



Sommer 2011



DER PRÄSI HAT DAS WORT

*Sommerzeit, Ferienzeit, ich
wünsche allen schöne Som-
merferien*

Ich möchte aber trotzdem in unserem Clubheft noch ein paar Worte verlieren. Zuerst mal das Unangenehme: Wo sind die früher so zahlreichen Organisatoren für unsere Anlässe? Unser Club wächst stetig, aber es liegt meistens am Vorstand oder an den immer gleichen Mitgliedern, etwas in die Wege zu leiten. So ist es nicht verwunderlich, dass Ausfahrten und Treffen immer in den gleichen Regionen stattfinden oder mangels Organisation ausfallen. Also appelliere ich nochmals: meldet euch, es tut nicht weh.

Rückblick: Generalversammlung im frühlingshaften Areal des Campingplatzes Mosen am Hallwilersee. Eine tolle Frühlingsausfahrt, organisiert von Jean Pétermann in seinen geliebten Jura, mit Höhlenbesichtigung und Dino-Park. Das ausgesuchte Verschiebedatum

hätte nicht schöner sein können, Sonne pur und fröhliche Clubmitglieder und Gäste.

Ausblick: Die Nachtausfahrt steht wieder einmal in den Sternen. Oldtimertreffen in Eptingen. British Car Meeting in Mollis, wo wir wieder mit einem kleinen Stand mit Clubartikeln vertreten sind. Weekend im September, organisiert von unserer Ostschweizer Sektion, von Marcus Schmid und Co. Techniktag – da suchen wir noch interessante Themen; weiss wer was, bitte melden. Fonduehöck von Richy und mir organisiert.

Nun wünsche ich allen schöne erholsame Ferien, wo immer ihr sie auch verbringt. Ich würde mich freuen, euch zahlreich in Mollis begrüßen zu dürfen.

Dani Senn

Frühlingsausfahrt im Jura

Bei super schönem Wetter nahmen 11 Fahrzeuge mit total 23 Personen an der Ausfahrt teil, 8 Spitfire und 3 Gästefahrzeuge: 1 Lotus Elan Cabriolet weiss von Beat und Caroline Markwalder mit Kindern Naomie (4) und Laura (2), 1 Mercedes-Benz 450 SL Cabriolet bordeaux-rot von Ruedi und Brigitte Caprez (Caprez Motorsport Bremgarten) sowie 1 Porsche Caymann S weiss von Laurent Pétermann (mein Sohn) mit Freundin Jasmine.



Alle Autos trafen schön sauber aufpoliert und gepflegt ein. Der Treffpunkt war um 8.45 Uhr vor dem Restaurant Horner in Hendschiken. Alle Teilnehmenden waren pünktlich da.

Nach der Begrüssung von Jean (Organisator) folgte das Briefing inklusive Kartenverteilung. Um 9 Uhr ging es dann los. Vorne die Spitfire und hinten die Gästefahrzeuge. Richtung Lenzburg, dann auf der Autobahn Richtung Oensingen. Die Kolonne bewegte sich in einem guten Tempo mit 120 km/h und wenig Verkehr. Auf der Hauptstrasse nach Balsthal wartete Rolf Messmer mit seinem schönen dunkelgrünen Spiti auf uns und gliederte sich in die Kolonne ein. Laurent mit seinem Porsche war immer der Hinterste, er meldete sich ab und zu bei mir, um eine gute und sichere Fahrt zu gewährleisten. Wir fuhren nach Moutier praktisch ohne Verkehr. Später in Delémont durch die Stadt und in Develier wartete Ruedi Witschi mit seinen Subaru Forester auf uns. Mit schnellem Tempo ging es den Berg hinauf bis zum Restaurant Les Rangiers. Eine herrliche Terrasse war für uns reserviert. Dort nahmen wir Kafi mit Gipfeli von 10.30 bis 11 Uhr ein. Alle waren glücklich, dass die Ausfahrt mit so schönem Wetter durchgeführt werden konnte.



Der Subaru von Ruedi wurde in Les Rangiers parkiert. So konnte er in den Spiti von Rolf einsteigen und mitreiten. Bei der Ausfahrt nach Porrentruy machten wir einen kurzen Halt, um einige Fahrzeuge aufzutanken.

Weiter ging's über die schöne blühende Landschaft der Ajoie bis nach Réclère. Dort nahmen wir das Mittagessen zu uns. Die Autos wurden direkt vor dem Hotel-Restaurant parkiert.



Zwei lange Tische waren auf der angenehm schattigen Veranda für uns reserviert. Jean offerierte den Apéro, einen erfrischenden weissen Mont-sur-Rolle. Wir wurden sofort mit

der Vorspeise, einem gemischten Salat, bedient. Das Menu kam gleich anschliessend (ein paniertes Schnitzel mit Pommes-Frites und Gemüse garnitur) und zum Abschluss gabs noch ein Dessert (eine Vacherin-Glaccé). Der gute und schnelle Service hat alle begeistert. Die Chefin konnte uns die Besichtigung der Tropfensteinhöhlen inklusi-



ve Saurierpark direkt anschliessend organisieren, sodass wir keine Wartezeit im





Programm hatten. Die ganze Besichtigung dauerte ca. zwei Stunden und war sehr eindrucksvoll.

Um 16 Uhr stiegen wieder alle in die



Fahrzeuge ein und nach etwa 100 Metern fuhren wir über den (französischen) Zoll. In Frankreich heisst die Region

entlang des Flusses (Doubs) Le Clos du Doubs. Wieder über den (schweizerischen) Zoll, ohne Kontrolle, bis nach St. Ursanne, wo wir eine kleine Durst-



Pause machten, um uns kurz zu erholen und zu erfrischen. Weiter nach Les Rangiers über die bekannte Berggrennstrecke St. Ursanne–Les Rangiers. Die Strecke war wie für uns reserviert, kein Verkehr! Oben parkierten alle



wieder auf dem Rennparkplatz, wo der Subaru von Ruedi wartete. Ruedi verabschiedete sich von uns und fuhr nach Hause Richtung Basel. Unsere



Fahrt ging weiter den Berg hinunter, Boécourt, Glovelier, die schöne Schlucht von Les Gorges du Pichoux, weiter nach Moutier und wieder nach Balsthal.

Plötzlich, in Aedermansdorf, machte mich Dani, der hinter mir fuhr, mit der Lichthupe aufmerksam. Soeben sah ich die Wassertemperatur meines Spitis steigen. Sofort machte ich Halt bei einer Tankstelle und öffnete die Motorhaube. Die Spezialisten der Rennabteilung, Dani, Herbi und Urs, und ich kamen zum Einsatz. Die Bride vom unteren Wasserschlauch hatte sich plötzlich ohne Grund gelöst!!! In knapp 10 Min. wurde alles wieder in Ordnung gebracht und wir konnten wieder weiter nach Balsthal, Oensingen und via Autobahn nach Hause fahren.

Ich bedanke mich noch bei allen, die an dieser schönen Ausfahrt teilgenommen haben, und speziell bei Peter Lüthi für die gute Idee der Verschiebung auf den 29. Mai. Natürlich geht auch ein grosses Dankeschön an Petrus, der für das Bombenwetter verantwortlich war. Die Teilnehmenden waren: Jean und Jacqueline Pétermann, Paul und Maria Huwiler, Max und Jasmin Koch, Peter und Myrta Lüthi, Rolf Messmer, Stefan Schmid, Dani Senn, Herby Senn, Urs und Barbara Steffen, Ruedi Witschi. Gäste: Ruedi und Brigitte Caprez, Beat und Caroline Markwalder mit Naomie und Laura, Laurent und Jasmine Pétermann.

Jean Pétermann



Weekend Plattfüess 1.–3. Juli



Am Freitagmorgen um 9 Uhr trafen sich die Plattfüessler in Sihlbrugg zum traditionellen 3-Tages-Ausflug. Bei etwas düsterem Wetter fuhren wir los über den Hirzel, den Ricken Richtung Tog-

genburg. Am Fusse des Hinterforst (Altstätten/SG) wurde uns ein feines Spidi-Picknick serviert.

Auch die Sonne zeigte sich immer mehr von der besten Seite. Bei Sonnenschein konnten wir die Fahrt fortsetzen über die Grenze und das Furkajoch Rich-



tung Bezau im Bregenzerwald, wo die Unterkunft auf uns wartete. Vor dem Nachtessen gab es noch einen Städtchen-Rundgang (mit Bier oder lädele).



Am Samstagmorgen starteten wir bei schönem Bilderbuchwetter zum Höhepunkt des Ausfluges. Angekommen auf dem idylli-





schon Bahnhofplatz konnten wir unsere Spidis vor dem Nostalgie-Dampfzügli aufstellen. Wir fühlten uns wie in den 60er-Jahren. Ja, so eine Dampfbahnfahrt im Barwagen ist schon etwas Besonderes!!!

Am Sonntagmorgen nach einem währschaften Frühstück gings wieder Richtung Schweiz, über herrliche Landstrassen und durch Dörfer, natürlich wieder mit Kaffeehalt.



Dann weiter bis nach Rothenthurm, wo es zum Abschluss noch ein üppiges Zvieri/Znacht gab vor dem nach Hause gehen.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die bei der Organisation beteiligt waren. Das Weekend war wieder super! Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr!

Plattfüess Lozärn, Werner Spichtig



GV-Protokoll 2011

**29. GV des Spitfire Clubs Schweiz vom 5. März 2011
im Saal des Camping Seeblick, Oltenstr. 1, 6295 Mosen**

Begrüssung:

Dani begrüsst die 32 Anwesenden und gibt das Menü bekannt, denn als Erstes werden wir essen.

Kurz vor 21 Uhr eröffnet der Präsi die GV. Vom Vorstand sind Rolf Messmer (Kassier) und Günther Stückle (Beisitzer) krank, Roland Stöckli (Aktuar) ist in den Ferien. Rolf wird von Werni Zubler vertreten und Roland von Myrta Lüthi.

Entschuldigt haben sich folgende Mitglieder: Adolf Schneider, André Quain, H.P. Linder, Claudia Ledermann, Niklaus Meyer, Peter Lüthi II, Stefan Schmid, Esther Frey, Karl Maurer, André Bättig, Franz Bläsi, Jürg Wirth, Ruedi Tellenbach, Rudolf Ammann, H.R. Blaser.

Wahl des Tagespräsidenten und der Stimmenzähler:

Luciano Tona wird als Tagespräsident amten und Dieter Messmer und Werni Spichtig werden, sofern nötig, die Stimmen zählen.

Protokoll der GV 2010:

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

Mutationen:

Die Neumitglieder werden mit Applaus begrüsst.

Jahresberichte:

a) Präsident:

Die GV 2010 wurde von der Sektion Solothurn organisiert.

Als Frühlingsausfahrt hatte Marcus eine Sternfahrt zum Oldiepoint Schaffhausen organisiert; ebenso hatte er mit dem Opel-Club einen Deal gemacht, sodass wir an dessen Treffen im Hochybrig als Special Guests eingeladen waren. Leider liess das Wetter an beiden Anlässen zu wünschen übrig!

Für die Ostschweizer wurde ein spezieller Techniktag organisiert, an dem der Spiti von Richy Stössel den Fiva-Pass erhielt.

Im September konnte man endlich wieder mal bei einem Clubmitglied Spalier stehen: Herby und Sandra heirateten und taufte zugleich ihre Tochter Morgaine-Isabella.

Die Nachtausfahrt wurde abgesagt; beinahe wäre dasselbe mit der Herbstausfahrt passiert. Stattdessen wurde anlässlich eines Oldie-treffens auf dem Gelände des Zeughauses in Lenzburg ein Club-nachmittag organisiert – mit mässigem Erfolg: ganze 3 Spitis getrauten sich aufs Areal – und das bei Hunderten von Zuschauern! Der offizielle Techniktag Anfang Advent war das Highlight des vergangenen Jahres. Unter André Bättigs Leitung durften die begeisterten Kinder Lebkuchenhäuschen und die Erwachsenen ebensolche Autos und Herzen verzieren. In einer Pizzeria liess man den Tag gemütlich ausklingen.

Der alljährliche Fonduehöck findet immer mehr Anhänger. Richy und Dani machen sich Gedanken über eine grössere Hütte.

Der Club wurde während des Jahres an verschiedenen Anlässen im In- und Ausland vertreten, so in Ebenweiler, in Mollis, in Morges, am Weekend in Holland, am Rassemblement des Dachverbandes und auf verschiedenen Rennstrecken, so z.B. am Nürburgring, in Spa oder Dijon.

Dani lobt die neue Webseite, die immer up to date ist und auf der die aktuellsten Daten und Fotos zu sehen sind.

Er erinnert daran, dass sich alle Clubmitglieder engagieren dürfen und nicht nur immer der Vorstand etwas organisieren sollte.

b) Delegierter SDHM:

Peter und Dani haben die GV des Dachverbandes besucht. Es läuft eine Petition, dass Oldtimer nicht gebüsst werden sollen, wenn sie am Tag kein Licht haben – oftmals wird das für Oldies mit schwachen Lichtmaschinen zum Problem. Ebenso gibt es ein Projekt betreffend Sammelvignetten für Oldtimer-Besitzer.

Mit dem Chef der Vereinigung schweizerischer Strassenverkehrs-



ämter fand eine Chropfleerete statt zur willkürlichen Erteilung des Veteraneneintrags.

Alt Bundesrat Leuenberger hatte vor seinem Abgang ein Gesetz in die Vernehmlassung geschickt, welches es den Städten erlaubt hätte, Feinstaubzonen einzurichten – für Oldtimer-Fahrer eine unmögliche Situation. Seine Nachfolgerin Doris Leuthard wurde mit Mails und Briefen von verärgerten Autofahrern (auch von unserm Dachverband und von Dani) eingedeckt, sodass dieses unsinnige Gesetz schliesslich fallen gelassen wurde. Der Dachverband wird weiterhin ein wachsames Auge auf solche politischen Vorstösse haben.

Kassa- und Revisorenbericht:

Der Kassabericht von Rolf Messmer wird von Werni Zubler erläutert. Die neue Homepage kam etwas teurer zu stehen als budgetiert. Es resultiert ein Minus von 1498.35 Franken und ein Vereinsvermögen von 22'236.47 Franken.

Bericht des Revisors:

Der Revisorenbericht wird ebenfalls von Werni Zubler verlesen. Er hat die Kasse und alle Belege geprüft, die Bücher sind sauber geführt. Er empfiehlt dem Kassier Decharge zu erteilen. Die Abrechnung wird einstimmig angenommen.

Demissionen:

Keine

Wahlen:

Es werden immer noch ein Vizepräsident und ein bis zwei Beisitzer gesucht. Da sich niemand spontan meldet, lässt Luciano den bisherigen Vorstand in globo wählen. Dieser wird einstimmig bestätigt.

Ehrungen:

Da keine speziellen Ehrungen vorliegen, dankt Dani an dieser Stelle allen, die immer mithelfen.

Jahresprogramm 2011:

Siehe Heft Winter 2010/11, Seite 38/39, oder auf der Homepage, wo immer die neusten Daten zu finden sind.

Verschiedenes:

Marcus stellt das Weekend vom 16./17./18. September 2011 vor. Am Freitag oder allenfalls Samstag trifft man sich im bereits bekannten Hotel Heidiland in Maienfeld. Am Samstag wird Richtung Diavolezza (3000 m ü. M.) gestartet, wo auch übernachtet wird. Über ein bis zwei Pässe gehts am Sonntag wieder zurück nach Maienfeld.

Marcus macht zudem Werbung für die «Klassikwelt Bodensee», die grandios sein soll.

Peter macht auf das Meilenwerk Horgen aufmerksam und erinnert daran, dass er immer auf der Suche nach Fotos ist, die sich als Titelbild für die Clubzeitschrift eignen.

Dani teilt mit, dass auch in diesem Jahr wieder ein Rennteam, diesmal sogar mit zwei Fahrern (Herby und Urs,) unterwegs sein wird.

Mehrere von Peter gestaltete Varianten für einen Flyer, den man an Anlässen und Ausflügen als Mitgliederwerbung verteilen will, zirkulieren zur Begutachtung.

Um 22 Uhr ist der offizielle Teil der GV beendet.

SPITFIRE CLUB Schweiz
Als Vertretung des Aktuars:
Myrta Lüthi



Ausfahrt zum 1. Oldietreff in Eptingen

Besammlung war um 9.45 Uhr in Lenzburg vor der Garage im alten Zeughaus. Das Wetter dazu: immer wieder grauer Himmel, Sonnenstrahlen, dunkle Wolken und eine gefühlte Temperatur von knapp 18 Grad. Ein Wetter also zum Lesen oder Relaxen, aber sicher nicht um mit dem Spitfire offen eine Ausfahrt zu machen. Nichtsdestotrotz kamen doch diverse Leute aus nah und fern mit dem Spitfire. Dani verteilte das Roadbook und dann gings via



Aarau Richtung Saalhöhe und danach war eine Strecke auf dem Programm, die die wenigsten kannten, quer durch das Baselbiet. Nach etwa 90 Minuten waren wir am Ziel bei der Mineralquelle in Eptingen. Die Sektion Ostschweiz war kurz vor uns eingetroffen und somit waren wir doch 8 Spitfire vom Schweizer Club.





Nach den diversen «Verdeck zu und offen»-Übungen gings am 14 Uhr noch ins «Brüggli» zu Fridel und Rosy zu Kaffee und Dessert (grösste Glacekarte der Schweiz).

Es war eine Ausfahrt an ein Treffen,

das nicht nur eine Automarke bevorzugte, sondern es hatte von allem, das 2 oder 4 Räder hat, etwas dabei.

Ich persönlich finde solche Treffen immer sehr interessant und speziell.



Peter Lüthi

Oldtimer und Bioethanol

Die finalen Ergebnisse der Studie «Oldtimer und Bioethanol»

Entgegen anders lautenden Darstellungen wird durch diese Studie bewiesen, dass ein Oldtimer ohne Teil-Umrüstung durch Bioethanol geschädigt wird. Bereits im August 2008 lagen erste Ergebnisse der Universität Kettering, USA, vor, welche die Untersuchung im Auftrag eines grossen Versicherungskonzerns vorgenommen hatte. Die Versicherung zählt mit 600 000 Sammler-Fahrzeugen zu den grössten der USA. Das Ergebnis der Studie zeigt auf, warum nicht alle Oldtimer umrüstbar sind. Ziel der Studie war es, herauszufinden, ob eine Schädigung an Oldtimern auftritt, wenn Bioethanol über längere Zeit verwendet wird und welche Massnahmen getroffen werden können, um evtl. Schäden vorzubeugen.

Die zentralen Themen der Studie sind:

1. Verträglichkeit von Bioethanol mit Bauteilen, Dichtungen und Schläuchen im Kraftstoffsystem
2. Bioethanol und die Bauteile des Motors und des Kraftstoffsystems
3. Löst Bioethanol alte Rückstände im Tank und in den Kraftstoffleitungen und verstopft somit die Vergaser?
4. Löst der Ethanol-Anteil Gummiteile an und verursacht somit frühzeitig poröses Material?
5. Wie ist das Startverhalten mit Bioethanol bei kaltem Wetter?

Fazit: Je älter das Fahrzeug, desto grösser die negativen Auswirkungen durch die Verwendung von Kraftstoff mit Ethanol-Anteil. Ganz besonders betroffen sind die Benzinpumpen und die Vergaser.

Wirkt sich die Kraftstoff-Verflüchtigung auf den KFZ-Betrieb aus?

Bei einer Zugabe von Ethanol (bis ca. 5%) in herkömmlichen Kraftstoff ist durchaus eine messbare Erhöhung der Verflüchtigung in Form von Gas festzustellen. Raffinerien sind gesetzlich verpflichtet, sich an eine geregelte Norm der Verflüchtigungsgrenze (internationale Regelung EN 228) zu halten und es dürfte seitens der Hersteller auch sichergestellt sein, dass diese Normen eingehalten



werden. Dennoch treten bei der möglichen Vermischung von regulärem herkömmlichem Kraftstoff mit Bioethanol Verdunstungen auf. Die Möglichkeit, zwei verschiedene Kraftstoffe miteinander zu vermischen, ist nicht abwegig, da es noch keine Vorschriften zur Kennzeichnungspflicht im Falle der Einführung von Bioethanol gibt. So könnte es passieren, dass der Verbraucher unwissend Bioethanol tankt und damit im Tank eine Mischung erzeugt. Eine solche Mischung kann beim Anlassen des Fahrzeuges zu merklichen Nachteilen führen wie z. B. Unregelmässigkeiten beim Anlaufen, bedingt durch wechselnde Anreicherung des Kraftstoff-Luft-Gemisches. Das Gemisch schwankt durch die Verdampfung von einer zu satten Anreicherung bis hin zu einem zu schwachen Gemisch. Sicherlich ist dies von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich. Auch bei höheren Geschwindigkeiten kann es bei Einspritzpumpen und Vergasern zu hohen Schwankungen kommen. Dies hat auf Dauer auch Auswirkungen auf das gesamte Kühlsystem.

Ist Bioethanol schädlich für Bauteile des Kraftstoffsystems?

Ja. Besonders bei Vorkriegsfahrzeugen wurden viele Komponenten aus Elastomeren (gummiartige Plastikteile) und Aluminium verbaut. Ethanol greift diese Teile an. Aluminium korrodiert und die Elastomere beginnen porös zu werden und zu zerfallen. Damit können solche Bestandteile auch in die feinen Düsen des Vergasers gelangen. Zum grössten Teil sind Vergaser aus Aluminium gegossen. Ethanol greift Aluminium an und verursacht auf Dauer Korrosion. Dieser Effekt ist allerdings noch nicht gänzlich nachgewiesen. In Südamerika wird bereits Bioethanol-Kraftstoff verwendet und die Vergaser werden entsprechend umgerüstet. Die alten Vergaser werden durch eine Kupfer-Galvanisation angepasst und damit vor der Ethanol-Korrosion geschützt.

Durch eine Langzeitstudie ist inzwischen ermittelt, welche Metallarten im Kraftstoffsystem durch die Nutzung von Bioethanol

angegriffen werden und dadurch korrodieren. Die Liste dieser Metalle trifft in hochgradigem Masse auf Oldtimer zu. So betrifft dies grmäss der Studie folgende Metalle:

- Teile aus Zink oder mit Zinklegierungen (auch verzinkte Metalle)
- Bronze
- Kupfer
- Stahl mit einer verbleiten Schicht
- Aluminium

Diese Metalle werden vor allem im Tanksystem, in den Kraftstoffleitungen, in Verbindungselementen des Kraftstoffsystems und in Vergasern verwendet. Die anfängliche Meldung der meisten Fachmedien, Vergaser mit Bronze galvanisieren zu lassen, ist somit widerlegt, da auch Bronzelegierungen nach den neusten Erkenntnissen vor Korrosion nicht geschützt sind. Die Kraftstoffindustrie ist also gefordert, entsprechende Additive zu entwickeln, die diese Systeme schützen. Bei modernen Fahrzeugen sind die meisten Teile im Kraftstoffbereich aus Kunststoff und somit nicht betroffen.

Wie wirkt sich Bioethanol auf das Kraftstoffleitungssystem aus?

Da sich sowohl im Benzintank als auch in den Kraftstoffleitungen und -systemen über die Jahre Rückstände angesammelt haben, wird es am Anfang bei der Verwendung von Bioethanol Probleme geben. Der Grund dafür ist, dass Ethanol auch ein Lösungsmittel ist und diese Rückstände gelöst werden. Dabei flocken sie aus und verstopfen dann Filter, Pumpe und Vergaser. Diese Probleme erledigen sich allerdings mit der dauerhaften Verwendung von Bioethanol, da sich die Sedimentrückstände nach und nach lösen und dadurch Leitungen bzw. Bauteile nach längerem Gebrauch gereinigt sind. Allerdings empfiehlt es sich, gerade in der Anfangsphase, einen Zusatzfilter, der regelmässig gereinigt werden muss, vor empfindlichen Bauteilen wie Benzinpumpe und Vergaser einzubauen.



Wie wirkt sich Bioethanol auf Kunststoff und Gummitteile aus?

Die Langzeitstudie liefert auch Erkenntnisse über das Zusammenwirken von Bioethanol und Kunststoff bzw. Gummitteilen. Besonders schwer betroffen sind folgende Materialien/Bauteile:

- Nylon
- Kork
- Schellack (ist in seiner Grundform mit Alkohol verdünnt)
- Polyester und Epoxy
- Elastomere und Dichtungsmaterialien

Anstatt Dichtungspasten sollte an den entsprechenden Stellen Teflonband zur Abdichtung verwendet werden. Die bei Tankrestorationen eingesetzten Dichtmaterialien sind ebenfalls alkohollöslich und daher nicht zu empfehlen. Es entsteht eine viskose Schicht, die sich lösen kann und in den Kraftstoffleitungen zur Verstopfung führt.

Kann der Ethanolgehalt den Feuchtigkeitsgehalt im Motor und im Kraftstoffsystem anreichern?

Chemisch gesehen bindet Ethanol Wasser. Es lässt sich mit Wasser vermischen und ist in jedem gebräuchlichen Reinigungsmittel enthalten. Allerdings ist das Kraftstoffsystem ein geschlossenes System, sodass keine Feuchtigkeit eindringen kann. Im Gegenteil: Der Ethanolanteil ist zum Vorteil des Motors, denn er bindet die Feuchtigkeit im Motor und führt diese mit den Abgasen ab.

Hat das Bioethanol eine Auswirkung auf die Ventile?

Diesbezüglich gibt es keinen Grund zur Sorge. Ethanol verbrennt etwas kühler und schont somit die Ventile. Dies ist auch der Grund, warum die hoctourig drehenden Rennfahrzeuge mit reinem Alkohol gefahren werden.

Wirkt sich Bioethanol auf ältere Motoren – z.B. von Vorkriegsmodellen – aus?

Oldtimer-Besitzern von Vorkriegsfahrzeugen, die auf bleifreies

Benzin umgerüstet hatten, bereitete das Thema «Ventile» grosse Sorgen. Ethanol hat keinerlei Einfluss auf die Ventilsitze, im Gegensatz zu bleifreiem Benzin, das einen schädigenden Film auf den Ventilsitzen und bei gehärteten Ventilsitzen schädigende Rückstände am Gusseisen, das für damalige Motoren verwendet wurde, hinterlässt.

Bildet Ethanol schneller Dampfblasen oder wirkt es sich temperaturabhängig auf die Vergaserfunktion aus?

Nein, Dampfblasen bilden sich nicht stärker durch den Ethanolanteil. Bei extremer Kälte oder grosser Hitze und auch in extremen Höhen muss die Leerlaufeigenschaft ebenso nachgestellt werden wie bei normalen Kraftstoffen.

Funktioniert Ethanol mit Einspritzpumpen?

Die Verwendung von Bioethanol hat keinerlei Einfluss auf die Funktion von Einspritzpumpen.

Reduziert die Verwendung von Bioethanol den Kraftstoffverbrauch?

Diese Frage hängt noch von vielen Faktoren ab. Zum einen hängt der Verbrauch sehr von der Aussentemperatur ab. Zum andern ist es die Fahrweise, die den Verbrauch massgeblich steuert. Generell haben Forschungen ergeben, dass die Reduzierung des Verbrauchs ca. 2% beträgt.

Hat Bioethanol ein anderes Brandverhalten als normaler Kraftstoff?

Kraftstoffe mit einer Anreicherung von 5–10% Ethanol haben ein ähnliches Brandverhalten wie die herkömmlichen Kraftstoffe. Damit reichen auch herkömmliche Feuerlöscher an Bord aus, um bei kleineren Vergaserbränden dem Feuer Herr zu werden.

Allerdings kann es bei Löscharbeiten bei grösseren Bränden zu Problemen kommen, da die herkömmlichen Schaumarten, die zur



Brandbekämpfung von herkömmlichen Kraftstoffen konzipiert wurden, von Ethanol zersetzt werden können. Gerade bei Konzentrationen von mehr als 10% können herkömmliche Löschmittel nicht eingesetzt werden. Ein wichtiger Hinweis noch: Ethanol brennt unsichtbar. Wenn der Benzinanteil verpufft ist, kann Ethanol unsichtbar noch weiterbrennen.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Einsatz von Bioethanol für Oldtimer mit einigen Nachteilen verbunden ist. Solange es noch normale Kraftstoffe gibt, ist das Problem umgehbar – aber dann bliebe einem, der fahren soll, nur die Umrüstung und eventuelle Umbauten.

Quelle: Oldtimer TV, Schreiber: Christian Sury



Endlich ist das Geheimnis von Area 51
(UFO-Stützpunkt der USA) gelüftet!

Hochs und Tiefs am Rallyecup 2011

Nach längerer Abstinenz hat es Rolf Messmer und mich wieder gepackt und wir meldeten uns für den historischen Rallye-Cup 2011 an. Dieser Cup beinhaltet drei zweitägige Rallyes in der Schweiz und das eintägige Aargovia-Rallye. Cup 1 (Rallye Nordwestschweiz) und das Aargovia-Rallye haben wir bereits mit wechselndem Erfolg bestritten. Beim Erscheinen der Clubzeitung werden wir auch das Rallye Zentralschweiz bestritten haben. Was im September noch folgt, ist das Rallye Ostschweiz (www.rallye-yors.ch).



Der Cup 1 wurde in Muttenz beim Panteon gestartet. Wir hatten die Ehre, mit der Startnummer 1 als sogenannter Staubsauger ins Rennen zu gehen. Die Strecke, gespickt mit Gleichmässigkeitsprüfungen, Chinesenprüfungen, Fahren nach Kartenausschnitten, Slalom in vorgegebener Zeit, führte von Basel ins aargauische



Fricktal, via Solothurner Jura zurück ins Baselland, weiter ins Solothurner Mittelland, via Gänsbrunnen in den tiefsten Jura und zurück nach Basel. Alles meistens auf verschlungenen Pfaden (2.- und 3.-Klass-Strassen). Tagesetappe war Balsthal, wo wir auch übernachteten.



Anfangs lief es uns ziemlich gut, wir lagen im Gesamtklassement auf dem vierten Rang, bis uns am Samstagabend nach einer Hetzjagd über die Schmiedmatt und zurück über den Balmberg ein kleiner, aber verheerender

Fehler passierte. In der Meinung, das sei gewesen, fuhren wir direkt ins Hotel, wo wir ernüchert feststellten, dass wir unterwegs eine Sonderprüfung übersehen hatten. Man sollte halt das Kleingedruckte wirklich immer lesen. Flugs zurück an den Start, aber halt 3 Minuten auf die Sollzeit verloren, was uns 600 Strafpunkte einbrachte (es hätte zeitlich 100-mal gereicht, wenn...). So landeten wir auf dem zweitletzten Platz dieses Rallyes, welches am Sonntag via Jura, Solothurn, Baselland nach Basel führte. Natürlich waren wir enttäuscht, es spornte uns aber an, es das nächste Mal besser zu machen.

Das Argovia-Rallye zwei Wochen später war unsere Chance, allen zu zeigen, was in unserem «niedlichen Autöchen», meinem hellblauen Spidi, und in Rolf und mir steckt. Gestartet wurde im Birrfeld, wir mit der Startnummer 11. Wie am Cup wechselten sich die vom Organisator im Bordbuch gestellten Aufgaben ab. Nur dieses Mal hatten wir auch das Kleingedruckte gelesen, denn aus Fehlern lernt man ja bekanntlich. Via Bözberg–Frick–Kaistenberg–

Laufenburg–Etzgen und was weiss ich noch, wo überall durch, erreichten wir gegen Mittag Wettingen, wo wir den obligaten Mittagshalt mit Wurstsalat hatten. Nach einer guten Stunde starteten wir zur zweiten Etappe, die uns entlang des Mutschellens, via Wohlen, Villmergen, dem Lindenberg bis auf den Horben und zurück nach Mellingen führte. Wir meinten, diesmal alles richtig gemacht zu haben, und warteten gespannt auf die Siegerehrung. Natürlich wurde diese wie üblich von hinten nach vorne verlesen. Die Spannung stieg mit jedem Rang nach vorne und wir wurden immer nervöser. Am Schluss waren nur noch 2 Teams von 24 gestarteten übrig.

2. Rang: Daniel Senn/Rolf Messmer / Triumph Spitfire

1. Rang: Fränzi Jud-Hilfiker/Roland Hilfiker / Triumph Spitfire

Hinzu kommt noch ein guter 6. Rang von unserem Clubmitglied Anton Bolzli, auch mit einem Triumph Spitfire.

Wir Spidifahrer freuten uns natürlich mächtig, unsere «Jööö»-

Autos haben es wieder mal allen gezeigt. Zitat eines Corvette-Fahrers: «Das nächste Mal komme ich auch mit einem Spitfire, ich will auch mal gewinnen.» Meine Antwort darauf: «Tja, Hubraum ist eben doch nicht alles.»

Links ist ein Auszug aus dem Roadbook des Argovia-Rallyes abgedruckt.

Auf ein Neues am Rallye Ostschweiz mit Start in Romanshorn am 3. und 4. September.

Leyland Triumph Swiss Rallye Team
Dani Senn/Rolf Messmer

Start einer Chinesenprüfung

Km Total	Km partial	Richtung (Zeichen)	Information
0.00 km	0.00 km		ZIK Richtung Brugg
2.40 km	2.40 km		Hübel
4.00 km	1.60 km		Postlecher
4.20 km	0.20 km		✓
5.80 km	1.70 km		✓
6.90 km	3.00 km		Stopp ✓
8.20 km	0.40 km		✓
10.90 km	1.60 km		✓
14.40 km	3.50 km		✓ P
18.60 km	2.20 km		Kein Vorstoss ✓
19.30 km	2.70 km		Stopp ✓
19.30 km	2.70 km		Vorsicht Hauptstrasse ✓
22.40 km	3.10 km		Rollst in Dorf Gensingen ✓

Es folgen noch 3 weitere Seiten, insgesamt 45 Km



gell i machs guet