



---

# DER PRÄSI HAT DAS WORT

Hoi zäme

Bereits ist wieder ein halbes Jahr vorbei. Angefangen haben wir mit einer gut besuchten GV im März in Oensingen. Weiter sollte es mit der Frühlingsausfahrt gehen, die fiel aber wieder einmal beinahe dem Wetter zum Opfer. Nein, dies liessen wir uns von Petrus nicht gefallen und wir verschoben sie flugs um einen Monat. Bei schönstem, warmem Frühlingswetter machte sich eine stattliche Anzahl Spidis nach dem obligaten Kaffee und Gipfeli am Treffpunkt in Dieters Werkstatt auf und fuhr über Land nach Bleienbach zum sonntäglichen Oldtimer-Treff. Trotz Riesen-Andrang fanden wir noch Platz, um unsre Lieblinge zu präsentieren. Nach dem Mittagessen löste sich dann unsere Veranstaltung nach und nach auf.

Nun sind erst mal Sommerferien angesagt, anschliessend werden einige am Weekend der Ostschweizer Sektion teilnehmen. Für die Herbstausfahrt suchen wir **D R I N G E N D** noch einen Organisator. Am 28. September findet in Lenzburg auf dem Zeughausareal ein Oldtimertreffen

statt. Dies ist direkt vor meiner Werkstatt.

Das Racing-Team wird einen Tag der offenen Tore durchführen. Clubmitglieder sind herzlich willkommen. Am Techniktag wird Peter Lüthi uns ins Musikautomaten-Museum in Seewen führen.

Richy hat sich bereits wieder was Neues für den traditionellen Fonduehock im November einfallen lassen.

An der GV haben wir ja beschlossen, aus dem Dachverband auszutreten. Das Schreiben wurde abgeschickt, eine Bestätigung oder Antwort haben wir noch nicht erhalten. Inzwischen haben sich die Wogen in den beiden Verbänden etwas geglättet, es scheint, dass der neue gesamtschweizerische Einheitsverband doch zustande kommt. Der Vorstand wird dies beobachten und zu gegebener Zeit wieder orientieren.

Wünsche zu guter Letzt allen schöne Ferien. Auch ich werde mich einige Wochen beim Bergbachfischen erholen, händs guet.

Dani Senn



## GV-Protokoll 2014

32. GV des Spitfire Clubs Schweiz vom 8. März 2014  
im Restaurant Rössli, Oensingen

### Begrüssung

Nach der kurzen Begrüssung durch den Präsidenten wird uns ein ausgezeichnetes Essen serviert. Kurz vor 21 Uhr gehts zur Sache. 36 Anwesende tragen sich auf der Präsenzliste ein. In einem kurzen Rückblick von Dani und mit einer Schweigeminute wird des verstorbenen Mitglieds Hans Strassmann gedacht.

### Wahl des Tagespräsidenten und der Stimmenzähler

Marcus Schmid wird als Tagespräsident und André Bättig und Werni Spichtig werden als Stimmenzähler bestimmt.

### Protokoll der GV 2013

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

### Mutationen

Dani begrüsst die anwesenden Neumitglieder und hofft auf ihre aktive Beteiligung am Clubleben.

### Jahresberichte

#### a) Präsident

Dani erinnert an die zumeist verregneten und daher schlecht besuchten Ausfahrten vom letzten Jahr: die Frühlingsausfahrt im Jura bei Nebel und Kälte; das Clubweekend auf der Diavolezza mit nur gerade 2 Spidis und einem BMW (daran war allerdings nicht Petrus schuld, denn das Wetter war völlig ok!); in Mollis und ebenso bei der Herbstausfahrt in den Zurzacher Tierpark wars wieder kalt und nass, immerhin konnte das Militärmuseum im Trockenen besichtigt werden. Die Führung im Automuseum in Dottikon anlässlich des Techniktags war einen Besuch allemal

---

wert, wusste Hanspeter Setz doch so manche Anekdote zu seinen ausgestellten Fahrzeugen zu erzählen. Der Fonduehöck war einer der am besten besuchten Anlässe, Richy und André hatten diesmal verschiedene Brotsorten mitgebracht. Auch Andrés Dessert und der Kuchen von Therese waren zum Kaffee heiss begehrt. Anstehende Geschäfte wurden entweder per Mail oder während der monatlichen Höcks erledigt, sodass im vergangenen Jahr keine einzige Sitzung nötig war.

#### b) Delegierter SDHM

Dani informiert über die Probleme im Dachverband respektive über das geplante Zusammenlegen der beiden Dachverbände (Swiss Oldtimers und FSVÄ), da beide Verbände Mühe haben, genügend Vorstandsmitglieder zu finden. Die diesbezügliche Kommunikation war sehr schlecht, die betroffenen Clubs wurden nie richtig informiert, sodass an der ebenfalls am 8. März durchgeführten Delegiertenversammlung (DV) nichts entschieden werden konnte. Daher wurde dort Folgendes beschlossen: Nachdem alle Clubs ihre GV abgehalten haben, wird es eine ausserordentliche DV geben, an welcher die Präsidenten die Entscheidung ihrer Clubmitglieder überbringen.

So muss nun darüber abgestimmt werden, ob der Spidiclub auch im neuen Dachverband (FSVH) mitmachen oder eher eigene Wege gehen will. Nach einiger Diskussion wird mehrheitlich für ein Austreten plädiert.

#### Kassa- und Revisorenbericht

Rolf Messmer erklärt die Rechnung, die schriftlich vorliegt. Diese schliesst wiederum mit einem Plus ab.

#### Bericht des Revisors

Werni Zubler bestätigt, dass er die Kasse geprüft hat und dass diese mit den Belegen übereinstimmt. Er dankt Rolf für seine Arbeit und beantragt die Genehmigung der Rechnung zur Entlastung



---

des Kassiers. Die Abrechnung wird einstimmig angenommen.

#### Budget 2014

Dieses liegt den Anwesenden ebenfalls vor. Angesichts des beträchtlichen Vermögens stellt Marcus höhere Beiträge aus der Clubkasse bei den verschiedenen Anlässen zur Diskussion. Fazit: Man bleibt bei der bisherigen Regelung, die allerdings generös gehandhabt wird.

#### Wahlen

Da keine Demissionen vorliegen, lässt Marcus den bisherigen Vorstand in globo wählen. Dieser wird einstimmig bestätigt. Urs Steffen hat sich als Vizepräsident (Zitat Dani: der macht all das, was der Präsi machen sollte) und Richy Stössel als Beisitzer gemeldet, beide werden mit grossem Applaus gewählt. Nun wird nur noch ein Aktuar gesucht.

#### Ehrungen

Es stehen keine Ehrungen an, deshalb dankt Dani an dieser Stelle all seinen Vorstandskollegen für ihr Mithelfen und das Organisieren diverser Anlässe.

#### Jahresprogramm 2014

Für die Frühlingsausfahrt hat sich bisher niemand als Organisator gemeldet. So schlägt Dani vor, eine Ausfahrt mit dem Oldtimertreffen in Bleienbach, das am gleichen Datum stattfindet, zu verbinden. Für die Nacht- und die Herbstausfahrt sind auch noch Ideen gefragt. Einzig der Techniktag ist bereits bekannt, er wird wieder von Peter organisiert und geht diesmal ins sehr interessante Musikautomatenmuseum in Seewen (SO). Für den Fonduehöck ist auch in diesem Jahr wieder Richy zuständig.

Dani fordert die Mitglieder auf, selber aktiv zu werden, denn es muss nicht immer der Vorstand sein, der etwas organisiert.

Dann weist er auf andere Anlässe und Treffen hin, die alle im



---

Clubheft oder auch auf der Homepage stehen – wo übrigens auch immer die neusten Daten zu finden sind.

Speziell erwähnt er das Oldtimertreffen vom 28. September im Zeughausareal in Lenzburg, für das man sich das Datum bereits jetzt reservieren sollte. Zugleich wird es dann einen Tag der offenen Tür in der Garage des Rennteams geben.

### Verschiedenes

Marcus stellt das von der Sektion Ostschweiz organisierte Weekend von Anfang August vor, das 3 Tage ins hügelige Appenzellerland führen wird.

Danach informiert Herbie über seine Vorstellungen betreffend Clubartikel und wie er diese aktualisieren und modernisieren möchte.

Zu guter Letzt erwähnt Jean, dass es 50 Jahre her ist, seit ein Triumph Spitfire zum ersten Mal in Le Mans ein Rennen fuhr. Er überbringt beste Grüsse von Jigsaw direkt aus England, wo er kürzlich zu Besuch war.

Um 22.30 Uhr ist der offizielle Teil der GV beendet.

SPITFIRE CLUB Schweiz  
Als Vertretung des Aktuars:  
Myrta Lüthi





## Restauration Teil III

Inzwischen ist mein Ersatzrahmen vom Strahlen zurückgekommen. Dani hat ihn sogleich auf Böcke gestellt und in original New White lackiert. Die vorbereiteten Aufhängungsteile wurden mit neuen Buchsen, Schrauben und Muttern versehen und am Rahmen angeschraubt. Ich stehe inzwischen halbfertig daneben und mir ist es langweilig. Wann geht es endlich bei mir weiter? Nach und nach wird erst die Vorderachse und dann auch die Hinterachse samt Differenzial und Querblattfeder fertiggestellt. Auch neue Bremsleitungen werden meinem neuen Unterteil angepasst, in schön glänzendem Kunifer, mit neuen Nippeln und Schläuchen. Ich erhalte auch eine komplett neue Benzinleitung mit neuen Schläuchen und Schlauchbriden. Wie ich so vor mich hin träume, frisst sich vorne plötzlich eine fiese Lochsäge in meinen Bauch – ich hätte schreien können. Dann kitzelte mich wieder etwas an meiner Vorderwand und ein bratpfannenähnliches Blech wurde beim entstandenen Loch eingeschweisst. Habe mitbekommen, dass Dani mit den Bremsen auf Nummer sicher gehen und mich auf eine Zweikreis-Bremsanlage umbauen will. Dazu musste er Platz für den Tandemzylinder vom MK II GT6 machen. Habe ihm die entstandenen Schmerzen verziehen, ich muss nachher bergab (ich kenn ja den Dani) keine Angst haben, dass die Bremsen versagen könnten. Als ich dachte, nun gehe es endlich an meinem Kleid weiter, schleppte Dani doch tatsächlich einen roten GT6 MK III an. Heeee, was ist mit mir?!!! Der Rote wird flugs teilzerlegt, innert vier Wochen neu lackiert, zusammengebaut und technisch aufgemöbelt – ich hätte grün und gelb werden können vor Neid! Immer wenn Dani und Herby in der Werkstatt waren, spitzte ich meine Lauscher, um etwas zu erfahren. Bin nun etwas beruhigt, denn bei mir soll es weitergehen, sobald der Rote geprüft ist. Dani hat wortwörtlich gesagt, er stehe eher auf ältere Semester. Habe mit dem Roten inzwischen Freundschaft geschlossen, er ist ein angenehmer Platznachbar, der nicht viel redet.

Dani Senn



*Oh, wie es wieder glänzt*



*neue Vorderachse*



*Platz für die Lebensversicherung*





*alles neu macht der Mai*



*die Lebensversicherung*



*die frisch lackierte  
Konkurrenz*



# Erfüllung eines Jungentraums

*Bei Ulrich Wüst aus Ottikon fing alles mit einem Zeitungsinserat an. Sein Traum, ein Triumph Spitfire mit Jahrgang 1963, wurde zum Verkauf angeboten – und bis zum heutigen Tag liess ihn die Faszination der «Spidis» nicht mehr los.*

In den 70er Jahren war mein Leben mit Stossen von Wisla-Gloria-Wagen (Kinderwagen) ausgefüllt. Aber mit einem Auge den vor den Kinos und Gartenrestaurants geparkten Feuerspuckern der kinderlosen Paare nachschauend, liess mich der Gedanke an einen solchen Wagen nie ganz los. Jahre vergingen, ich wurde Grossvater und sah beim Durchblättern der Zeitung ein Inserat: alter Sportwagen Jahrgang 1963 zu verkaufen – Jahrgang 1963 der Jahrgang, in dem eines meiner Kinder geboren wurde.

Und da der Verkäufer der Stimme nach so meinem Alter entsprochen hat und mein Interesse mehr dem Jahrgang des Wagens gegolten hat, füllte ich meine Hosentaschen mit Noten,



*Die «Spidis» und der Austion Seven von Ulrich Wüst in Reih und Glied.*

und der Wagen war gekauft. Als Liebhaber eines englischen Wagens kauft man ja nicht nur ein exklusives Auto, sondern auch Ärger, aber durch den Ärger lernt man viele Freunde ken-

nen. An dieser Stelle möchte ich allen danken, die mir weitergeholfen haben. Sei es bei der Ersatzteilbeschaffung, beim Zurverfügungstellen von Reparaturanleitungen und sonstiger Fachliteratur. Allen Freunden und Bekannten sei an dieser Stelle recht herzlich gedankt.

## Ältester und jüngster Spidi

Die ersten Triumph Spitfires verliessen nach meinem Wissen das Fertigungsband in England im Oktober 1962. Sie wurden typengeprüft und in der Schweiz zugelassen. Mein Spidi wurde im Januar 1963 in der Schweiz in den Verkehr gesetzt. So glaube ich heute, dass ich in der Schweiz das älteste noch im Verkehr stehende Urmodell be-



*Das Urmodell.*



sitze. Es dreht wie zuvor bei schönem Wetter seine Runden. Böse Zungen behaupten sogar, dass die Sonne sich schon Tage zuvor von der besseren Seite zeigen muss, bis der Spidi seine Luxusgarage verlassen darf. Aber dafür wird er immer als echter Roadster gefahren, und das Verdeck bleibt in der Garage. Beim Urmodell kann das Verdeck nicht zusammengeklappt und rückseitig verstaut werden, sondern wird im Normalfall komplett im Kofferraum verstaut. Gestänge und Blache können auch getrennt verstaut werden, das Gestänge hinter Benzintankabdeckung, die Blache nach Schema gefaltet in den Kofferraum. Mit der Zeit kaufte ich alle fünf verschiedenen Spidi-Modelle. Und wie es unter Freunden üblich ist, keiner will abseits stehen. Da das vermutlich älteste Urmodell vergeben war und der Zufall es so wollte, dass meinem Freund das vermutlich jüngste Modell Jahrgang 1981 angeboten worden ist. Zwei Freunde, zwei Spidis, der eine vermutlich mit dem ältesten, der andere vermutlich mit dem jüngsten Spidi. Sollte es unter den Lesern noch Eigentümer von älteren oder jüngeren Wagen geben, bitte ich sie höflich, meine Vermutungen zu entschuldigen und mir Bericht zu geben. Da Fachartikel unter den Spidifahrern grossgeschrieben werden, erübrigt es sich, auf nähere Details einzugehen.

### Von allen gern gesehen

Mit meinem Austin Seven des Jahrganges 1927 lasse ich mich gerne für Hochzeitsfahrten anheuern. Voraussetzung dafür ist, dass ich das gleiche Festmahl wie die Gesellschaft erhalte. Kein anderer kann dieses



*Ulrich Wüst entsprechend gekleidet als Chauffeur bei einer Hochzeit.*

Auto fahren, da es viel mit dem Gehör zu tun hat und entsprechend der Geräusche geschaltet werden muss. Fahre ich diesen Oldtimer, stelle ich fest, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer geduldig warten, sogar winken und mir gerne den Vortritt lassen. Hingegen werde ich bei

Ausfahrten mit meinen Spidis oft von anderen Autofahrern herausgefordert, ausgebremst, und man könnte fast meinen, es handle sich bei so einer Ausfahrt um ein Formel-1-Rennen auf der Strasse.

*Ulrich Wüst*

### Seven Cummy Tourer 1923

1922 war der Seven eine Sensation. Der wassergekühlte 4-Zylinder-Motor mit einem Hubraum von 747 ccm trieb das erste kleine Auto an, welches einen Fahrkomfort bot, wie die grossen. Allerdings fiel alles ein bisschen kleiner aus. Bei Erscheinen dieses Automobils musste der Käufer £ 165 auf die Ladentheke legen, um in den Besitz eines dieser begehrten Wägelchen zu kommen. Austin hatte dieses Auto als Alternative zu den Cyclecars und Motorrädern mit Seitenwagen konstruiert. Das Konzept war sehr erfolgreich und wurde in etlichen Ländern in Lizenz gebaut und weiterentwickelt. In Longbridge produzierte Austin annähernd 300 000 Stück in diversen Ausführungen.



# BOSCH

# Zündkerzen

Ein Blick auf die Zündkerzen kann Ihnen oft sehr viel über den Zustand Ihres Motors sagen. Das nächste Mal, wenn Sie Zündkerzen wechseln, studieren Sie Ihre alten Zündkerzen. Es könnte Ihnen Benzin oder teure Reparaturen sparen.



**Verölt**  
Ursache: Zu viel Öl im Verbrennungsraum, stark verschlissene Kolbenringe, Zylinder- und Ventillführungen; bei 2-Takt-Motoren zu viel Öl im Gemisch.  
Auswirkungen: Zündaussetzer, schlechtes Startverhalten.



**Aschenbildung**  
Ursache: Legierungsrückstände, insbesondere im Öl, können nicht brennbare Asche im Brennraum auf dem Korzengesicht hinterlassen.  
Auswirkungen: Kann zu Glühzündungen, Leistungsverlust und zu Motorschäden führen.



**Starker Elektroden-Abbrand**  
Ursache: Zündkerzenwechsel-Intervall nicht beachtet.  
Auswirkungen: Zündaussetzer, besonders beim Beschleunigen, Zündspannung für grossen Elektrodenabstand nicht mehr ausreichend. Schlechtes Startverhalten.



**Verursast**  
Ursache: Fehlerhafte Gemischeinstellung (Vergaser, Einspritzung):  
• Gemisch zu fett  
• Luftfilter stark verschmutzt  
• Startautomatik nicht in Ordnung oder Starterzug (Choke) zu lange gezogen  
• mehrheitlicher Kurzstreckenverkehr  
• Wärmewert der Zündkerze kann bei gegebener Fahrweise zu kalt sein  
Auswirkungen: Zündaussetzer, schlechtes Kaltstartverhalten.



**Normal**  
Isolatorfuss von grauweisser bis graugelber oder rötlichbrauner Farbe; Motor in Ordnung, Wärmewert richtig gewählt.

## Typformelerläuterung

W	B	7	D	C	X
Gewindedurchmesser (mm)	Sonderkonstruktionsmerkmale	Wärmewert	Gewindelänge, Funkenlage Kegeldichtsitz	Sonder-Elektrodenwerkstoffe	Sonstige Merkmale
		neu alt			
<b>D</b> Kegeldichtsitz ↓ ↑ 18	<b>B</b> geschirmt, wasserdicht, für Zündleitung Ø 7 mm mit Abbrandwiderstand	13 Warm 25 12 50 11 75 10 100	<b>A</b> 12.7 11.1 <b>B</b> 12.7 11.1	— Standard-Ausführung	<b>X</b> 1.1mm Elektrodenabstand 1,1 mm
<b>H</b> Kegeldichtsitz ↓ ↑ 14	<b>C</b> geschirmt, wasserdicht, für Zündleitung Ø 5 mm mit Abbrandwiderstand	9 125 8 150 7 175 6 200	<b>C</b> 19 <b>D</b> 19 17.5	<b>C</b> Super-Zündkerze, Mittelelektrode mit Kupferkern	<b>Y</b> 1.5mm Elektrodenabstand 1,5 mm
<b>M</b> ↓ ↑ 18	<b>E</b> Gleitfunkenzündkerze	5 225 4 250 3 275 2 300	<b>E</b> 9.5 <b>F</b> 9.5		<b>O</b> Mechanische Abweichungen von Grundausführung
<b>W</b> ↓ ↑ 14	<b>S</b> Siegenkerze	09 325 08 350 07 375 06 400	<b>H</b> 19	<b>P</b> Platin-Elektroden	<b>1, 3, 5, 7, ...</b> Wärmewertabweichung ← kälter
	<b>R</b> Mit Entzter- und Abbrandwiderstand	06 400		<b>S</b> Silber-Elektroden	<b>2, 4, 6, 8, ...</b> Wärmewertabweichung → wärmer



*Wie gesagt, ich wurde nicht geblitzt im 30er oder im 50er,  
auch nicht im 80er und im 120er ist es bei meiner Rakete  
unmoeglich (nur mit Nitrobenzin vielleicht) !*

*Balz Ginsig*