberentfelder Rolf Messmer ein weiterer Aargauer.)

Kollegialität gross geschrieben

Die Holderbanker Brüder nehmen ihr Hobby zwar ernst und zollen der Rennfahreierei die nötige Sorgfalt und den unumgänglichen Respekt, bei beiden ist jedoch zu spüren, dass es ihnen in erster Linie ein Riesenvergnügen bereitet. Lust und Freude an der Rennfahreierei und nicht zuletzt das Zusammensein mit Gleichgesinnten stehen an erster Stelle. «Kollegialität spielt eine grosse Rolle», bestätigt Herbert Senn lachend, «festen ist manchmal fast wichtiger als Rennen fahren.» Und sein älterer Bruder pflichtet ihm bei: «Ich geniesse es, in den Hotels während der Rallyes in Gesellschaft von Leuten aus ganz Europa zu sein, die alle gerne Autos und natürlich speziell gern englische Autos haben.»

Momentan sind die Gebrüder Senn damit beschäftigt, ihre Triumph Spitfires für die bevorstehende Saison vorzubereiten. Motor, Fahrwerk, Bremsen, alles wird zerlegt und sorgfältig kontrolliert, bevor die Wagen, mit allfälligen Neuteilen versehen, wieder zusammengebaut werden. Beide können es kaum erwarten, bis es erneut aufgeht, mit Bus und Anhänger und den Spitfires zu den Rennstrecken und Rallye-Kursen Europas.

Lisa Weisskopf

