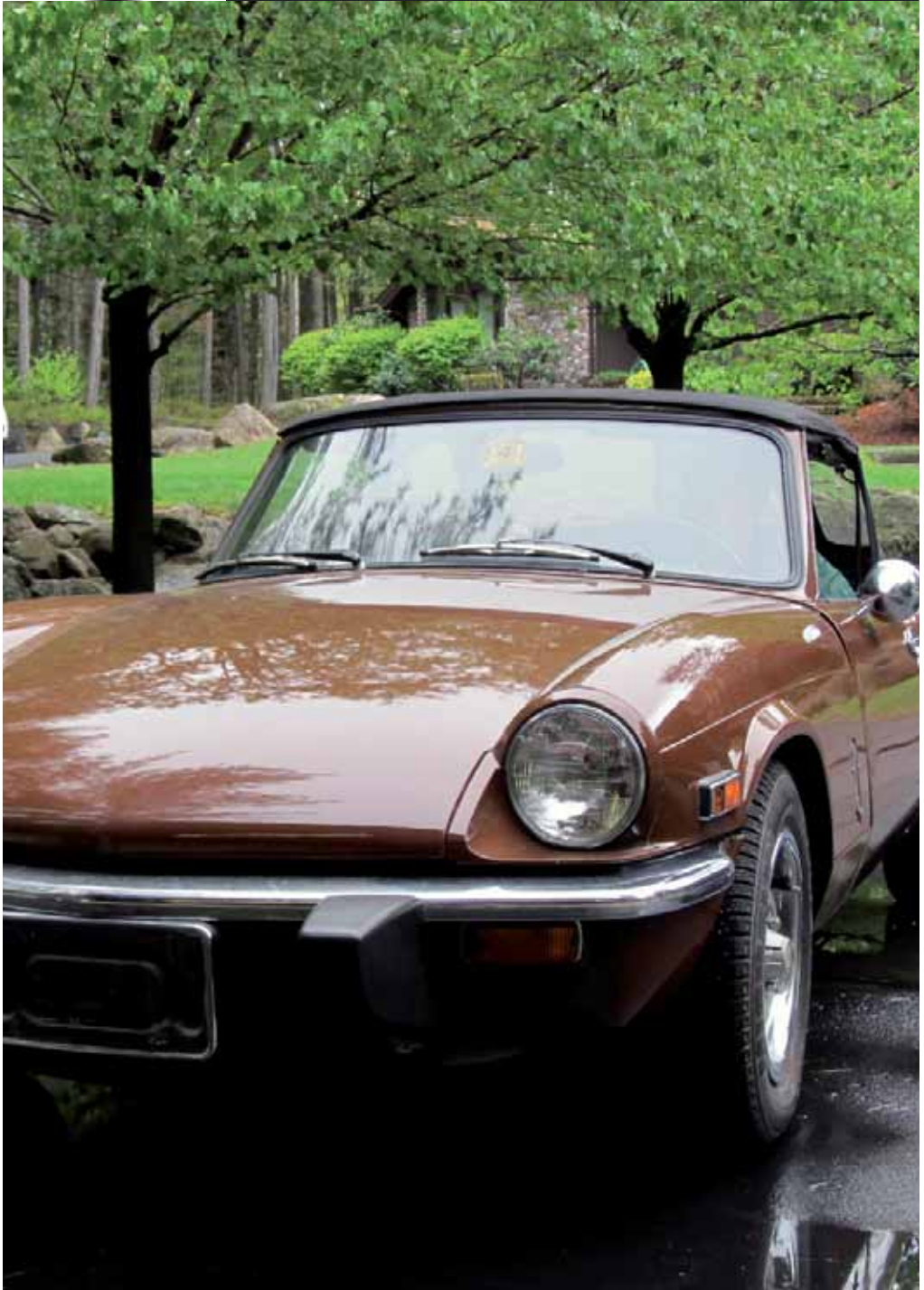




Winter 2012/13



DER PRÄSI HAT DAS WORT

Hallo Clubmitglieder

Schon ist es wieder Winter geworden und wir im Vorstand planen bereits die neue Saison. An der Generalversammlung sind diverse Ämter im Vorstand zu besetzen. Wir suchen einen Aktuar, zwei Beisitzer und immer noch jemanden für den schon länger verwaisten Vizepräsidenten-Posten. Ein paar Mitglieder haben bereits im laufenden Jahr Interesse bekundet, ein Ämtchen zu übernehmen, wir werden auf diejenigen zukommen.

Für die Frühlingsausfahrt haben wir bereits ein Angebot aus dem Baselland. Ebenso sind inzwischen das Weekend, die Herbstausfahrt, der Techniktag und der Fonduehöck in Planung. Solltet ihr an einem Job im Vorstand oder an der Organisation einer Ausfahrt Interesse haben, meldet euch ungeniert bei mir, beides tut nicht weh, macht aber ein Clubjahr für alle interessanter.

Unser Redaktor Peter Lüthi, der mit viel Engagement versucht, jede Ausgabe unserer Clubzeitung spannend und aktuell zu gestalten, ist auf eure Mithilfe ange

wiesen. Schickt ihm Berichte von Ausfahrten und Treffen oder von Oldtimer-Veranstaltungen, Artikeln, die ihr im www im Zusammenhang mit Triumph findet – er wird sie wenn möglich in der Zeitung abdrucken.

Rückblickend konnte ich aus beruflichen und familiären Gründen während der zweiten Jahreshälfte nicht an allen Ausfahrten teilnehmen. Ich hoffe aber, euch allen, die dabei waren, hat es Spass gemacht. Ich persönlich werde diesen Winter nicht untätig sein und endlich versuchen, meinen Traum, den GT6, zurück auf die Strasse zu bringen, was mir intensive Stunden beim rostigsten Hobby der Welt beschern wird.

So wünsche ich euch schöne Feiertage und hoffe, eine stattliche Anzahl Mitglieder an der GV im März begrüssen zu dürfen.

Daniel Senn



British Mekka Mollis

Einmal im Jahr spannen in Mollis Organisatoren, Vereine, Obrigkeit und Landwirte zusammen und ermöglichen einen Oldtimer-Anlass. Am 26. August zog das British Car Meeting (BCM) nicht nur Teilnehmer aus der Schweiz an, sondern auch aus Italien, Deutschland und weiteren Ländern. Etwa 1100 Fahrzeuge trafen trotz durchzogenem (englischem) Wetter beim Flugplatz von Mollis ein.

Willkommen ist jeder Teilnehmer, der ein englisches Automobil fährt. Dabei spielt es keine Rolle, ob das Auto jung oder alt, selten oder weit verbreitet ist. Und so parkierte denn auch ein Mini der Achtzigerjahre neben einem Rolls-Royce der Golden Sixties oder ein Lotus Esprit der Neuzeit neben einem MG TC, der knapp nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut worden war.

Jedes Jahr wird eine Marke als «Special Guest» eingeladen. 2012 fiel die Wahl auf Jaguar. Georg Dönni stellte gemeinsam mit dem Jaguar Drivers Club für das BCM eine Limousinenausstellung zusammen. Praktisch jeder jemals gebaute Limousinentyp von Jaguar/Daimler – inklusive Vorkriegsmodelle der S.S. – waren zu bewundern, schön aufgereiht in der Mitte des Platzes. Und es sollte nicht dabei bleiben. Fast 200 Jaguar-Fahrzeuge parkierten schliesslich auf den Wegen rund um den Flugplatz Mollis.

Hier zwei einzigartige Modelle mit Technik von Triumph:

Swallow Doretti von 1954

Ein Auto, das nur 10 Monate lang produziert wurde, muss eine Rarität sein. Da macht der Swallow Doretti keine Ausnahme. Hergestellt wurde der kompakte Sportwagen in den Jahren 1954 und 1955 von der Firma Swallow Coachbuilding. Die Technik entlehnte man bei Triumph; Motor, Getriebe und Achsen stammten vom TR2. Der Rahmen war aber grösser, die Karosserie bestand aus Aluminium. Der Doretti wurde preislich über dem TR2 angesiedelt, er überzeugte durch eine reichhaltige Ausstattung und wesentlich mehr Komfort als sein Technik-Spender. Sogar die Heizung war serienmässig. Der Wagen verkaufte sich in England und

den USA sehr gut, sehr zum Missfallen von Sir William Lyons, dem Eigentümer von Jaguar. Dieser liess seine Beziehungen spielen und die Produktion musste nach nur 276 Exemplaren eingestellt werden. Kein Wunder sind diese Autos heute selten.

Der aktuelle Besitzer des in Mollis gezeigten Swallow Doretti von 1954 hat den Wagen eigenhändig restauriert, er kennt sozusagen jede Schraube. Viele Teile mussten neu angefertigt werden, denn Ersatzteile für die Doretti-spezifischen Komponenten existieren kaum.



Triumph Italia 2000 von 1961

Ende der Fünfzigerjahre beschloss der italienische Triumph-Importeur, eine Lücke im Standard-Triumph-Programm zu schliessen. Es gab nämlich kein Coupé. Auf der Basis des Triumph TR3 entstand ein elegantes Coupé, gezeichnet von Meister Giovanni Michelotti. Gebaut wurden die Karosserien bei Vignale. Aus den geplanten 1000 Exemplaren wurde allerdings nichts, denn mit



dem Ende der Produktion des TR3B wurde die Herstellung der Sonderkarosserie eingestellt, trotz positivem Echo. Gut 300 Fahrzeuge sollen die Hallen von Vignale verlassen haben, rund 85 überlebende Fahrzeuge sind heute bekannt, davon gut die Hälfte in fahrbarem Zustand. Fast ein Fünftel hiervon war in Mollis anwesend und das porträtierte elfenbeinweisse Exemplar von 1961 überzeugte durch hohe Originaltreue. Neuwagenkunden mussten damals übrigens unterschreiben, dass sie keinen Anspruch auf Ersatzteile haben, denn solche wurden nicht hergestellt. Jede Karosserie wurde von Hand auf einem Holzmodell gedengelt, kein Wunder können die Teile nicht von einem Fahrzeug aufs nächste übernommen werden.



Um die schönen Raritäten von der Insel wieder bewundern zu können, muss man leider noch eine Weile warten – aber am 25. August 2013 ist es wieder so weit.

Auszug von Bruno von Rotz (Zwischengas.com)

Peter Lüthi



Schottland-Reise / 30. ISW Holland

Am 11. August stehen vier Spitfire und ein GT6 vollgetankt und vollgepackt, inkl. der erwartungsvollen Fahrer und Beifahrer, bei Chris und Eliane in Feuerthalen bereit.

Nach langer und intensiver Planung ist es heute so weit: Auf gehts nach Schottland!



Erst werden Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Belgien durchquert sowie Marcus' Spitfire in eine Box in Holland gesperrt. Der arme Spiti darf nicht mit, da er nicht «Scottish Single Track Road»-tauglich ist...

Und dann stehen wir vor dem grossen Fährschiff, das uns über Nacht von Amsterdam-Ijmuiden nach New Castle in England bringt. Wir erleben eine recht angenehme Überfahrt, das Meer ist ziemlich ruhig. Die Kabinen sind zwar klein, aber ok, nur der Motorenlärm und die dazugehörigen Vibrationen lassen einige kaum schlafen...

New Castle empfängt uns am nächsten Morgen mit typischem, englischem Wetter; grau, neblig-feucht und kühl. Doch nach etli-

chen Stunden auf dem Schiff freuen sich alle, mit offenem Verdeck die letzten paar Kilometer bis Schottland unter die Räder zu nehmen.

Die meisten gewöhnen sich schnell wieder an das Fahren auf der linken Strassenseite und so erreichen wir problemlos Edinburgh. Am Flughafen holen wir Maja und ein peppiges Mietauto ab, ein Citroën DS3. Marcus und Maja stylen ihr Reisegefährt in der Unterkunft sogleich zum «Triumph-Rescue-Team-Car» um.



Dank gutem Wetter können wir die interessante Stadtführung in Edinburgh im offenen Doppeldeckerbus geniessen, den anschließenden Pub-Besuch verlegen wir wegen dem Regen allerdings ins Trockene. Doch rechtzeitig zur Royal-Edinburgh-Military-Tattoo-Vorführung am Abend klart der Himmel wieder auf und wir geniessen eine abwechslungsreiche und geniale Show. Vor allem das Basler Drum Corps reisst uns vor Begeisterung beinahe von den Sitzen – einfach toll!

Am nächsten Morgen sehen wir vor lauter Nebel kaum die Forth-Road-Bridge, die uns aus Edinburgh raus, nach Norden führt und auch der Devils-Elbow-Pass ist wolkenverhangen. In der Nähe



von Balmoral halten wir kurz an, um die Verdecke zu schliessen. Es dauert nicht lange, bis die Securitys der Queen nachschauen kommen, wer es wagt, am «royalen» Strassenrand anzuhalten... Oups, schnell weg hier!

Weiter gehts durch die einsame Landschaft des Cairngorms National Park. In Aviemore begegnen wir dem ersten Spitfire in Schottland. Der Fahrer staunt nicht schlecht, als ihm gleich vier solcher Exemplare entgegenkommen und er hält kurz für einen Schwatz an.



Schon am vierten Morgen steht der erste Whisky-Destillerie-Besuch an, da hält uns auch der etwas spuckende Spiti von Dani kaum auf. Die Dalwhinnie-Distillery ist die höchstgelegene in den schottischen Highlands. Shopping! Noch hat es Platz in den Kofferräumen für eine Flasche dieser edlen Tropfen...

Auf unserer weiteren Tagesroute geniessen wir bei schönstem Wetter das geschäftige Treiben rund um die Vier-Schleusen-Anlage von Fort Augustus.

Nein, das echte Nessie haben auch wir nicht gesichtet im Loch Ness! Wir werden jedoch beim Urquhart Castle gleich selber zur

Attraktion, als uns der Parkwächter wegen Platzmangel nebeneinander auf die drei Behindertenparkplätze weist. Mancher Tourist nimmt an diesem Tag nicht nur Fotos vom Urquhart Castle mit heim, sondern auch von der «Alteisen-Truppe aus der Schweiz». Der Tag hätte perfekt enden können, wenn die Buchung im B&B



von Inverness geklappt hätte... Glücklicherweise finden wir neun müden Gesellen jedoch noch freie Zimmer im nahe gelegenen Thistle-Hotel.

Die Fahrt am nächsten Morgen, entlang der restlichen Westküste nach Norden, ist eine äusserst feuchte Angelegenheit – besonders wenn man noch die feinen Wässerchen der Destillieren von Glenmorangie und Wick zum Dauerregen dazurechnet. Leider können wir die Old Pulteney Distillery nicht wie geplant besichtigen, da diese wie so viele andere Destillieren im August wegen Wartungsarbeiten geschlossen ist. Degustieren dürfen wir dennoch und so macht der Laden trotzdem etwas Umsatz mit uns und die Kofferräume füllen sich weiter.



Thurso empfängt uns am Abend dann wieder mit schönem Wetter, sodass wir trockenen Fusses im Städtchen essen gehen können. Da wir gleich zwei Nächte hier verbringen, steht der nächste Tag zur freien Verfügung und jeder unternimmt das, wozu er Lust hat: einen Besuch im Castle of Mey der Queen Mum, eine Wildlife-Bootstour (wild war nur das Wetter, Tiere gabs kaum zu sehen), eine Wanderung zu den Stacks of Duncansby oder ein Besuch bei den Highland Games in Helmsdale. Am Abend trifft man sich dann im Hafen von Scrabster zum gemeinsamen Abendessen und anschliessend im Hotel zum Schlummertrunk.

Die Strecke von Thurso nach Durness zeigt uns, was uns die kommenden Tage erwartet: Single Track Roads mit etlichen freilaufenden Schafen, vielen Kurven und traumhaften Landschaften. Die Route im äussersten Norden des schottischen Festlands ist sehr abwechslungsreich, vorbei gehts an Leuchttürmen, Seen, Sandstränden und Höhlen.

Obwohl wir in Durness gleich auf drei B&Bs verteilt sind, genießt



jede Gruppe die beiden Nächte in sehr gemütlichen Häusern, wo alle herzlich aufgenommen werden. Und wer hätte gedacht, dass man sooo weit im Nordwesten von Schottland auch kulinarisch so verwöhnt wird? Ok, der Sticky-Toffee-Pudding war nicht so das Wahre (doch dank Chris' und Elianes Einladung nach den Ferien zum «real Sticky-Toffee-Pudding-Essen» wissen wir ja nun, wie er wirklich schmeckt... hmmm seeeehr lecker!).

Der freie Tag in Durness wird von den einen zu einer holprigen Fahrt zum Cape Wrath und von den anderen mit einer Rundtour durch die Highlands genutzt.

Am nächsten Tag, auf der landschaftlich sehr abwechslungsreichen und schönen Strecke von Durness nach Ullapool, müssen wir immer wieder daran denken, dass dies die zweistündige Einkaufsrouten der Einwohner von Durness ist. Hier oben gibts keinen grösseren Laden gleich um die Ecke!

Wir entscheiden uns, den sogar noch kurvigeren Umweg über die B869 zu nehmen. Über enge, unübersichtliche, holprige und



schmale Strassen geht es der Küste entlang, vorbei am Drumbeg Lookout. Wir kommen nur langsam voran und nach einem kurzen Mittagshalt in Lochinver geht es wieder zurück auf die «Hauptstrasse», da das B&B in Poolewe schon auf uns wartet. Am Abend müssen die Spitis nochmals auf die Strasse, da diesmal das Restaurant nicht in Gehdistanz liegt. Die Heimfahrt bei Regen und Dunkelheit ist dann schon eher ungemütlich.

Der Abstecher am nächsten Vormittag nach Applecross lohnt sich sehr, solch enge Passstrassen, umgeben von imposanten Felsformationen, die schlussendlich unten am Meer münden, gibts in der Schweiz nicht.



Der anschließende Besuch des Eilean Donan Castle ist schon fast ein Muss für Schottland-Reisende. Manche kennen den Anblick schon aus dem Highlander-Film. Nach einem intensiven Tag warten auf der Insel Skye zwei schöne, am Meer gelegene, gemütliche B&Bs auf uns. Die Besitzer des Skye Picture House schwingen sogar noch die Kochlöffel und verwöhnen uns mit einem vorzüglichen 3-Gang-Menü.

So gestärkt, sind wir am nächsten Morgen fit für die Whisky-Destillerie-Führung von Talisker. Gleich zu Beginn dürfen wir degustieren. Naja, der doch sehr rauchige Whisky schmeckt nicht allen... doch einen Grundsatz wird nach dieser interessanten Führung keiner vergessen: «Never, never ever drink a Scottish Single Malt Whisky with ice!!»



Danach schwärmen alle in diversen Grüppchen über die Insel Skye. Die einen besuchen das berühmte Stein-Inn (das älteste auf der Insel Skye), andere das Dunvegan Castle vom Clan der McLoads. Und alle bewundern die Naturschönheiten entlang der



Nordost-Küste von Skye; imposante Wasserfälle und skurrile Felsformationen.

Am nächsten Morgen verlassen wir Skye mit der Fähre Richtung Mallaig. Leider lassen wir auch das gute Wetter auf dieser schönen Insel zurück.

Durch seehr einsame Gegenden, wo ein einsamer Spiti unter einer Plane vor sich hin rostet, fahren wir zum nächsten Fährhafen



von Lochaline. Diese Fähre bringt uns nach Fishnish auf der Insel Mull. Im malerischen Hafendörfchen Tobermory ist vor dem Nachlassen noch lädeler angesagt. Der Destillerie-Shop, der Gemischtwarenladen wie auch jeder andere Laden will besucht sein. Nach der Stärkung in einem Pub treten wir die Fahrt zu unserer Unterkunft an, die irgendwo in der Einsamkeit der Insel Mull liegt. Druimnacraish liegt zwar sehr abgelegen, doch auch hier kommt man zu seinem Schlummertrunk...!



Mull bietet am nächsten Tag landschaftlich viel Abwechslung und auf unserer Route ist auch das Tierreich zahlreich vertreten. Wir begegnen einem Langhorn-Vieh, das bedrohlich mitten auf der Strasse steht und gar grösser ist als unsere Spitis. Dann gibts wieder zahlreiche, doofe Schafe, die einem beinahe vor das Auto springen, und sogar ein Weisskopfseeadler wird gesichtet. Bevor wir die Fähre nach Oban nehmen, machen wir noch einen kurzen Abstecher zum Duart Castle, wo unsere Spitis wieder mal für eine kleine Fotosession herhalten dürfen.





Nach vielen Kilometern auf einsamen, schmalen, kurvenreichen Strassen kommt uns Oban beinahe wie eine Grosstadt vor, mit doppelspurigen Strassen und zahlreichen Steinhäusern. Unser B&B ist ein echtes Highlight, es liegt hoch über der Stadt, mit gewaltiger Aussicht. Richi und ich kommen uns richtig herrschaftlich vor, in unserem Superior-Zimmer mit Cheminée und Himmelbett. Der Butler...äääh... Besitzer macht seine Sache echt gut. So hilft er uns sogar, unsere Berge an Schmutzwäsche abzubauen. Der nächste Tag steht wieder zur freien Verfügung; Besuche des Craig Towers, der Oban-Destilliererie und von Fort William stehen auf dem Programm. Auch die grössere Rundfahrt, vorbei an Glencoe und den Three Sisters, wird von einigen unter die Räder genommen.

Im strömenden Regen fahren wir am nächsten Tag nach Inveraray, eine trübe Angelegenheit. Gemeinsam schauen wir uns dort das eindrucksvolle und noch bewohnte Castle Campbell an. Der Eintritt wird von Chris offeriert, da er vom Clan der Campbells abstammt.





Im Thistle-House B&B, schön auf der gegenüberliegenden Seite des Sees gelegen, nächtigen er und Eliane danach sogar im «Campbell Room». Im weiss-pink gestreiften Salon fühlen wir uns nach dem Abendessen bei Bier und Whisky bedeutend wohler als beim Afternoon Tea, welchen uns die Besitzerin am Nachmittag serviert hat.

In und um Inveraray gibt es am nächsten freien Tag wieder vieles zu besichtigen; das Inveraray Jail, den Ausblick vom Bell Tower, Loch Lomond, das Freilichtmuseum von Auchindrain und die vielen Souvenirläden von Inveraray...

Am nächsten Morgen mag Danis Spiti nicht so recht, erst nach halbstündigem Schrauben und gutem Zureden springt er wieder an, spuckt noch ein-, zweimal eine gehörige, stinkende Wolke zum Auspuff raus und läuft danach wieder «wie es Örgeli». Die holprigen Strassen haben dem Düsenstock wohl doch sehr zugesetzt.



Eine letzte kleine Fähre bringt uns von Hunter's Quay nach McInroy's Point. Vorbei gehts an Glasgow nach New Lanark, wo wir unser letztes Nachtlager in Schottland aufschlagen. Die einen schaffen es gerade noch rechtzeitig, letzte Souvenirs zu kaufen, bevor der Laden schliesst, andere geniessen derweil schon das verdiente Feierabendbier. Für Maja heisst es an diesem Abend zu packen, da sie am nächsten Morgen wieder nach Hause fliegt. Nach dem Nachtessen bedankt sie sich bei allen mit einem selbstgeschriebenen Gedicht über die vergangene Reise und alle, selbst James (alias Richi), bekommen eine Medaille.

Tags darauf muss die eine Gruppe früh aus den Federn, damit Maja ihren Flug in Edinburgh erreicht. Auch vom Citroën DS3 müssen wir uns jetzt verabschieden und Marcus darf wieder im Spiti von Dani Platz nehmen. Auf unterschiedlichen Wegen fahren beide Gruppen Richtung Süden, wo uns in New Castle die Fähre nach Amsterdam schon erwartet. Als hätten wirs so geplant, fahren beide Gruppen kurz nacheinander durch den Kreisel von

Port Gate und kommen gleichzeitig am verabredeten Treffpunkt an. Und so geniessen wir gemeinsam ein letztes englisches Mittagessen im Pub von Heddon-on-the-Wall.





Die Rückfahrt auf der Fähre nach Amsterdam ist um einiges stürmischer als die Hinfahrt und irgendwie sind alle froh, als wir wieder holländischen Boden unter den Rädern haben.

Marcus' Spitfire darf auch wieder aus der Box, wo er 2½ Wochen eingesperrt war, und springt zum Glück auch gleich wieder an. So können wir das kurze Stück nach Vinkel zum 30. Internationalen Spitfire Weekend problemlos zurücklegen. Dort werden wir von unseren holländischen Spitfire-Freunden freudig begrüßt.

Am nächsten Tag erwartet uns eine von Jan und Carien de Jong organisierte, gemütliche Ausfahrt durch die Umgebung von Vinkel. Die Holländer übernehmen die Führung, sodass wir die typisch holländische Landschaft genießen können. Das Mittagessen besteht diesmal aus Suppe und vielen üppig belegten Broten, niemand vermisst das sonst übliche holländische Buffet.



Am Abend erfolgt das obligate Festprogramm: Nachtessen, Ansprachen und Livemusik. Leider müssen wir auf diesem Weg erfahren, dass das 30. ISW zugleich das letzte ist, welches von den Holländern organisiert wurde. Ob sich ein anderer Club als Nachfolger finden wird, steht in den Sternen...



Mit diesem Wissen im Hinterkopf machen sich am nächsten Morgen alle umso intensiver über die wenigen Verkaufsstände her, allzu viele Spiti-Teile hat es nicht. Aber es hat auch nicht mehr allzu viel Platz in den Kofferräumen... ;o)

Im Laufe des Nachmittags verabschieden wir uns von den Holländern. Chris und Eliane fahren als Erste los, da sie an diesem Tag noch die ganze Strecke bis in die Schweiz zurücklegen wollen. Als Nächste sind Dani, Marcus, Richi und ich dran, wir fahren an diesem Abend bis Saverne in Frankreich, wo wir nochmals übernachten. Als Letzte fahren Ruedi und Käthi los, die es gemütlich nehmen und die verbleibende Strecke bis nach Hause in zwei Tagen zurücklegen.

Zum Schluss möchten wir unseren Oldies und ihren verantwortlichen Schraubern ein dickes Lob aussprechen. Wohl keiner hätte im Voraus gedacht, dass wir die mehr als 5000 km ohne nennenswerte Probleme bewältigen!

Es war eine tolle Schottland-Reise, an die wir uns sicher noch lange erinnern werden!

Karin und Richi

Herbstausfahrt ins Tropenhaus

Bericht des Organizers



Sechs Spidis und eine Vitesse nahmen an der Herbstausfahrt teil. Nach ein paar Dudelsackklängen starteten wir bei schönem Wetter in Ottenbach ZH an der Reuss. Über Hitzkirch, Beromünster





und Sursee trafen wir etwa zwei Stunden später in Wolhusen ein. Ein zehnminütiger Spaziergang führte dann noch vom Parkplatz zum Tropenhaus. Wir waren etwas spät dran und konnten darum gleich das vorbestellte Mittagessen einnehmen. Das Gemüse und die Früchte für die Speisen werden alle im Tropenhaus selbst angepflanzt. Das Restaurant befindet sich im gleichen Raum wie alle Pflanzen, d.h. die Temperatur und die Luftfeuchtigkeit waren dementsprechend hoch und gewöhnungsbedürftig. Nach dem Essen konnten wir noch selbständig einen Rundgang durch das Tropenhaus machen. Anschliessend ging die Fahrt weiter via Luzern und am Sempachersee vorbei bis nach Gisikon-Root und dann die



3,5 km lange Bergstrecke nach Michaelskreuz hoch. Bei einem Kaffee, einer Glacé und mit reichlich Fliegen – lag es wohl am nahegelegenen Bauernhof? ;-) – ging die Ausfahrt mit wunderbarer Aussicht auf den Zugersee zu Ende. Ich bedanke mich bei allen Teilnehmern.

Stephan Sieburg

Bericht eines Teilnehmers

Zur Herbstausfahrt trafen sich sieben Spitfire-Fahrer und -Fahrerinnen und ein Herald-Fahrer, alle mit Begleitung, im Restaurant Reussbrücke in Ottenbach. Die Anfahrt führte teils durch den Nebel, doch die Wettervorhersage sah für diesen Tag vielversprechend aus. Nach der Begrüssung verliessen wir das Bünztal über den Lindenberg Richtung Mosen am obersten Zipfel des Hallwilersees. Bereits dort konnten wir die ersten Sonnenstrahlen genießen. Von Mosen aus ging die Fahrt über Schwarzenbach Richtung Beromünster. In ländlicher Umgebung, auf sorgfältig ausgewählten Nebenstrassen erreichten wir Wolhusen, das Ziel des Vormittags. Beim Spital konnten wir unsere Fahrzeuge parkieren und über einen Fussweg von etwa einem Kilometer erreichten wir das Tropenhaus Wolhusen.





Die Feuchte und die Wärme der einfallenden Sonne, auch im Restaurant des Tropenhauses, waren anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Es herrschte ein richtig tropisches Klima. Nach einem überaus feinen, gemütlichen Mittagessen konnten wir das Tropenhaus mit den vielen exotischen Fruchtbäumen und -stauden besuchen. Von freundlichen Fachleuten wurden unsere Fragen beantwortet.

Dass die Bananen nach oben wachsen, wussten einige der Besucher, dass sie jedoch solch schöne Blüten tragen, war für viele



erstaunlich. Nach diesem eindrücklichen Besuch «in den Tropen» ging es über Landstrassen weiter bis nach Gisikon-Root, wo wir dem Abzweiger Michaelskreuz folgten. Diese Strecke ist bekannt für das jährlich stattfindende Bergrennen von historischen Zwei-, Drei- und Vierrädern. Die vielen engen Kurven liessen das Renn-

feeling der Teilnehmer erahnen. Im Restaurant wurden wir mit einer nach diesem heissen Nachmittag sehr willkommenen Glace verwöhnt. Danach wanderten wir noch etwa zehn Minuten zum Gipfel. Die Aussicht von dort ist grandios. Im Osten die Stadt Zug, dann der ganze Zugersee und im Westen der Blick auf das Luzerner Land.

Nach diesem Genuss verabschiedeten wir uns und alle traten, um einen wunderbaren Tag reicher, die Heimfahrt an. Recht herzlichen Dank den Organisatoren Stephan und Elisabeth Sieburg mit Tochter, welche super navigierte, für die sorgfältige Strassenauswahl und die Toporganisation dieser wunderschönen Ausfahrt.

Werni Zubler



Techniktag

Für den Techniktag im Oktober hatte sich Werni Spichtig etwas Besonderes ausgedacht: er hatte ein Rennen auf der Slot-car-Anlage Geissbergring (Ninco) mit 4 Spuren und 26,8 m Länge in Bülach organisiert.



Dies ist nicht nur etwas für kleine Buben – ganz im Gegenteil. Das Fahren mit den mit Handreglern gesteuerten Autos will gelernt sein, macht aber auch Spass. So war der Vormittag



fürs Training gedacht. Nach einer gemütlichen Mittagspause galt es am Nachmittag ernst. Ein spannendes Rennen lieferten sich die anwesenden 10 Teilnehmer. In 4 Durchläufen wurde ermittelt, wer am besten mit den verschiedenen Fahrzeugen umzugehen wusste. Den Siegerpokal gewann Roli, Zweiter wurde Herby und den dritten Platz holte sich Stefan. Der jüngste Teilnehmer, Peter Bättig, erhielt den Sonderpreis, ein spezielles Slotcar-Auto. Werni als Halbprofi gab die entscheidenden Tipps und fuhr ausser Konkurrenz. Herzlichen Dank, Werni, für die Organisation.

Peter Lüthi





Fondueschmaus

Bruce's Blog

Ich wurde schon vor einiger Zeit in die Unterwelt (Garage) verbannt, aber auch dort bekommt man so einiges mit. So hab ich gehört, dass es in unserem Club (Zusammenschluss von Passagieren meiner Kollegen) üblich ist, das Vereinsjahr mit einem Fondue zu beenden.

Gesagt, getan! So traf man sich am 10. November am gewohnten Ort, in der Holderbanker Waldhütte. Man munkelt, es brauche nicht mal mehr eine Wegbeschreibung, diese Angeber!

Bei diversen Gelegenheiten brütete mein Passagier laut über einer Idee, für diesen Abend etwas Spezielles vorzubereiten. Für mich tönte das alles nach Bahnhof, sorry, Garage. Er hat schon immer gesagt, Kleinigkeiten würden das Leben versüßen. Davon mehr etwas später.

Also, es soll sich so zugetragen haben: Dani, André und mein Passagier und noch viele andere fleissige Hände bereiteten die Hütte für Gemütlichkeit und Fondue vor – uff, so ein Käse, ääh Aufwand. Und schon trafen die ersten Gäste (alles Passagiere von meinen Kollegen) ein. Ich hörte, dass ein Passagier nicht mit dem Zweitwagen gekommen war, mein Kollege durfte vorfahren, ich war schon ein wenig neidisch!

Und dann gings los, es wurde begrüsst und geplaudert, geknabbert und mit dem ersten Glas Wein angestossen – Gerüchten zufolge soll es nicht das letzte gewesen sein. Als alle eingetroffen waren, begrüsst Dani die Gäste und mein Passagier erklärte ihnen den Fondue-Ablauf. Ach, es ist alles so schwierig, ich probiere es für euch. Er hat gesagt, es gebe vier Sorten Fondue und die Gäste müssten diese auf den Rechauds noch selber zubereiten... Wie auch immer, als i-Tüpfelchen werde mit einem Glöckchen geläutet und dann müsse man jedesmal das Caquelon nach rechts weitergeben.

Ich versteh das Ganze nicht, aber es soll ganz lustig gewesen sein. Es wurde gerührt und gekratzt und im Nu war alles zubereitet. So

schnell wie gekocht, so schnell war alles weggeputzt. Man weiss doch, schnell essen ist nicht gesund – tja, man hatte halt Hunger. Aber das «Gelage» war noch nicht zu Ende. Sorry, wenn ich das so direkt sage, aber wir müssen im nächsten Jahr diese Schlemmerei «ausbaden».

Später wurde noch Kaffee und Kuchen gereicht – speziell zu erwähnen ist da der Eiercognac-Kuchen von Theres. Mein Passagier meinte, wenn alles so lecker sei, könne er sich nicht entscheiden, so fange er beim Dessertbuffet links an und höre rechts auf. Das soll einer verstehen! Es geht doch nichts über ein feines Öl.

Man solle immer aufhören, wenn es am schönsten sei, hatte man mir gesagt. So verabschiedeten sich die Ersten und eins, zwei, drei war nur noch die Putzequipe vor Ort. Die Reinigung der Hütte muss auch sein (wenn sie bei andern auch so genau wären!). Nach getaner Arbeit verabschiedete man sich und der Fondue-Höck 2012 ist Vergangenheit.

Bruce (dä Gäli) Adelman (aufgeschrieben von Richy)





Neues von der Rennstrecke

Leider war die Rennsaison 2012 etwas kurz ausgefallen. Einige Termine überschnitten sich, andere fielen anscheinend der Eurokrise zum Opfer. So blieben nach dem Mutschellen-Showfahren nur noch Spa-Francorchamps und Dijon auf dem Programm.



Spa war ein Hoch-und-tief-Wochenende. Im Qualifying verabschiedeten sich bei beiden Autos die Zylinderkopfdichtungen. Beim Wagen von Urs Steffen vermuteten wir noch grössere Schäden, sodass er zum Rennen 1 gar nicht antrat. Bei meinem haben wir mittlerweile eine Dichtung in $\frac{3}{4}$ Std. gewechselt. Im darauffolgenden Regenrennen (es hat in Strömen geschifft) konnte ich 13 Plätze aufholen, beendete das Rennen als 25. von 59 Fahrzeugen, vor zwei Ford Mustangs, Porsche 911 und MGB V8, knapp hinter einem Jaguar E-Type und TVR Vixen. Kurz vor dem 2. Rennen am Sonntag mussten wir mit Schrecken feststellen, dass die hinteren Radlager kaputt waren. Da ich keine Lust hatte, in der «Eau Rouge» ein Rad zu verlieren, nahm ich halt das Rennen als Zuschauer in Angriff. Übrigens ist Spa eine der schönsten Rennstrecken der Welt, mitten im Wald der Ardennen mit sehr guten Zu-

schauerplätzen. Wer Interesse hat, so ein Rennen mal live zu erleben, kann sich mit mir in Verbindung setzen; der nächste Termin ist vom 14. bis 16. Juni 2013.



Dijon, das für uns nächstgelegene Rundrennen, das von Pieter Bakkers FISC wieder hervorragend organisiert war, sollte noch das abschliessende Highlight der Saison werden. Das Wetter war wie immer super, ein tolles Startfeld mit 41 Wagen. Und ein Auto, das lief wie noch nie. Da bei Urs das Projekt Sechszylinder nun Priorität hat, war er nicht mit eigenem Renner angereist, sondern hat sich bei Ernst Sutter und seinem MGC V8 als zweiter Fahrer eingeschrieben. Die recht guten Zeiten, die er auf den Asphalt ge-donnert hat, zeigen wieder einmal, dass ein Spitfire-Fahrer mit jedem Auto zurechtkommt.



Im Qualifying war die Fahr-bahn noch etwas feucht, das hinderte uns Schweizer aber nicht daran, schon ziemlich weit nach vorne zu fahren: 4. Jürg Schwendimann / Lotus Elan, 5. Ernst Sutter / MGC V8, 20. Herby Senn / Spitfire Mk3, 24. Herbert Rieser / TR3.



Beim 1. Rennen wars vollständig trocken. Ich konnte mich um fünf Ränge verbessern und einen Klassensieg herausfahren. Urs fuhr auf den 6. Rang mit dem MGC, ich wurde 15., Herbert Rieser 25. und Jürg Schwendimann (hatte einen Unfall) 38.



2. Rennen nun mit sintflutartigen Regenfällen. Mit praktisch null Sicht, weil meine Frontscheibe dauernd beschlagen war, konnte ich trotzdem auf den 9. Gesamtrang fahren (vielleicht zahlen sich die Trockenübungen am Computer doch aus). Ernst beendete als 5., Herbert Rieser als 28. und Jürg Schwendimann gab das Rennen auf.



Für das 3. Rennen hatte ich mich etwas mit den PneuS verwachst. Weil es am Vorstart noch geregnet hatte, entschied ich mich für die alten Intermediates mit Vollprofil, leider

trocknete es während des Rennens vollständig ab, sodass die Reifen nicht mehr den vollen Grip hergaben. Ausserdem blieb ich hinter Gerold Schmitt hängen, der mit seinem MGB V8 noch nie derart durch die Kurven geflogen ist, wie mit einem Spiti im Genick. Leider fehlen dann halt auf der Geraden etwas Kubik und vier Zylinder. Trotzdem wurde ich noch 18., Ernst sogar 5. und Herbert Rieser 23.



Unter den Links könnt ihr die Inboard-Aufnahmen von Dijon ansehen.

www.youtube.com/watch?v=JDtRixcy6Dg&feature=youtu.be

www.youtube.com/watch?v=00SH9SyOjfo

Viel Vergnügen, Herby Senn

Man hat nie ausgeträumt.

