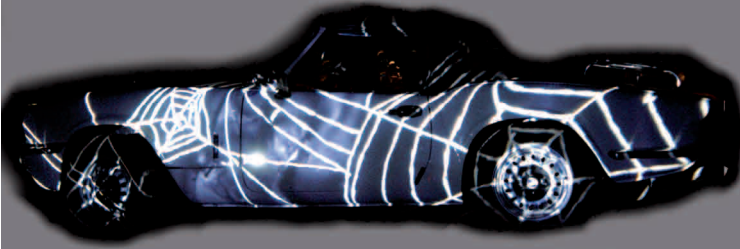




Winter 2009/10



25 Jahre





Goldene Hochzeit

Im Laufe des Frühlings erhielt ich eine Anfrage, ob unser Club für eine goldene Hochzeit ein Fahrzeug vermieten würde. Da dies nicht der Fall war, anbot ich mich, mit dem Hochzeitspaar mit zwei Spitits aus unserem Club eine kleine Rundfahrt zu machen. Pünktlich am Samstagnachmittag, bei strahlendem Wetter, fuhren Werner Zubler und ich bei den Eltern von Tamara Bürgi in Hausen bei Brugg vor. Die Fahrt ging übers Freiamt, rund um den Hallwilersee und zur Hochzeitskirche in Egliswil, wo sie sich vor 50 Jahren das Ja-Wort gegeben hatten. Ein kleiner Apero rundete die vergnügliche Überraschung ab. Anbei der Grund, warum es unbedingt Spitits sein mussten: Tamaras Vater fuhr in der 60er-Jahren einen Spitfire MKI, Sommer und Winter, wie die Bilder beweisen.

Dani Senn



Nachtausfahrt an die Tössegg

Pünktlich um 18 Uhr, am 15. August, trafen wir in Lenzburg beim Zeughaus in der Spiti-Werkstatt ein, um die Fahrt bis zum Treffpunkt in Rümlang unter die Räder zu nehmen. Alles über Land, geführt von unserem Rallye-Spezialisten Dani, fuhren wir bei herrlichem Sommerabend-Wetter Rümlang zu.



Kurz vor dem Ziel spielte Dani die Strassenkarte noch einen Streich. Die von ihm gewählte Abkürzung zeigte sich als untauglich, weil ein fester Pfosten die Durchfahrt zur Hauptstrasse versperrte. So kamen alle Fahrzeug-

lenker noch zu einer längeren Rückwärtsfahribung. Trotzdem – und nach einer wunderbaren Fahrt – trafen wir pünktlich bei der Anflugschneise des Flughafens Kloten ein und begrüßten weitere Teilnehmer dieses Abends. Nachdem wir noch einige Flieger,

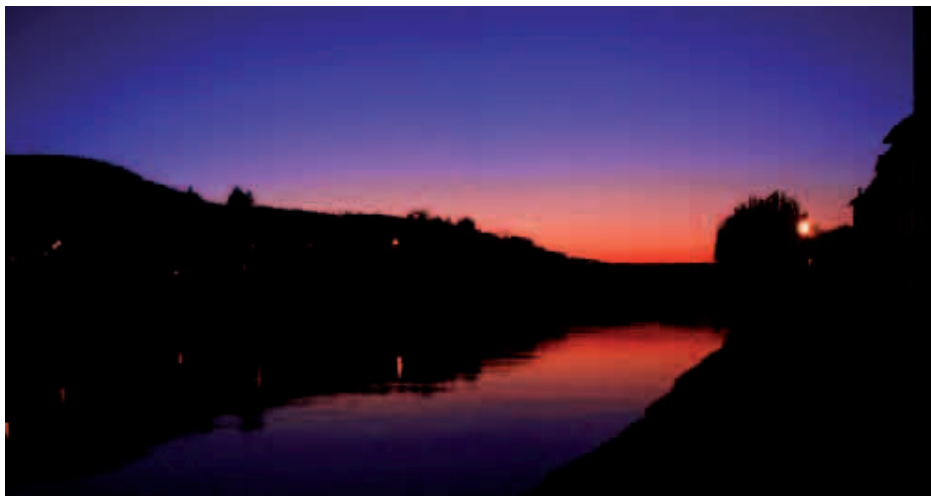


welche zur Landung ansetzten, bestaunt hatten, fuhren wir mit der Fahrt fort. An schönen schmucken Dörfern vorbei und über idyllische Landabschnitte kamen wir in der Tössegg an. Das Restaurant liegt genau über dem Einfluss der Töss in den Rhein.



Nach einem feinen und geselligen Nachtessen verschoben wir uns, bereits in der Abenddämmerung, Richtung Anlegestelle des modernen, etwa 100-plätziges Rheinschiffes. Der Kapitän begrüßte uns etwa 15 Spiti-Nasen freundlich und bei einem offerierten Kaffee fuhren wir gemütlich nach Eglisau.

Nun besuchten wir das mittelalterliche kleine Städtchen und rundeten den Abend auf der Terrasse eines hübschen Restaurants mit



dem Geniessen einer Glace oder bei einem guten Glas Wein ab. Während der Rückfahrt mit dem Schiff genossen wir auf Deck den sternklaren Nachthimmel. Nach dem Verabschieden traten wir, mit einem wunderbaren Abend in Erinnerung, den Heimweg an. Ein herzlicher Dank für diesen tollen Abend gilt dem Organisator Jürg Grossenbacher.

Werni Zubler



Jubiläumsausfahrt 26. bis 30. August 2009

Morgens halb zehn in Turbenthal:

Die Spitfire-Club-T-Shirts sind gepackt, der Koffer ist auf dem Spiti festgeschnallt, die Autos sind vollgetankt und Käthi, Ruedi, Dani, Emil, Richi und ich abfahrbereit...es kann losgehen ins lange erwartete Weekend!

Als wir um die Mittagszeit im Swiss Heidi Hotel in Maienfeld ein-treffen, erwarten uns bereits Marcus und die Gäste aus Holland: Ron, Petra, Henk, Gré, Jan und Carien.

Da unsere Zimmer schon bereit sind, «werfen wir etwas Ballast ab» und tragen unser Gepäck in unser schönes «Heidi»-Zimmer.

Auf der Hotelterrasse begrüßen wir Jürg, Sonja, Werni und Mar-grit, die auch pünktlich um 13 Uhr gespannt auf das 1. Briefing warten. Doch dann klingelt Marcus' Handy und nachdem er mit Kathrin die letzten organisatorischen Fragen geklärt hat, werden wir alle offiziell herzlich begrüsst. Anschliessend erklärt uns Dani das Roadbook zur 1. Ausfahrt:

Maienfeld–Malbun–Vaduz–Maienfeld (70 km)

Auf der Startseite des Roadbooks befindet sich eine Übersichtskarte und auf den Folgeseiten sind die einzelnen Abschnitte, die zu befahren sind, mit Distanzen, Direktionsangaben und hilfreichen Routen-Infos wie z.B. Fotos. Zuhinterst finden sich allgemeine Infos zu den Stationen der Ausfahrt. Mit einem Roadbook kann die Strecke individuell abgefahren werden und Konvois werden vermieden. Nachdem alle den Haftungsausschluss des Clubs unterschrieben und ein Roadbook gefasst haben, werden wir im Spitfire von Marcus fotografiert. Dann gehts los.



Von Maienfeld nehmen wir die erste Steigung nach Luzisteig, überqueren kurz vor Balzers die Landesgrenze nach Liechtenstein. Doch o weh! In der Steigung nach Malbun kommt der Spitfire Mk4 des Holländers Henk ins Stottern. Überhitzt muss er eine Pause einlegen, bevor er das letzte Stück bis Malbun dann doch noch schafft.

In Malbun steuern alle sofort das Restaurant Spatzennest an, es ist bereits 15 Uhr. Wir hatten noch kein Mittagessen, die Mägen knurren. Gemütlich verspeisen wir unsere Mahlzeiten und frisch gestärkt machen wir uns wieder auf den Weg.

Ruedi fährt voraus und weicht kurzzeitig vom Roadbook ab, da er einen tollen kurvigen Weg hinunter nach Vaduz kennt, vorbei am Schloss des Fürsten Hans Adam II von Liechtenstein.



Sobald alle Autos in und ums Parkhaus versorgt sind, erkunden wir zu Fuss das blitzblank geputzte Städtchen Vaduz mit all seinen Kunstobjekten und Banken. Sogar ein nachgebautes Mondfahrzeug gibt

es zu besteigen, vor einem Uhrenladen mit Omega-Uhren.

Da bereits der nächste Fixtermin, das Nachtessen um 19 Uhr, näherrückt, verlassen wir Vaduz und machen uns auf den Rückweg nach Maienfeld.

Eine kurze Viertelstunde bleibt uns, um uns frisch zu machen, und wer nicht dazukommt, lässt sich von der feinen, kalten Gurkensuppe erfrischen, die als erster Gang serviert wird. Nach Züri-gschnätzletem mit Rösti und Caramelchöpfli mit «widerspenstigen» Früchten versammeln sich anschliessend die meisten noch

auf der Hotelterrasse um die zwei kleinsten Tische, die sich finden lassen. Einige schaffen es nur in die 2. Stuhlreihe. Noch einen letzten Schlumi geniessen und ab gehts ins Bett.

Ich kann nur raten, aber ich denke es waren mehr als 50% der Hotelgäste, die am nächsten Morgen unsanft geweckt wurden. Um 6.08 Uhr startet Marcus seinen Renn-Spitfire. Er muss früh los, um seinen firmeninternen Kurs in Winterthur nicht zu verpassen, den er schon mehrmals verschieben musste.

Nach dem Genuss all der Köstlichkeiten vom Frühstücksbuffet ist der 1. Fixtermin des Tages angesagt: das Briefing zur 2. Ausfahrt des Weekends.

Maienfeld-St. Martin im Calfeisental-Bad Ragaz-Maienfeld (70 km)

Nicht alle finden auf Anhieb den Heidi-Sitzungsraum, wo Dani diesmal die Infos mit Hilfe eines Beamers weitergibt.

Vor der Abfahrt wird wieder jedes Fahrzeug geblitzt...ähhh, fotografiert, kann ja sein, dass eines verloren geht, dann hat man wenigstens ein Bild für die Vermisstmeldung... ;o)

Bei herrlichem Sonnenschein düsen wir von Bad Ragaz Richtung Pfäfers, wo bereits das Film- und Fototeam, René und Florence, am Strassenrand auf uns wartet und uns in voller Fahrt ablichtet. Die



Route verläuft auf der linken Seite des Taminatals, wo es im Schatten noch ganz schön frisch ist. Auf dem Staudamm in Gigerwald können wir uns bald wieder in der Sonne wärmen und den wunderbaren Ausblick geniessen.

Wir müssen noch ein paar Minuten warten, bis die Strasse nach St. Martin freigegeben ist. Es darf jeweils nur jede volle Stunde während 20 Min. das Calfeisental hinaufgefahren werden. Unterwegs werden einige in den vielen dunklen, feuchten Tunnels «ge-

duischt». Oben angekommen erwartet uns die faszinierende Walsersiedlung von St. Martin mit seinen 8 Häusern und der Kirche. Werni testet allerdings erst die Rutsche auf dem Spielplatz und ein Quadbike.



Wir sind begeistert von den schönen alten Holzhäusern, die mit den vielen farbigen Blumen vor den Fenstern tolle Fotomotive bieten. Auch die schmu-

ckke kleine Kirche strahlt in der Sonne an ihrem perfekten Platz. Was auch das Pendel von Jan aus Holland bestätigt.

Während unserer Kaffeepause auf der sonnigen Terrasse treffen auch Roli und Kathrin in St. Martin ein.

Eine erste Gruppe nützt das Zeitfenster von 11.30–11.50 Uhr, um das Tal wieder hinunterzufahren bis zur Taminaschlucht. Die zweite Gruppe startet um 12.30 Uhr nach Bad Ragaz.

Dort gibt es viele Skulpturen zu bewundern, die im Rahmen von «Bad RagARTz» ausgestellt sind, und auch schöne, schattige Gartenbeizen zu testen. Es treffen sich schlussendlich alle wieder im Garten des Restaurants Zum Löwen.

Auf dem Weg nach Maienfeld machen einige einen Abstecher ins Swiss Heidi Hotel, wo wir Chris und Eliane aufgaben, die uns zum Heididorf begleiten.

Um all die Stationen in Heidis Leben zu besuchen, müssten wir einen Fussmarsch den Berg hinauf in Angriff nehmen, aber irgend-

wie ist es zu warm dafür. So stürmen die meisten nur den Souvenirladen und plündern die Glaces in der Gefriertruhe, die wir dann genüsslich unter einem grossen, schattigen Kastanienbaum schlecken. Diese spülen wir anschliessend im Restaurant Heidihof mit einem kühlen Getränk wieder hinunter. Wir schaffen es sogar, alle um den grossen Steintisch zu platzieren, 18 Spitfire-Weekend-Teilnehmer.

Zurück im Hotel begrüssen wir die Gäste aus Belgien, Luc, Cecile, Freddy, Monique, Dirk und Lieve, auch Niklaus und Martin aus Muri, die inzwischen in Maienfeld eingetroffen sind. Pünktlich um 19 Uhr startet das Nachtessen: Tomaten-Carpaccio mit Büffelmozzarella, Poulet-Piccata an Tomatensauce und Spaghettini und als Dessert eine Eis-Surprise.

Am Freitagmorgen, nach einer erfrischenden Dusche (mit Heidi!) und reichhaltigem Zmorge vom Buffet,



sitzen mehr oder weniger alle wieder pünktlich im Briefing-Raum. Kaum in Maienfeld angekommen, geht es gleich weiter für die neu angekommenen Teilnehmer der Sektion Luzern: Hans, Maria, Res und Cilli.

Heute erwartet uns die längste Ausfahrt des Weekends: Maienfeld-Lenzerheide-Albulapass-St. Moritz-Flüelapass-Davos-Maienfeld (204 km)

Nach dem obligatorischen Fototermin vor dem Hotel brausen wir los. Über die Lenzerheide nach Bergün, wo einige an einem günstigen Fotospot gleich nach der Brücke einen Kaffeehalt einlegen. Nach einer herrlich kurvenreichen Fahrt erreichen alle die Albulapass.

passhöhe auf 2315 m. Bei einigen Spitis werden sofort die Motorhauben geöffnet, um den Motor abzukühlen.

Vorbei an felsiger Landschaft, Kühen auf der Strasse und dem fotografierenden Marcus geht es hinunter ins Engadin. In La Punt biegen wir rechts ab, nach St. Moritz.

Zu Fuss gehts entlang dem St.-Moritzer-See in die Alpenstadt, wo der grösste Hunger gestillt wird. Shopping liegt nicht drin. Nein, nicht nur wegen dem Portemonnaie, auch der Zeitplan drückt.

Um 15 Uhr sind wir wieder auf der Strasse Richtung Zernez/Susch, wo der Flüelapass unter die Räder genommen wird. Doch oh weh! Die Benzinpumpe von Henk lässt ihn nun vollends im Stich in der kurvigen, steilen Strecke, nachdem Richi bereits etwas weiter unten im Engadin den Benzinfilter gereinigt und die Benzinleitung zum Tank durchgeblasen hat.

Da das Pannenfahrzeug und die Begleitung dummerweise gleich nach einer unübersichtlichen Kurve stehen, dürfen Emil und ich die Leuchtwesten ausprobieren. Genau, diejenigen, welche die Weekend-Teilnehmer als Willkommens-Geschenk entgegennehmen durften. Weiter oben steht Dani in seinem grellen Outift und hilft den Gegenverkehr zu warnen.

Nach 20, 30 Min., in denen Richi die Benzinpumpe auseinandergeschraubt, das Rückschlagventil gereinigt und den Benzinfilter



demontiert hat, fährt der rote Mk4 wieder. Nach nur ein paar Kilometern sucht er sich die nächste unübersichtliche Kurve zum «Ausruhen». Wieder kommen die Westen zum Zuge, ebenso Richi, der nun die Benzinpum-

pe komplett auseinandernimmt. Er ersetzt die Membrane und das Oberteil der Pumpe durch italienische Ersatzteile. Hoffentlich verträgt sich das englische Unterteil der Pumpe damit. Er entdeckt noch eine Schraube unten an der Pumpe, die so lang ist, dass die Membrane nicht genügend Weg machen kann. Weg damit!

Nach langen 30 Min. fleissigem Schrauben und Verkehr abbrem- sen ertönt hinter der Kurve der Motor von Henks Spitfire wieder. Doch nun wird so viel Benzin durch die Benzinleitungen gepumpt, dass die Briden und Schläuche dem Druck nicht standhalten und ausgetauscht werden müssen. Doch dies dauert nur noch kurz und weiter geht es Richtung Passhöhe auf 2389 m, die nun problemlos erreicht wird.

Da unsere Blasen drücken und kein öffentliches WC zur Verfügung steht, beschliessen wir, einen kurzen Kaffeehalt zu machen, bevor wir uns an die Talfahrt machen. Die Sonne ist schon längst hinter dunklen, drohenden Wolken verschwunden und wir kommen tatsächlich in einen kurzen Regenschauer. Rechtzeitig zum nächsten ungeplanten Zwischenhalt hört dieser jedoch wieder auf. Der hintere Vergaser von Henks Spitfire ist übergelaufen, da dieser noch nie soooo viel Benzin/Druck auf einmal gesehen hat. Richi



nimmt den Schwimmer heraus, entfernt den Grat mit dem Sack- messer, baut ihn wieder ein und meint: «Jetzt sollte alles ok sein, höchstens der vordere Vergaser könnte noch überlaufen...» Und genau, nach ein paar weiteren Kilometern will auch dieser der gleichen Prozedur unterzogen werden.

Die nächste Etappe an Davos vorbei bis nach Saas läuft das Auto nun problemlos. Beim kleinen Zwischenhalt im Hotel Aquasana begleicht Dani noch die Rechnung für die Znüniplättli, welche der



Spitfire Club Schweiz den Weekend-Teilnehmern offeriert hat. Einige Teilnehmer der Ausfahrt, die früher vorbeigekommen sind, konnten diese geniessen.

Die letzte Etappe verläuft pannenfrei und in Maienfeld werden wir schon ungeduldig erwartet. Einerseits weil wegen dem Panentrüppchen das Nachtessen um eine Stunde verschoben wurde. Andererseits weil alle froh sind, dass wir, wie auch die Autos, putzmunter im Ziel eingetroffen sind.

Der Parkplatz vor dem Hotel zählt nun schon 33 Fahrzeuge. Viele Teilnehmer der Sektion Baden mit dem Präsi Dani Senn sind eingetroffen. Ebenso von der Sektion Bern, Andi und Karl Märki, sowie viele Teilnehmer aus Deutschland.

Mit viel Verspätung, aber nicht wenig Hunger wird das Nachtessen inkl. Fruchtsalat-Dessert genossen.

Draussen regnet es, die Hotelterrasse kann heute nicht benutzt werden. So füllt sich nach dem Essen das Bistro und das eine und andere Feierabend-Bier wird genossen.

Der Samstagmorgen beginnt grau, trüb und nass. Bei so vielen Teilnehmern wird es langsam eng im Briefing-Raum, als wir über die 4. Ausfahrt informiert werden:

Maienfeld-Davos-Viamala-Schlucht-Zillis-Maienfeld (142 km)

Dani erklärt ein weiteres Mal die genialen Roadbooks, die er mit grossem Zeitaufwand erstellt hat. Erst hat er alle Strecken abgefahren und danach die Infos im Programm «Tulip» eingegeben.

Da noch weitere Teilnehmer eingetroffen sind, gibt es auch wieder neue Gesichter im Spitfire zu fotografieren, bevor die Fahrt Richtung Landquart beginnt.

Dort erwartet uns beim Kreisel auch wieder die unermüdliche Film- und Fotocrew, auf deren Bilder wir schon gespannt sind.

In dichtem Nebel quälen wir uns hinter Wohn- und Lastwagen den Wolfgangpass hoch Richtung Davos. Auf dem recht grossen Parkplatz beim Kirchner-Museum versammelt sich die komplette Autoschar.

Leider gibt Martin Oberholzers Spitfire bereits in Küblis den Geist auf. Er befürchtet einen Getriebeschaden und lässt sich vom TCS abschleppen. Schade, dass er und Gina nun die Ausfahrt nicht



mitmachen können. (Der vermeintliche Getriebeschaden hat sich später als gebrochener Bolzen am Differenzial herausgestellt.)

Die Confiserie Schneider in Davos zieht alle wie ein Magnet an. Das feuchtkühle Wetter treibt einen an ein warmes, gemütliches Plätzchen, zur Kaffee-Pause. Die Spitfire-Mannschaft füllt das halbe Restaurant, bevor es, aufgewärmt und gestärkt, zum Shopping und Sightseeing weitergeht.

Bald verlassen die Spitfires in Grüppchen die 1560 m hoch gelegene Alpenstadt. Über Tiefencastel gehts bis Thusis, dann ins Val Schons, wo wir bald in der Viamala-Schlucht ankommen. Wir stopfen die paar wenigen Parkplätze platzsparend mit Spitfires plus MGs voll und steigen die Stufen in die Schlucht hinunter. Imposant, was Wasser in Hunderten von Jahren aus dem Fels herauswaschen kann. Da in der Schlucht reges Kommen und Gehen herrscht, machen wir Platz für neue Besucher und fahren das Tal hinauf nach Zillis.

Dort besuchen wir die im Jahr 500 erbaute Kirche St. Martin, ein Kulturdenkmal von internationaler Bedeutung, mit ihrer eindrucklichen 900-jährigen Kassettendecke.



Das Gasthaus Pro L'Ava wird beinahe von hungrigen Spitfire-Freunden überrannt, die sich vor der Rückfahrt nach Maienfeld noch stärken wollen. Am heutigen Samstag sollte das Abendessen bereits um 18 Uhr beginnen, da uns anschliessend noch eine Überraschung erwartet.

Doch erst ergreift Marcus das Wort, bedankt sich bei allen anwesenden Gästen aus Holland, Belgien, Deutschland und der Schweiz für ihre Teilnahme.

Dani und Kathrin erhalten für ihre hervorragende Organisation des tollen Weekends einen Spitfire-Club-Spiegel und einen grossen Applaus. Der Long-Distance-Award geht mit knappem Vorsprung an Ron Verlaan aus Almere/Holland. Nur 3,5 km fehlten Henk Meijerink... :o(

Der Chef des Swiss Heidi Hotels, Hans-Jörg Good, bekommt für die super Unterbringung und Verpflegung einen grossen Applaus und ebenfalls einen Spitfire-Club-Spiegel.

Als Dank für die noch bevorstehende Überraschung erhält auch der Sponsor Wolfgang Karcher vom MG Drivers Club/D einen Spiegel.

Ramona durfte den «Car of Show» aus allen anwesenden Fahrzeugen bestimmen und Alex Koster staunt nicht schlecht, dass er den Spiegel für seinen gelben Herald in Empfang nehmen darf.

Nach Marcus ergreift Ron Verlaan, der Präsident des Spitfire Club Holland, das Wort. Er bedankt sich ebenfalls beim Organisationskomitee sowie bei Ruedi und Käthi Ammann für die «Reise-Leitung» an den Ausfahrten. Anschliessend bedankt sich Henk Mei-

jerink bei seinen Helfern, die ihn während seiner Pannen nicht im Stich gelassen haben.

Das Team um Hans-Jörg Good verwöhnt uns dann mit vermischem Knacksalat, Maienfelder Winzerbraten an Blauburgundersauce, Kartoffelstock und Gartengemüse. Zwischendurch erledigt Ramona Heimgartner ihren Job, indem sie denjenigen, die die Viamala-Schlucht und die Kirche in Zillis besucht haben, die Eintrittsgebühren zurückzahlt. Diese werden grosszügigerweise vom Spitfire Club Schweiz gesponsert.

Nach dem Dessert holen alle ihre warmen Jacken, denn die angekündigte Überraschung findet auf dem dunklen Parkplatz vor dem Hotel statt.

Es erwartet uns eine Lightshow im Grossformat! Erst werden die Bilder auf die Fassade des Hotels projiziert, danach darf Richis weisser Spitfire als Leinwand herhalten.

So entsteht eine Menge Ideen, in welchen Farben und Mustern man einen Triumph Spitfire auch noch lackieren könnte. Muss ja nicht gerade die rosarote «Prix Garantie»-Version sein... ;o)

Im warmen Bistro des Hotels wärmen wir uns dann wieder auf und feiern noch etwas bei Bier und Wein.



Der Sonntagmorgen erwartet uns wieder mit strahlendem Sonnenschein und nach dem 5. und letzten Briefing starten wir Richtung Mollis. Die kurze Autofahrt (46 km) führt uns über Sargans, Walen-

stadt und den Kerenzerberg nach Mollis ans British Car Meeting. Gemeinsam fahren wir auf das Gelände, wo uns das Spitfire-Club-Zelt und Marcus mit seiner unermüdlichen Fotokamera bereits erwarten. Seite an Seite stellen wir die Fahrzeuge in zwei Reihen auf, ein tolles Bild!



Dank dem Prachtwetter wird an diesem letzten Sonntag im August ein neuer Rekord am BCM aufgestellt: über 1500 Fahrzeuge stehen auf dem Gelände des Flugplatzes in Mollis/GL.

Um 13 Uhr ergreift Marcus noch einmal das Wort und bedankt sich bei Bernhard Metzger, dem Präsidenten des Swiss TR-Club und OK-Mitglied des BCM. Schön, dass wir vom Spitfire Club Schweiz uns anlässlich unseres Jubiläums ein weiteres Mal, nach 1999 (1. BCM in Mollis), in diesem Rahmen präsentieren können.

Bald schon heisst es Abschied nehmen von unseren Gästen aus Holland, Belgien und Deutschland, unseren Club-Mitgliedern und einem perfekt organisierten, erlebnisreichen und wunderschönen «25 Jahr Spitfire Club Schweiz»-Weekend 2009.

Einen Riesendank an alle, die zu diesem unvergesslichen Anlass beigetragen haben!

Karin Würsten und Richi Stössel



Zu Gast bei unseren Schweizer Freunden



Der MG Drivers Club Deutschland e.V. bedankt sich für die Einladung zum Jubiläumstreffen vom 26. bis 30. August 2009. Der eine oder andere wird sich vielleicht jetzt fragen, was machen die MGs bei den Spidis? 2003 hatte der MG Drivers

Club/D ein Jubiläumstreffen anlässlich seines 25-jährigen Bestehens in Isny im Allgäu. Der Spitfire Club Schweiz war eingeladen und mit einem starken Team vertreten. Jetzt war es natürlich klar, dass wir auch den Spidis die Freude machen wollten. Leider sind wir im Süddeutschen nicht so stark, dass wir ebenfalls mit einem so starken Team bei den Spidis in Maienfeld auftreten konnten. Daher suchte ich nach einem Gastgeschenk der besonderen Art. Ein Bekannter von mir, Gerry Hofstetter, sicher der bedeutendste Lichtkünstler der Schweiz, war bereit, mir für die Schweizer Spidis eine Jubiläumsshow zu gestalten. Seine Light-



Art-Expeditionen u.a. in die Antarktis im Jahr 2003 und 2005 als Beitrag für das UNO-Jahr des Wassers sind weltweit ein Highlight (www.hofstetter-marketing.com). Mit diesem Geschenk fuhr TR-Dieter aus Konstanz mit mir am Samstag zum Jubiläumstreffen. Offen startete der MGB-Roadster aus der Garage in Meckenbeuren bei Friedrichshafen, wegen des einsetzenden Regens ging es nach 200 m wieder zurück, Dach drauf und ab nach Meersburg an den Fährhafen, wo TR-Dieter bereits ungeduldig auf mich wartete. Über Friedrichshafen/D, Lindau/D, Dornbirn/A, Götzis/A, Feldkirch/A, Schaan/FL, Buchs/CH, Sargans/CH cruisten wir auf Landstrassen nach Maienfeld. Bis nach Liechtenstein regnete es abschnittsweise immer wieder. Bei bedecktem Himmel kamen wir noch vor dem samstäglichem Tourbeginn in Maienfeld am Veranstaltungsort Heidi Hotel an. Kurze herzliche Begrüssung bei unseren Schweizer Spidi-Freunden sowie den anderen Gästen aus ganz Europa. Nun hiess es, sich beeilen, einchecken und bei Dani die top ausgearbeiteten Roadbooks und Veranstaltungsunterlagen abholen. Dani hatte für das Jubiläumstreffen für jeden der fünf Veranstaltungstage eine wunderbare Strecke ausgesucht sowie für jeden Tag ein professionell ausgearbeitetes Roadbook erstellt. Da ich Strecken und Roadbooks für Rallyes erstelle und ausarbeite, weiss ich, was sich der Spitfire Club Schweiz, speziell Dani, für eine Arbeit für uns gemacht hat. Danke Dani. Die einzelnen Tages-touren werde ich für alle Interessierten mit der Beurteilung «sehr zu empfehlen» im Anschluss aufführen. Nun waren ja einige der Gäste bereits am Mittwoch angereist. In den Gesprächen schwärmten sie auch über das bisher Erlebte in den höchsten Tönen, sie waren des Lobes voll für unseren Schweizer Spidi Club mit seinem Organisationsteam Kathrin Heimgartner, Marcus Schmid und Daniel Stössel. Kurzerhand wurde durch Überkleben des MG-Logos mit einem Triumph-Logo mein B in einen Triumph umfunktio-niert, was einige vor uns fahrende Verkehrsteilnehmer etwas irri- tiert hat. Nach dem Briefing reihten sich alle mit ihren Fahrzeugen



zum Fototermin vor dem Hotel auf und anschliessend starteten wir unter fachkundiger Leitung des Copiloten und mit dem Roadbook auf die Tagesetappe vom Samstag nach Davos, zur Viamala-Schlucht und zur Kirche St.

Martin in Zillis. Vor uns lagen nun 142 km pure Überraschung. Die Fahrt ging von Maienfeld zunächst 47 km vorbei an Klosters, durch endlose Tunnels, über den St.-Wolfgang-Pass nach Davos. Die einen besuchten hier das weltbekannte Kirchner-Kunstmuseum, andere wiederum besichtigten die Eissporthalle, wieder andere gingen in Davos spazieren und zum Abschluss auf einen «Kaffee Pflümli». Die nächsten 46 km führten bei etwas besserem Wetter durch Galerien und Tunnels auf schöner kurviger Strecke zur Viamala-Schlucht. Diejenigen, die noch einen Parkplatz ergattern konnten, zählten zu den Glücklichen. Ein Abstecher in die Schlucht ist für jeden ein unbeschreibliches Erlebnis. Das nächste Etappenziel war das zauberhafte Bergdorf Zillis mit seiner bekannten Kirche St. Martin. Zillis verdankt seine Bekanntheit hauptsächlich der weltweit einmaligen Bilderdecke der Kirche aus dem 12. Jahrhundert. Nach dem ausgedehnten Aufenthalt in Zillis fuhren wir dann über Thusis und Chur zurück zu unserem Hotel in Maienfeld. Aber dieser erlebnisreiche Tag sollte noch lange nicht zu Ende sein. Die einen machten sich erst mal frisch und begaben sich zur Fahrzeugbesichtigung auf den Parkplatz, die anderen holten noch etwas Schlaf nach oder schliefen vor. Um 19 Uhr trafen wir uns dann zum Abendessen im Speiseraum mit dem zauberhaften Panoramablick. Beim Festmenü zeigte sich die Hotelcrew von ih-

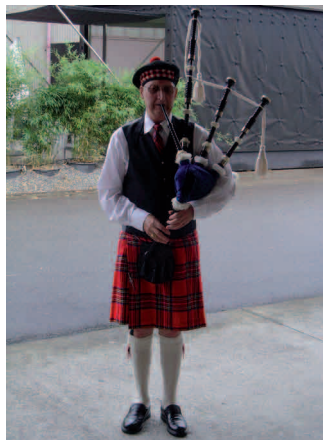
rer besten Seite. Die Veranstaltungsorganisation ehrte verdiente Teilnehmer mit einem einmaligen Spitfire-Club-Spiegel. Danke nochmals. Zwischenzeitlich trafen auch Raphi und Dani von Gerry Hofstetters Lightshow-Team ein. So konnten wir nach Einbrechen der Dunkelheit auch unser Überraschungsgeschenk präsentieren. Zunächst wurden alle vors Hotel gebeten. Raphi und Dani verwandelten die Hotelfassade in einer 1½-stündigen, professionell dargebotenen Lightshow in ein einmaliges Erlebnis. Hiermit gratulierte der MG Drivers Club Deutschland dem Spitfire Club Schweiz zu seinem 25-Jahr-Jubiläum. Und wie könnte es anders sein, auch ein Spidi wurde als Fotomodell herangezogen, sodass die Teilnehmer sehen konnten, was man aus einem Spidi noch machen könnte. Mit einem gemütlichen Hock im Bistro liessen wir diesen erlebnisreichen Tag ausklingen. Nach einem ausgiebigen sonntäglichen Frühstück und bei sonnigem Wetter fuhren wir nun zum Abschluss gemeinsam auf den Flugplatz nach Mollis. Der Swiss TR Club veranstaltet hier jährlich das grösste Engländertreffen auf dem europäischen Festland. Das Jubiläumstreffen des Spitfire Clubs Schweiz fand hier, mit über 130 Spitfires, einen würdigen Abschluss.



Der MG Drivers Club Deutschland bedankt sich bei seinen Schweizer Freunden für das einmalige Wochenende und hofft auch für die Zukunft auf eine weiterhin angenehme und freundschaftliche Zusammenarbeit.

Wolfgang Karcher

Mit etwas Verspätung konnte ich 20 interessierte Mitglieder in der Werkstatt Lenzburg begrüßen. Das diesjährige Thema war: «Wie erhalte ich die FIVA-Identitätskarte und was braucht es, um sie überhaupt zu erhalten; warum könnte es wichtig sein, sie zu haben?» Plötzlich hörten wir, wie sich uns vertraute Dudelsackklänge näherten. Peters Vater liess es sich nicht nehmen, uns mit einem Ständchen auf diesen Techniktag im Kreise unserer Engländer einzustimmen. Vielen herzlichen Dank.



Nach einer kurzen Einführung über das Wie, Wo, Was und Warum sowie der Abgabe eines Merkblattes schritten wir zum technischen Teil, zur Bewertung des Spitfires von Peter Lüthi nach Vorgaben der FIVA. Während der Begutachtung fand eine rege Diskussion über verschiedene Punkte der Bewertung statt. Im Grossen und





„Ganzen fanden wir das Fahrzeug in einem guten Originalzustand und wir einigten uns darauf, das Fahrzeug zwischen A3 und A2 zu taxieren, mit Tendenz zu A2. Anhand einiger Beispiele bei

unseren «sportlichen Fahrzeugen» und den Rennwagen konnten auch Änderungen gezeigt werden, die nicht mehr FIVAtauglich sind.

Nun war aber die Zeit gekommen, zum gemütlichen Teil überzugehen. Sofort wurde der Grill in Betrieb genommen. Auch jetzt noch, bei Wurst und Brot, wurde rege über Sinn und Zweck der FIVA-



ID oder über Fragen zum eigenen Fahrzeug diskutiert.

Die von Myrta Lüthi, Therese Zubler und André Bättig gespendeten Kuchen mundeten auch ohne Kaffee vorzüglich, die Maschine hatte kurzfristig den Geist aufgegeben. Es wurde halt Cola dazu getrunken. (Hat ja auch Coffein drin!) So nach und nach löste sich die Gesellschaft auf und fuhr heimwärts. Trotz miesem Wetter waren doch einige Unverdrossene mit ihrem Spiti angereist. Bravo!

Dani Senn





1-Stunden-Rennen in Spa, Belgien



1-Std-Rennen in Spa-Francorchamps mit den Swinging Sixties. Am Donnerstag bereits angereist, unsere Infrastruktur aufgestellt, wollte ich gleich die sagenumwobene «Eau Rouge Kur-



ve» besichtigen. Zuerst dachte ich «das ist ja so steil, da muss ich im ersten Gang rauffahren». Nein! Die geht im 5. voll, zwar auf der letzten Rille, aber es geht, genauso wie «Blanchimont», es braucht nur etwas Mut dazu.

Am Abend bezogen wir unser tolles Hotel in Stavelot. Jedes Zimmer hatte ein Thema, so mit Himmelbett usw. Sandra und Lau-



rence wollten gleich dort bleiben. Leider ging das nicht, weil wir die beiden auf dem Rennplatz als unsere moralisch-seelische Unterstützung (Catering) brauchten.

Freitags gings schon früh zur Papier- und Wagenabnahme, die immer für etwas Überraschung sorgt. Die Kommissäre finden immer irgendetwas, sind dann aber meistens kulant. Anschliessend

mussten Ernst Sutter und ich ins Formel-1-Gebäude zur Fahrerbesprechung. Dabei passierte uns noch ein kleines Missgeschick. Als wir in den Lift vom Parkhaus in den ersten Stock stiegen, folgten uns noch fünf Engländer, doppelt so hoch und breit wie ich. Dies verkraftete der kleine Personenlift nicht und er blieb, nach einer sehr kurzen Anlaufphase, stehen. Nach etwa einer Viertelstunde bei mindestens 35°C Hitze und kaum Platz zum Atmen fingen zwei Briten an zu hyperventilieren und wuchteten die Türe mit den Fingernägeln auf.

Mittags war bereits das Qualifying angesagt, leider ging dies nur eine halbe Stunde. Was bei einer Streckenlänge von 7 km kaum ausreicht, um noch einen Boxenstopp zu üben, der beim Stundenrennen vorgeschrieben ist. Unsere Strategie war, zuerst 4 gezeitete Runden zu fahren, um die Mindestanforderung des Qualifyings zu erfüllen, danach Boxenstopp mit Pneu-Temperatur und -Druck messen, um nochmals 2 bis 3 schnelle Runden anzuhängen.



Leider ging diese Strategie ziemlich in die Hose. In den ersten paar Runden kam nach der «Eau Rouge» ein kleiner Gewitterregen, so dass keine einigermaßen gute Zeit zustande kam. Die Boxentafel von Peter Lüthi hatte ich ohne Probleme wahrgenommen, im starken Verkehr verpasste ich jedoch die Boxeneinfahrt und musste noch eine Runde anhängen. Der Halt verlief dann recht gut, als ich rausfuhr, reichte es aber gerade noch für eine angebrochene Runde. Der 46. Startplatz gesamt war etwas enttäuschend.

Zum Glück hatten Ernst und ich um 16 Uhr noch ein 50-Min.-Zusatztraining gelöst. Das hat uns beiden gut getan, endlich ein paar gute Rundenzeiten, und vor allem das Gefühl für die Strecke, ich wollte sehen, ob Fahrer und Auto 1 Std. Rennen überhaupt aushalten, also fuhr ich die 50 Minuten, was mein Racer hergab. Dabei kämpfte ich in den Kurven mit Ferraris, dicken Porsches und Alfa-Fahrern, die ziemlich staunten, wie so ein kleiner Spiti um die Ecken fliegt. In der «Rivage»-Kurve produzierte ich dann einen kapitalen Abflug, der aber keine Schäden hinterliess, den grosszügigen Sturzräumen sei Dank.

Fazit aus dem Training: Auto läuft gut und problemlos, Kondition des Fahrers ist ausreichend, der volle Tank (35 l) Benzin könnte knapp reichen und die Strecke macht Spass.



Das Rennen war auf Samstagmittag festgelegt. Das hiess für uns Fahrer und Begleiter für einmal etwas ausschlafen und gemütlich frühstücken. Natürlich gibts vor dem Rennen immer noch etwas einzustellen, aufzufüllen und zu schrauben.

An Ernsts V8 MG musste der Radsturz wegen der Profilreifen auf negativ geändert werden.



Auch die Boxen-Strategie musste mit Thomy Lerch und Peter besprochen werden, die zwei waren schliesslich für beide Fahrer zuständig.

Gestartet wurde fliegend, was mir und dem Renner immer besser gefällt. Da ich wachsam war und schon in der Busstoppschikane anfang Gas zu geben, konnte ich bereits einige Kontrahenten hinter mich bringen. Jetzt sah ich einen Ogle 1000SX, einen Midget und Ernst im V8 MG vor mir. Schon nach einer Runde war ich an ihnen dran. Den roten Ogle konnte ich noch kurz vor meinem Boxenstopp überholen und weiteres Terrain auf den Midget gutmachen.



Peter zeigte mir seit der ersten Runde die leere Boxentafel, damit ich wusste, wo er und Thomy stehen – das war eine super Idee. Diesmal verpasste ich die Ausfahrt nicht. Vorgeschrieben ist ein

Boxenstopp zwischen der 20. und 40. Minute des Rennens. Motor abstellen, aussteigen, einsteigen und abfahren. Geklappt hätte alles gut, wenn ich Peter kommuniziert hätte, dass er mich nach dem Einsteigen wieder angurten sollte, da es mit Helm schwierig ist, die Gurtschlösser zu sehen. Dieser Fehler kostete uns sicher eine halbe Minute. Das Resultat: der feuerrote Ogle war nach der Box wieder 50 m vor mir. Wiederum konnte ich den Abstand auf das Trio verkürzen, bis von hinten die Big Banger Corvettes und Mustangs zur Überrundung ansetzten und ich so den Anschluss auf das Dreiergespann verlor. Auch die Gummis liessen allmählich nach, in «Blanchimont» ging mir bei Vollgas fast die Strasse aus und auch die «Eau Rouge» wurde immer heikler. Trotzdem beendete ich, mit dem letzten Tropfen Benzin im Tank, als 33. gesamt und Klassenzweiter und um mindestens 5 kg Schweiss leichter das Rennen. Spa ist neben der Nürburgring-Nordschleife sicher eine der interessantesten Strecken. Wer sie noch nie gefahren ist, verpasst etwas. Sie steht bei mir nächste Saison sicherlich wieder auf dem Programm.

Prost, Herby



Besondere Fahrzeuge

Der Spitfire von Wolfgang Langerweger

Ein Bijou mit einem Namen, der verpflichtet: Wolfgang Langerweger aus Greifensee gab seiner Frau vor 18 Jahren in seinem roten Triumph Spitfire das Ja-Wort. Und das Feuer lodere immer noch heftig. Der Wagen trägt den Namen eines ebenso legendären Jagdflugzeugs aus England. Der Name Spitfire bedeutet übersetzt Feuerspucker im übertragenen Sinn so viel wie Hitzkopf. Die deutschen Piloten bezeichneten die Spitfire abschätzig auch als Spucke, in Anspielung auf die deutsche Bedeutung des englischen Verbs «to spit». (pia)

Tages-Anzeiger: 11.09.2009



TRIUMPH

SPITFIRE



**SAVE AN ENDANGERED SPECIES.
BUY ONE.**