



# *Winter 2007/08*



---

## Weekend im Donautal / 14.–15. Juli

Als wir uns am frühen Morgen auf den Weg machen nach Konstanz, dem Treffpunkt, ist es noch kühl und wir sind froh eine Jacke eingepackt zu haben. Rund zwei Stunden später treffen wir am Fährhafen in Konstanz ein. Schon etwa zehn Spidis haben sich dort aufgereiht. Wolfgang Karcher vom MG Drivers Club Deutschland, der uns auf einer schönen Route bis nach Sigmaringen führen wird, hat feine Brezel zur Stärkung mitgebracht.

Die Sonne brennt schon ziemlich stark vom Himmel, als wir uns eine halbe Stunde später auf den Weg machen. Wir benutzen nicht die Fähre, sondern wir fahren über den Bodanrücken um den Untersee herum, via Radolfzell nach Stockach und weiter in nördlicher Richtung. Nach einer kleinen Pause im kühlen Schatten eines Waldes erreichen wir etwa 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden später



das Berghaus Knopfmacher in Fridingen, wo wir unser Mittag-



essen einnehmen. Nachdem sich alle gestärkt haben, laufen wir noch kurz zu einem Aussichtspunkt, von wo wir einen schönen Blick hinunter ins Donautal haben. Die Donau ist hier noch ein schmaler Fluss in einem tiefen, von Felsen und Wald gezeichneten Tal.

Die Weiterfahrt dauert nur kurz, etwa eine Viertelstunde, dann machen wir in Beuron Halt. Der Ort besteht eigentlich nur aus einem grossen Kloster mit ein paar Häusern drumherum, keine Läden, nur zwei Cafés, sonst ziemlich tote Hose. Eine kleine Gruppe erfrischt sich in besagtem Café mit Apfelschorle und Bier. Die meisten ziehen es vor, zur nahe gelegenen Donau zu laufen und dort die Beine ins Wasser baumeln zu lassen.

Die Strasse schlängelt sich weiter auf dem Talboden, den manchmal senkrecht aufragenden Felswänden entlang. Im Laufe des Nachmittags erreichen wir Sigmaringen, eine reizvolle, an der Donau gelegene Hohenzollernstadt, die mit ihrer historischen Altstadt, ihrem



berühmten Schloss, den Eisdielen, Restaurants und Geschäften zum Verweilen einlädt. Unser Hotel liegt relativ ruhig am Stadtrand, doch in etwa 15 Minuten ist die Innenstadt erreicht. Leider sind schon alle Geschäfte geschlossen – und das Schloss kann auch nicht besucht werden, da seine Durchlaucht kurzfristig ein Fest angekündigt hat, zu dem wir nicht eingeladen sind.



Das Abendessen nehmen wir à la carte auf der Terrasse unseres Hotels ein. Im Anschluss zieht es einige nochmals zurück ins Stadtzentrum, wo wir eine grosse Eisdiele finden, die uns Portionen auftischt, als hätten wir noch nichts gegessen. Die normale Portion Glace besteht ganz selbstverständlich aus vier Kugeln und das Glas des Eiskaffees könnte sehr gut auch als Pokal herhalten.

Am Sonntag nach dem reichhaltigen (Bio-)Frühstück ist um etwa 10 Uhr Zeit zum Aufbruch. Wir haben zum Mittagessen mit den Plattfüesslern im etwa 50 Kilometer entfernten Moosbeuren





zum Spanferkelessen abgemacht. Da wir genügend Zeit haben, fahren wir nicht ganz den direkten Weg, sondern kurven auf etwas kleineren Strassen durch die schöne Gegend. Es ist schon am frühen Morgen sehr heiss. Trotzdem halten wir kurz am Bussen, dem 767 m hohen Berg, der einer der meistbesuchten Wallfahrtsorte Oberschwabens ist. Eine Kirche und eine Burg-ruine zieren den Gipfel. Bei schönem Wetter hat man vom Berg-



fried aus eine herrliche Fernsicht. So schweift der Blick weithin über die Schwäbische Alb, von den Bayerischen bis zu den Schweizer Alpen.

So gegen 11.45 Uhr erreichen wir Moosbeuren. Eine Viertelstunde später treffen auch die Plattfüessler ein. Leider gibt es keine Möglichkeit, draussen zu sitzen. Mit fast 40 Personen füllen wir

---

das Restaurant und müssen gar nicht lange warten, bis uns das saftige Spanferkel zusammen mit Sauerkraut, Kartoffelsalat und Brot serviert wird. Für mein Empfinden war es etwas zu heiss, um Fleisch mit Sauerkraut zu essen, aber man kann es ja nicht immer allen recht machen.



Um halb drei Uhr fahren wir weiter, zurück in Richtung Bodensee. Bei einer Abzweigung verlieren wir einen Teil der Fahrzeuge, die in eine andere Richtung weiterfahren. Sorry Daniel, war wohl mein Fehler, da ich für einen Moment nicht in der Rückspiegel geschaut habe. Aber die Verfolgungsjagd war erfolgreich und nach wenigen Minuten waren alle wieder fröhlich vereint.

Kurz vor Überlingen machen wir nochmals Halt in einem Restaurant. Für Kuchen ist es schlicht zu heiss, Getränke und Glace sind die Favoriten. Hier trennen sich die Wege. Einige nehmen die Fähre von Meersburg nach Konstanz, andere fahren in Richtung Schaffhausen, um dort die Grenze zu überqueren.

Ich hoffe, die zwei Tage haben euch gefallen. Vor allem möchte ich Wolfgang Karcher danken, der die Tour vom ersten Tag zusammengestellt hat und diese vorher auch abgefahren ist, damit wir die Fahrt so richtig geniessen können.

Stephan Sieburg



---

## Mollis, das Mekka schöner Autos

**Britische Autos sind nicht wie andere. Das British Car Meeting von gestern zog mehr als 2000 Liebhaber schöner Autos an. Mollis ist das Mekka der Triumph-, Austin- oder MG-Besitzer.**

Der Rolls Royce und der Mini stehen ohne Berührungängste beieinander. Bernhard Metzger schwärmt davon, dass die Liebhaber der britischen Autos eine grosse Familie seien. «Gesellschaftliche Barrieren gibt es nicht», meint der Organisator des British Car Meeting von gestern Sonntag auf dem Flugplatz Mollis. Rund 1200 Fahrzeuge und mehr als 2000 Personen seien gekommen, schätzt Metzger. Mollis ist das grösste Treffen seiner Art in der Deutschschweiz. Die Besitzer flanieren zwischen den funkelnden Wagenreihen, suchen engere Verwandte mit demselben Wagentyp, fachsimpeln oder fahnden nach Ersatzteilen. Über 30 verschiedene Marken sollen vertreten sein. Neben reihenweise Triumphs, Austins und MGs können auch Raritäten von Jaguar oder Bentley entdeckt werden.

### **Solides britisches Handwerk**

Paul Hofmann aus Spreitenbach hat viele davon unter seinen Fingern gehabt. Der pensionierte Garagist restauriert seit 35 Jahren Oldtimer. Mit glänzenden Augen erzählt er von der speziellen Ambiance in englischen Wagen: «Das Holz, die schönen Details – es sieht aus wie in einem Salon.» Und die Sportwagen seien wirklich sportlich, «damit können Sie gar nicht langsam fahren.» Für Organisator Bernhard Metzger ist das Basteln an seinem Triumph Roadster wie eine Meditation. «Man kann alles um sich herum vergessen», meint er. Der 42-Jährige arbeitet in seinem bürgerlichen Leben bei einer Versicherung, hat einen Bürojob. Die Arbeit am Auto ist sein Ausgleich und natürlich – wie es sich für einen Hobby-Briten gehört – «ein Spleen». Mit seinem Triumph dreht er machmal nach Feierabend «eine Runde», um abzuschalten. Die Fahrt in die Ferien nach England sei

---

eigentlich eine Verrücktheit: «Man weiss nie, ob man mit einem solchen Auto auch ankommt.»

### «Swiss TR-Club»

Das British Car Meeting gibt es seit 28 Jahren, seit sieben Jahren ist es in Mollis zu Hause. Es wird vom Swiss TR-Club in Bülach veranstaltet (TR steht für Triumph Roadster). Der Club hat rund 280 Mitglieder und gehört dem Schweizerischen Dachverband für historische Motorfahrzeuge an. Mollis sei für das Treffen ein traumhafter Standort, meint Club-Präsident Bernhard Metzger. Die Autoliebhaber kämen aus der ganzen Deutschschweiz und aus dem süddeutschen Raum. «Die Lage zwischen den Bergen ist sehr schön, und viele verbinden das Meeting mit einer Fahrt über den Klausen.» So steht auch das Datum für die Ausgabe 2008 bereits fest: Am 31. August soll es wieder soweit sein. (df)



Grosse Klappe: Der Jensen C-V8 Mk 2 präsentiert sein Innenleben.

Alter Hitzkopf: Der Triumph Spitfire MkII wartet seit 30 Jahren auf einen neuen Fahrer.



Funkelnder Bubentraum: Der Triumph Roadster TR 250 fährt schneller als erlaubt.





Grimmiger Wikinger: Die Kühlerfigur des Rover P4 105 S erheischt Respekt.

aus: Die Südostschweiz, Montag, 27. August 2007,  
Text und Bilder Daniel Fischli

Mollis bei schönstem Wetter



---

## GT6 Testbericht von 1967



Der GT6 steht auf dem Parkplatz! Ich gehe hin und suche und suche, bis ich schliesslich zwischen einem VW und einem Re-



kord einen kleinen weissen Flitzer entdecke, der so unscheinbar aussieht, dass kaum jemand einen ausgewachsenen Sechszylindermotor unter seiner Haube vermuten würde.

«Mamma mia», seufze ich. «Das wird wieder ein Kreuzzug.»

Prompt zieht und zwackt es in meinem langen Kreuz, als ich mich in die Sardinienbüchse einfädle. Die Tür geht zu und ich sitze festgemauert, aber nicht einmal schlecht in dem Flitzer. Allerdings an die niedrige Windschutzscheibe des GT6, die eher an Sehschlitze eines Panzers erinnert, muss man sich als langer Mensch erst gewöhnen.

Gut fühlt sich das Lenkrad mit der Lederumhüllung an, schneidig sehen die drei Leichtmetallspeichen aus, durch die ich Tacho und Drehzahlmesser sehe. Die klitzekleinen Ziffern auf dem Tacho habe ich allerdings bis zum letzten Testtag nur sehr schlecht ablesen können, also musste ich mich über den Drehzahlmesser orientieren – das ist sowieso vernünft-





tiger! Kühlwassertemperaturanzeige, Ölanzeige, Blinker ... alles ist vorhanden, es kann also losgehen!

Doch wo ist das Zündschloss? Ich finde es schliesslich in der linken Ablage und versuche, den Schlüssel einzufädeln. Mit der linken Hand ist das ohnehin schwierig, aber hier wird es noch komplizierter: Man muss die Tür öffnen, um den Zündschlüssel bequem ins Schloss zu bringen. Drehung nach rechts, sofort ist der Motor da und schnurrt leise wie eine Katze. Erster Gang – der kurze Mittelschalthebel verlangt Richtungsgefühl – Handbremse los ... aber so fest ich den Knopf auf den Mittelbremshebel drücke, das Ding rührt sich nicht. Da fallen mir typische englische Krankheiten ein: Pfund, Schilling, Zoll, Linksverkehr. Sollte auch der Hebel anders als gewohnt funktionieren? Es ist tatsächlich so: Beim Anziehen drückt man den Knopf, beim Lösen darf man ihn nicht drücken. Endlich setzt sich der GT6 in Bewegung, zweiter Gang ... 80 km/h ... 100 km/h und noch immer ist die Nadel nicht im roten Drehzahlbereich, kein Ventil schnattern, kurzum: der zweite Gang reicht bis gut 110 km/h! Dritter Gang, vierter Gang. Jetzt lasse ich das Tempo im 4. auf 50 km/h abfallen und bin erstaunt, wie elastisch der Motor ist. Nun kommt das übliche Kurvengeschlängel. Ich erinnere mich an den Spitfire mit seiner etwas problematischen hinteren Pendelachse, die der GT6 auch hat. Doch hier wirkt sie sich nicht so





extrem aus. In einer Kurve trete ich auf die Bremsen und spüre sofort, wie sich die beiden Hinterräder in O-Stellung aufstellen und das Auto labil wird.

Dann liegt die Autobahn vor mir und ich bin gespannt, wie man auf den Flitzer reagieren wird. Er ist der erste GT6 auf deutscher Autobahn, und man wird ihn sicher für den Spitfire halten. Da ich mir aus Prinzip weder mit der Lichthupe noch mit der anderen Hupe Platz verschaffe, bin ich auf das Verständnis der anderen angewiesen. Ein Mercedes 220 S macht mir offenbar ein wenig unwillig Platz, und sein Fahrer tritt das Gaspedal durch, um mich auf der Überholspur verhungern zu lassen. Ich überlege schon, ob ich nicht nachgeben soll, da mobilisiert der GT6 das letzte seiner 95 Pferde, und mit über 170 km/h ziehe ich meinem Nebenmann mühelos davon.

Der Sulzbachtal-Viadukt kommt in Sicht, und ich gehe vorsichtshalber mit der Geschwindigkeit herunter, weil es hier meist gefährlich zieht. Wenige Augenblicke später beglückwünsche ich mich zu meinem Entschluss, denn der Seitenwind schüttelt den Kleinen, und ich habe alle Hände voll zu tun, ihn sicher auf der Fahrbahn zu halten. Solche Windempfindlichkeit gibt es zuweilen bei aerodynamisch wohlgeformten Sportwagen, die zwar den Motor, aber nicht den Antrieb vorn haben.

Überraschungen gab es wahrlich genug; zunächst einmal beeindruckte das leise Motorgeräusch. Es wurde bei geschlossenen Fenstern nicht von den Windgeräuschen übertönt. Der Sechszy-



linder bleibt auch dann leise, wenn man das Gaspedal durchtritt. Kein Auto also für Italiener und solche, die den sportlichen Italian sound lieben. Die zweite Überraschung war erschreckend und komisch zugleich; erschreckend, weil sich bei etwa 130 km/h die Scheibenwischer plötzlich in Bewegung setzten, und komisch, weil sie auch bei schönstem Sonnenschein nicht abzustellen waren. Ein fiepender Ton zeigte, dass sie tatsächlich vom Fahrtwind automatisch in Bewegung gesetzt worden waren.

Nach dem ersten Aufgalopp wird der GT6 für eine Fahrt zum Bodensee gerüstet. Es fiel mir nicht allzu schwer, meine an 600 Liter Kofferraum gewöhnte Frau durch einfaches Aufklappen der Heckklappe davon zu überzeugen, dass hier nur Raum für kleine flache Koffer ist, wenn man noch sehen möchte, was hinter dem Auto passiert. Alles, was man im Auto hat, liegt auf dem Präsentierteller, verstecken kann man nichts.

Die beiden Fahrten von Stuttgart zum Bodensee und zurück – keine Autobahn! – wurden zu persönlichen Rekordfahrten ohne das geringste Risiko. Lediglich von einem labilen Kurvenbremsers ist zu berichten, weil auch der vollbeladene Wagen die Hinterräder nicht davon abhält, auf extrem Null zu steigen. Ob Triumph nicht doch zur Starrachse zurückgehen sollte? Ich würde es empfehlen.

Die Fahrten mit dem GT6 waren nicht nur schnell, sondern auch unwahrscheinlich sparsam. Ehe ich wusste, wie wenig der Wagen braucht, glaubte ich zeitweilig, dass die Benzinuhr nicht alles mitzählt, was durch die beiden Stromberg-Vergaser fließt. Aber die Uhr zählte richtig, und so ergaben sich als Verbrauchsfazit ganze 11,5 Liter auf 100 Kilometer. Geringer Luftwiderstand durch kleinste Querschnittsfläche und gute aerodynamische Formgebung, geringes Fahrzeuggewicht (865 kg) und ein Motor, der bei Überlandfahrten immer im verbrauchsgünstigsten Bereich dreht: Der geringe Verbrauch ist also kein Wunder!



Weniger zufrieden war ich mit den Bremsen: Zunächst glaubte ich, das Pedal würde irgendwie klemmen, so bescheiden wirkten sie. Aber laut Prospekt hatte er doch Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten. Auch wenn man sich noch so fest auf das Bremspedal stemmte, war keine Sicherheit versprechende Verzögerung zu erreichen. Allerdings gab es kaum schwierige Situationen, man stellte sich schnell auf die schwache Bremskraft ein und fuhr vorausschauend. Mit der Zeit hatte man sich so an die Bremsen gewöhnt, dass es sogar gelang, die Hinterräder zu blockieren. Wahrscheinlich hatte also ein Vorgänger die Bremsen so sehr über Gebühr beansprucht, dass sich die Beläge oder die vorderen Bremsscheiben durch Überhitzung mit einer Glasur überzogen hatten, die die Reibung herabsetzte. Somit trifft das Urteil also nicht den GT6 allgemein, sondern offenbar unseren Testwagen allein.

Was jedoch generell missfiel, war der knappe Raum für die Pedale. Beim wechselseitigen Bedienen tritt man sich quasi selbst auf die Füße. Aber auch dieses Problem löste sich mit der Gewohnheit.

Ein besonderer Pluspunkt für den GT6 ist seine Wendigkeit: Mit einem Wendekreisdurchmesser von knapp acht Metern schlägt er wohl alle Rekorde. Der GT6 besitzt keine Motorhaube im üblichen Sinne, bei ihm lässt sich das ganze vordere Karosserieteil hochklappen. Das hat den Vorteil, dass man gut an den Motor herankommt, aber den Nachteil, dass die Frontkaros-

hobby-Testblatt: Triumph GT 6	
Technische Daten	
<b>Motor:</b> Viertakt-Sechszylinder in Reihe. Hub 76 mm, Bohrung 74,7 mm, Hubraum 1998 cm <sup>3</sup> . Leistung 95 PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 16,2 mkg bei 3000 U/min. Verdichtung 9,5:1. Vierfach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle über Kette angetrieben, hängende Ventile. 2 Stromberg-Horizontalvergasser. Wasserkühlung. Elektrische Anlage 12 Volt, Lichtmaschine 300 Watt.	<b>Fahrwerk:</b> Kastenrahmen mit Traversen und Längslenkern. Radaufhängung vorn an Trapezdreieckquerlenkern und Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung mit Pendelachse, Querblattfeder und Längsschubstreben. Vorn Kurvenstabilisator, Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung. Vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen. Reifen 155-13 (Gürtelreifen). Benzin tank 45 Liter.
<b>Kraftübertragung:</b> Trockenkupplung, hydraulisch betätigt. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe. Untersetzungen: 1. Gang 2,65:1, 2. Gang 1,78:1, 3. Gang 1,25:1, 4. Gang 1:1. Achsuntersetzung 3,27:1.	<b>Maße und Gewichte:</b> Radstand 211 cm. Länge 369 cm, Breite 145 cm, Höhe 119,5 cm, Spur vorn/hinten 124,5/122 cm, Leergewicht 865 kg.
<b>Preis:</b> 11 990,— DM, 12 950 sfr., 82 000,— o.S.	
<b>Pluspunkte:</b> + Motor leise und elastisch + Benzinverbrauch sehr niedrig + Sitze gut geformt + Praktische Heckklappe	<b>Beschleunigung:</b> 0 - 80 km/h ..... 8,1 sec 0 - 100 km/h ..... 12,2 sec 0 - 120 km/h ..... 19,6 sec 0 - 140 km/h ..... 28,8 sec 1000 m ..... 34,2 sec
<b>Minuspunkte:</b> — Fußraum zu eng, Pedale zu klein — Schlechte Sicht für große Leute — Bremskraftverstärker fehlt	<b>Höchstgeschwindigkeit:</b> 172 km/h <b>Wartung:</b> Fahrwerk 50 000 km
<b>Straßenlage</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Beschleunigung</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Spitze</b>	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Bremsen</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Sicht/Licht</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Instrumente</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Komfort</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Bedienung</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Finish</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Sicherheit</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Preis/Wert</b>	● ● ● ● ● ● ● ●
<b>Insgesamt: 74 von 100 möglichen Punkten</b>	

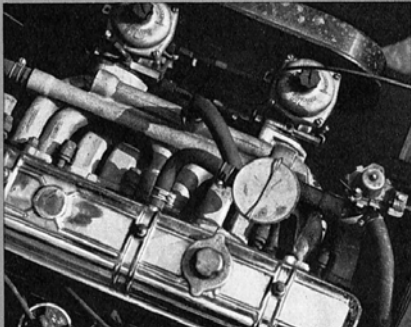
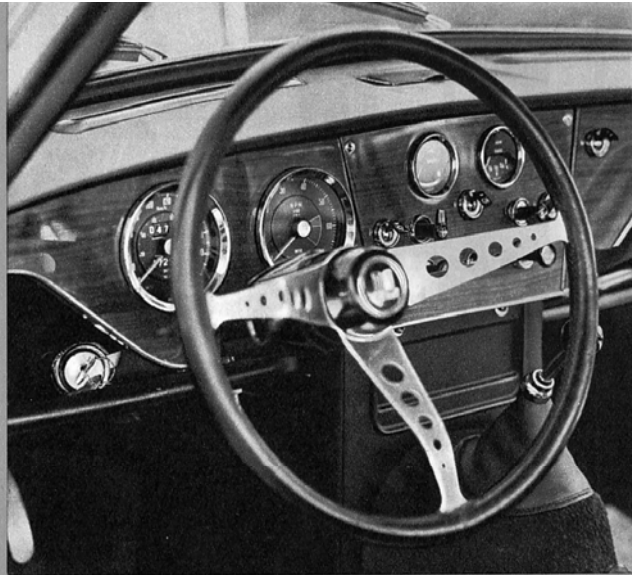


## Der Sport-Look aus England

Einfach ist das Armaturenbrett mit dem Drehzahlmesser und weiteren runden Instrumenten. Links im Ablagefach die einmalige Unterbringung des Zünd-Sicherheitschlosses.

Links unten der Sechszylinder mit den beiden Stromberg-Vergasern. Dieser Zweitertmotor ist das Beste am GT 6: elastisch, leise und überaus sparsam im Benzinverbrauch.

Rechts unten eine vordere Radaufhängung mit dem einen hohen Anschlag begünstigenden Radkasten. Serienmäßig sind Gürtelreifen und der deutlich sichtbare Querstabilisator.



serie bei Auffahrunfällen kaum energieverzehrend wirkt. Allerdings hätte in dieser Hinsicht die konventionelle Konstruktion auch nicht allzuviele Vorteile, weil die Karosserie nicht selbsttragend ist, sondern auf einem Kastenrahmen ruht, der zu steif ist, um vorkommenden Falls nachzugeben. Die Sicherheitselemente sind nur äusserlich: sehr gutes Beschleunigungsvermögen, eine unter normalen Bedingungen annehmbare Strassenlage, serienmässig Dunlop-SP-Gürtelreifen 155-13 und Girling-Scheibenbremsen vorn. Die Zahnstangenlenkung liegt mit der

---

Zahnstange dicht an der Spritzwand. Massnahmen für innere Sicherheit sind nur in Ansätzen vorhanden.

Der GT6 ist praktisch ein Spitfire Mk III mit Coupédach, einem Sechszylindermotor, stärkeren Bremsen und serienmässigen Gürtelreifen. Ausserdem hat er bei entsprechenden Drehzahlen ein sehr viel schnelleres Getriebe: bei 1000 U/min im 4. Gang ist der Spitfire 25,2 km/h, der GT6 jedoch 32,4 km/h schnell, bei Viergang mit Overdrive sogar 40,5 km/h. Die drehzahlschonenden Getriebeuntersetzungen des GT6 wirken sich allerdings beim Beschleunigen kaum aus, denn mit 12,2 Sekunden von 0-100 km/h ist der GT6 nicht viel temperamentvoller als der Mk III, der knapp 13 Sekunden braucht. Die 20 PS mehr bringen dementsprechend einen geringen Vorteil im Leistungsgewicht, das 9,1 kg/PS für den GT6 und 9,8 kg/PS für den Mk III beträgt. Der echte Vorteil ist der überaus laufruhige Motor. Den gleichen Sechszylinder findet man im Triumph Vitesse, mit geringerer Verdichtung und 90 PS Leistung, aber auch in der hübschen, von Michelotti gezeichneten Limousine Triumph 2000. Ob aber Sechszylinder- und Coupé-Ausführung einen Mehrpreis von ca. 3000 Mark wert sind, das ist eine andere Frage. Unter den Sportwagen liegt er in einer DM-Preisgruppe mit dem Alfa Romeo Junior GT und Giulia Spider Veloce und dem MGB, die dann allerdings alle keine Sechszylinder- und Coupé-Ausführungen aufweisen. Wer den GT6 kauft, der hat ganz sicher den Nerv für echt britisches Understatement, das vom Mini-Cooper bis zum TR4 reicht: Dem Nachbarn nebenan kann man mit diesem «TransistorFerrari» allerdings weniger imponieren!

aus: Hobby 28.6.1967 H.K.



## Herbstausflug Schloss Hallwyl



Am 16. September trafen sich 24 Spidis beim Schloss Hallwyl um 10 Uhr zur alljährlichen Herbstausfahrt!

Bei Dudelsackmusik (so richtig englisch) genossen wir einen Apero und besichtigten das Schloss. Nachdem sich der Nebel gelichtet hatte, fuhren wir bei super Sonnenschein durch 3 Täler: das Seetal, das Wynental und das Ruedertal! Von Hallwil über Dürrenäsch, Leutwil, die Wampfle nach Zetzwil, Oberkulm, Richtung Gontenschwil, weiter über das Hasel ins Rue-





dertal! Wir kamen via Schlierbach, Zetzwil und Rickenbach beim «Bohlerbaschi» zum Restaurant Geissshof in Gontenschwil! Nach langem Warten genossen wir ein feines Mittagessen!

Nach einer kleinen Wanderung bei schönstem Wetter wurden wir in die Geheimnisse der Forellenzucht eingeweiht! Am späten Nachmittag und immer noch bei Sonnenschein nahmen wir den Nachhauseweg unter die Räder. Ich möchte im Namen von uns allen, die dabei waren, dem Orga-







nisator Peter Lüthi, seiner Frau und seinen Eltern recht herzlich danken. Es war super!!!

Maria Maurer

---

## Scheunenfund: Traum oder Alptraum?

Vor einiger Zeit reifte in mir der Wunsch, neben meinem kleinen hellblauen Freund, dem Spitfire MKI einen GT6 MKI, möglichst auch in Wedgewoodblau zuzulegen. Aber wo hernehmen? Diese Typen werden immer rarer. Nun kam mir wieder einmal der pure Zufall zu Hilfe. Ich inserierte im Ricardo ein 1500er-Hardtop für wenig Geld, welches von einem Käufer aus dem Emmental ersteigert wurde. Wir einigten uns, dass ich das Hardtop dem Käufer überbringe. In Zollbrück angekommen, staunte ich nicht schlecht: in einer Garage standen 3 GT6 (MKII und III) in restauriertem Zustand, ebenso ein angefangener Spitfire MKIV. Natürlich habe ich die Fahrzeuge ausführlich bestaunt und begutachtet. Auch wurden einige Anekdoten über unsere Restaurationen ausgetauscht. Im Verlauf des Gespräches fragten mich die beiden (Vater und Sohn), ob ich gemäss meiner Homepage immer noch einen GT6 MKI suche, sie hätten noch einen in einem Anbau neben der Garage. Keine Frage, den wollte ich nun besichtigen. Da stand er im Halbdunkel, blind, ohne Scheinwerfer und Räder, sonst aber komplett und in Weiss mit schwarzen GT-Streifen. Sein Zustand war nach kurzer Begutachtung eigentlich an der untersten Grenze meiner Vorstellung restaurierbar. Der Preis war dafür aber annehmbar. Trotzdem wollte ich es mir übers Wochenende noch überlegen.

Eigentlich wusste ich nicht, was es da noch zu überlegen gab, ausser dass ich erst mal in Lenzburg Platz schaffen musste!!!!!!!!!! Am folgenden Samstag holte ich ihn dann mit meinem Anhänger ab. Er stand schon bereit, auf edlen Alufelgen, im schönsten Sonnenschein, mit einer dicken Staubschicht überzogen. Irgendwie hatten die beiden Ex-Besitzer wohl ein mulmiges Gefühl wegen des Zustands, lobten sie doch mehrmals die gute Ersatzteilversorgung und den einfachen Aufbau dieser Triumph-Fahrzeuge. Ich dachte nur: «Wenn die meinen hellblauen früher gesehen hätten ...».



Auf der Heimfahrt eine kleine Episode, die erwähnenswert ist. Auf der Autobahn Bern-Zürich, dichter Wochenendverkehr, auf der linken Spur überholt mich ein älteres Ehepaar mit Rover und GB-Nummer. Wohl ein ehemaliger Triumph-Angestellter. Er schaut rüber und winkt mir wie verrückt mit einem breiten Lachen im Gesicht. In dem Moment verlangsamt seine Kolonne die Geschwindigkeit, verzweifelt deute ich nach vorne, er lacht weiter und winkt, schaut endlich nach vorne, sein Lachen gefriert sofort zur Fratze und er tritt vehement in die Eisen. Uff, noch mal gut gegangen. Später hat er mich wieder überholt und keines Blickes mehr gewürdigt!

Zuhause angekommen, wurde der GT6 erst einmal gründlich gewaschen, gesaugt, von losem Rost am Unterboden befreit, die Scheiben und das Interieur wurden gereinigt und einige Zitronendufttännchen reingehängt. Auch ein Paar Augen (Scheinwerfer) hab ich ihm wieder verpasst. Etwas später Inventar gemacht, welche Blechteile zu ersetzen sind, sofern noch vorhanden. Noch später habe ich festgelegt, wie ich die Restauration in Angriff nehme, damit es kein Alptraum wird.



Karosseriebleche: Bodengruppe, Schwellen, Kotflügel werden grossflächig ersetzt, Karosserie verstrebt und vom Chassis getrennt. Mechanik: Wird zeitgleich ausgebaut und kontrolliert, Defektes ausgetauscht und revidiert. Einige Komponenten müssen auswärts gegeben werden (Getriebe, Diff.).



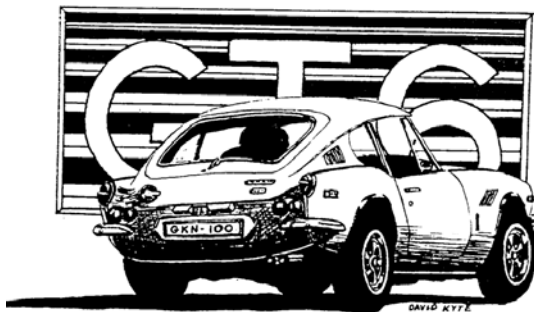
Interieur: Hier kann ich das Meiste reinigen und muss nur das Nötigste ersetzen.

Lackierung: Da er original weiss ist, wird er wieder in Leyland-weiss 19 ganzlackiert, Interieur schwarz.

Nun galt es noch abzuklären, wie schnell und wo die benötigten Teile lieferbar sind. Also wirklich kein Problem, obwohl es ein 40-jähriges Auto ist, das 1978 stillgelegt wurde. Übrigens, für die Alufelgen fand ich im rechten Ablagefach noch die Herstellergarantie für die MFK und einen Zeitungsbericht von 1977 von «meinem» GT6, da hatte er angeblich 200'000 km auf dem Buckel, heute steht der Tacho bei 56'000.

Nun hoffe ich, dass ich nach einem langen Winter KC 903 L nach exakt 30 Jahren Standzeit und 41 Jahre nach seiner Taufe im Frühling wieder auf unsere Strassen bringe. Man sieht sich!

Dani Senn







Schloss Hallwyl