



Sommer 2023



Inhalt

Der Präsi hat das Wort	3
Vorstand, Redaktion & Impressum	4-5
GV-Protokoll 2023	6–10
Neues aus der Redaktionsstube	12–13
Dolomitentour 2023	14–18
Aller guten Dinge sind Drei	20–21
Dolomitentour 2023 als Beifahrerin	22–27
Die Legende vom British Racing Green	28–29
Elektrisiertes Spitfire Weekend 2023	30–34
Kennst Du.. Patrick Harte?	35-37
Häsch gwüsst...?	38
Clubartikel	39
Clubstatistik	40
Monatliche Höcks	41
Clubveranstaltungen / Oldtimermärkte	42
Terminkalender	43

Der Präsi hat das Wort

Liebe Mitgliedinnen und Mitglieder

Ausfahrten organisieren ist immer mit Aufwand verbunden, deshalb bin ich jedes Mal erfreut, wenn sich jemand dafür bereit erklärt, eine Ausfahrt zu organisieren. Die Frühlingsausfahrt musste jedoch wegen bescheidener Anmeldungen abgesagt werden. Nichtsdestotrotz hat das Sommerweekend in Göschenen erfolgreich stattgefunden und die Sommernachtausfahrt steht ja auch bald an, wo wir uns wieder sehen können. Wer interessiert ist eine Ausfahrt zu organisieren, soll sich bei mir melden, ich unterstütze hierbei gerne. Derzeit offen sind noch: Herbstausfahrt, Techniktag und der Fondue Höck in der zweiten Jahreshälfte 2023.

Aktivitäten des Swiss TR Clubs haben uns erreicht: Wir wurden bei der Bestellung von Reisetaschen berücksichtigt. Jedoch war das Interesse nicht gross und anstelle von 25 benötigten Taschen, konnten wir nur acht Taschen bestellen. Derzeit arbeiten wir an einer Lösung, unser Club Logo ebenfalls auf die Tasche zu bringen, es wird im Herbst wieder eine Sammelbestellung geben. Des Weiteren lässt der Swiss TR Club Schirme (s. Titelbild) herstellen. Das Schirminnere wird vom Club Logo geziert. Mehr Infos folgen.

Die Clubzeitung Sommer 2023 kommt dieses Mal aus der neuen Redaktionsstube von Sarah, ihr werdet es vielleicht merken: Gendergerechte Sprache ist aktuell sowie auch einige neue und wiederaufgenommene Rubriken sind vorhanden. Ich wünsche Euch viel Spass beim Lesen und Blättern der «neuen» Clubzeitung sowie eine schöne und unfallfreie Saison. Geniesst Eure Ausfahrten und Höcks miteinander.

Es grüsst herzlichst euer Präsi,
Roland



BEISITZER



Günther Stückle
Tel. 044 761 30 41
luzern@spitfire.ch



Herby Senn
Tel. 079 473 28 19
club-artikel@spitfire.ch



Richard Stössel
Tel. 052 213 51 34
ostschweiz@spitfire.ch



Aus Dani Senn's Archiv ausgegraben: O.Müller und A.Rüesch.



GV-Protokoll 2023

41. GV des Spitfire Clubs Schweiz vom 11. März 2023
Im Flügerstübli Air Force Center Dübendorf

1. Begrüssung

Nachdem die zahlreich erschienenen Mitglieder an den gedeckten Tischen ihr Plätzli gefunden hatten, hiess uns der amtierende Präsident Roland Schätti herzlich willkommen.

Das Salatbuffet war eröffnet und wir durften dem Essen und Trinken frönen. Als Hauptgang gabs Hackbraten mit Kartoffelstock und Gemüsebouquet. Nachdem alle den Hunger gestillt hatten, und die Hardware eingerichtet war, konnte Roland um 21.20 Uhr die GV starten und die 42 angemeldeten Mitglieder begrüßen. Absagen waren es 23 z. Teil auch kurzfristig, wegen Krankheit.

2. Wahl des Tagespräsidenten und des Stimmenzählers

Als Tagespräsident wird Patrick Harte, als Stimmenzähler werden Ruedi Witschi sowie Theo Gwerder gewählt.

3. Protokoll der letzten Generalversammlung

Das letztjährige GV-Protokoll wurde in der Clubzeitung vom Sommer 2022 veröffentlicht; es wird einstimmig angenommen.

4. Mutationen

Moni Sani liest die Ein- / und Austritte vom 2022/23 vor:

Austritte 2022:

Balz Ginsig, Sektion SO

Franz Bläsi, Sektion SO

Jolanda Glor, Sektion BA

Neumitglieder 2022:

Sarah Speck, Sektion ZH

Christopher Nguyen, Sektion ZH

Michael Buchmann, Sektion ZH

Neumitglieder 2023:

Rolf Asmus, Sektion SO

5. a) Jahresbericht des Präsidenten

Viele tolle Ausfahrten fanden im letzten Jahr statt. Zu Beginn mit Sternfahrt und Frühlingsbrunch im Zürcher Unterland, eine schöne Erinnerung war die Ausfahrt zum/über/auf/rundum den Sternenberg im ZH-Oberland, Das Weekend im Elsass, die Herbstausfahrt und natürlich der Fonduehök.

In der Sektion Bern tut sich was. Bernhard Kohler versucht, nachdem sein Spitfire innert 9 Jahren revidiert wurde, Die Berner Sektion wiederzubeleben.

b) Jahresbericht Delegierter SHVF

Dani Senn erklärt, dass in der Schweiz die FIVA-Karte noch nicht im Vorfeld zum Veteraneneintrag gefordert wird. Es ist jedoch besser sich darum zu kümmern. Je nach Kanton gibt es Unterschiede. Informationen darüber gibt's beim entsprechenden Strassenverkehrsamt. FIVA-Kategorien wurden von Dani Senn anhand von Beispielen erläutert. Den Link für den Antrag für den FIVA-Pass ist auf unserer Website unter Dachverband aufgeschaltet. Bei Fragen steht Dani Senn zur Verfügung.

6. Kassa- und Revisorenbericht

Kassier Rolf Messmer erläutert die Rechnung 2022, die allen schriftlich vorliegt. Die Rechnung schliesst mit einem Verlust von CHF 1'810.75 ab.

Der Club verfügt noch über ein Eigenkapital von CHF 21'864.18.

Bericht des Revisors

Werni Zubler hat die Kasse und sämtliche Belege geprüft und für richtig befunden. Der Prüfbericht liegt vor und wird in Vertretung durch Fridel Halbeisen gelesen. Er beantragt die Genehmigung der Rechnung zur Entlastung des Kassiers und des Vorstandes. Die Abrechnung wird einstimmig angenommen.



Budget 2023

Dieses liegt den Anwesenden ebenfalls vor. Der budgetierte Verlust beträgt CHF -3'470.00. Das Budget 2023 wird zur Kenntnis genommen. Der Vermögensverbrauch wird im Vorstand besprochen und an der nächsten GV vorgestellt.

Für das 40-jährige Clubjubiläum im Jahr 2024 soll bereits jetzt ein Kredit von CHF 6'000.00 genehmigt werden. Der Betrag beruht sich auf den Auslagen vom 25-jährigen Clubjubiläum. Der Vorstand hat bereits ein OK zusammengestellt und wenn der Kredit angenommen wird, wird er die Arbeit 2023 aufnehmen und einen schönen Anlass organisieren. Der Kredit wird einstimmig genehmigt.

7. Demission als Redaktor

Peter Lüthi legt das Amt als Redaktor nieder. Nach 20 Jahren im Vorstand, davon 4 Jahre als Revisor, 16 Jahre als Redaktor wird es für Peter Zeit, sein Amt in jüngere Hände zu geben.

8. Wahlen

Als neue Redaktorin stellt sich Sarah Speck zur Wahl. Sie ist seit 2022 in der Sektion Zürisee im Club. Sarah stellt sich kurz vor und wird von allen Anwesenden einstimmig als neue Redaktorin des Spitfire Cub Schweiz gewählt. Mit einem herzlichen Applaus wird Sarah willkommen geheissen.

Da alle übrigen Vorstandsmitglieder weitermachen, lässt der Tagespräsident Patrick Harte den übrigen Vorstand in globo wählen. Einstimmig bestätigt werden:

Präsident:	Roland Schätti
Vizepräsident:	Urs Steffen
Kassier:	Rolf Messmer
Redaktorin:	Sarah Speck
Aktuarin:	Moni Sani

Beisitzer: Herby Senn (Clubartikel)
Richi Stössel
Günther Stücker

9. Ehrungen

Peter Lüthi, Mitglied seit 2001 und von 2003 bis 2023 im Vorstand, zuerst als Revisor, dann als Redaktor, wird vom Vorstand geehrt mit einem herzlichen Dank und mit Applaus für seine vielen Aufgaben, welche er stets pflichtbewusst, mit viel Fachwissen und viel Tatendrang ohne unnötige Formalitäten zur allgemeinen besten Zufriedenheit erledigt hatte. Der Präsident Roli überreicht Peter einen Geschenkkorb als kleines Dankeschön vom Club.

Antrag

Aufgrund des langjährigen Dienstes für den Spitfire Club Schweiz schlägt der Vorstand vor, Peter Lüthi an der laufenden GV zum Ehrenmitglied zu ernennen. Es wollte niemand zum Antrag Stellung nehmen. Mit Handerhebung wurde der Antrag ohne Gegenstimmen und schliesslich mit Applaus angenommen.

10. Jahresprogramm 2023

Clubinterne wie externe Veranstaltungen sind auf der Homepage aufgeschaltet. In Mollis wird der Club wieder einen Stand haben. Roland Schätti lädt am 14. Mai zur Frühlingsausfahrt. Einladung folgt. Auch hat er wieder eine tolle Dolomiten-Tour über Pfingsten organisiert, diese ist auf der Homepage aufgeschaltet. Interessierte können sich für weitere Infos direkt bei Roland melden.

Das Weekend im Juni wird organisiert von Moni Sani und Patrick Roos Sektion SO und findet in der Zentralschweiz statt. Das Thema ist Strom und mit spannenden Führungen gespickt, nebst einer wunderbaren Strecke mit den Spitis nach Göschenen.

Die Sommernachtausfahrt wird dieses Jahr von Marcus Schmid organisiert. Einladung folgt.



Techniktag wird organisiert im Museum Cockpit in Dübendorf.
Einladung folgt.

Charity Anlass ZH vom 03.09.2023 wird von Silvia Hartmann vorgestellt. Teilnahmebedingungen sind mindestens 8 Fahrzeuge, Anmeldeschluss für die Zu-/Absage ist April. Anmelde liste wird herumgereicht, es dürfen Freiwillige sich gerne eintragen.

Herbstausfahrt wie Fonduehöck sind noch vakant. Für andere Ausfahrten oder sonstige Anlässe sind Vorschläge willkommen.

11. Verschiedenes

Materialwart, Herby Senn, erklärt, dass es noch einiges an Clubartikel zu verkaufen gibt. Neue Hemden/Polos oder ähnliches wird abgeklärt und zu gegebener Zeit evtl. mittels Umfrage per Mail eingeholt. Peter Lüthi hat eine bedruckte Tasse als Beispiel herumgereicht.

Um ca. 22.30 Uhr ist der offizielle Teil der GV beendet und wir dürfen uns alle über das feine Dessert "heisse Liebe" mit Kaffee her machen. Kurz darauf ist die Aufbruchstimmung gross, hat es doch ein wenig länger gedauert und war die Akustik in dem nicht separatem Raum etwas anstrengend.

SPITFIRE CLUB SCHWEIZ

Die Protokollführerin:

~ Moni Sani



Oskar Müller/Adolf Ruesch
(Oskar Müller / Adolf Ruesch)

18. Rallye Stuttgart Charbonnière 1965

BRITISH CAR MEETING

27. August 2023

CH-8753 Mollis, GL
www.britishcarmeeing.ch



Neues aus der Redaktionsstube

An der Generalversammlung im März 2023 im Fliegerstübli Dübendorf übergab Peter L. sein Amt als Redaktor des Clubs an mich, Sarah. Wie es dazu kam und wer ich bin, schildere ich Euch gerne, damit ihr Euch ein Bild von mir machen könnt, falls wir uns noch nicht begegnet sind.



Im Frühling 2021 wurde ich über Instagram auf den Spitfire Club Schweiz aufmerksam gemacht. Unser jetziger Präsi Roli hat mich sozusagen für die Sektion Zürichsee rekrutiert (damals war ich noch im Kanton ZH wohnhaft). Ein erstes Treffen mit einem Clubmitglied liess nicht lange auf sich warten und ich traf mich mit meiner Betty - meine knallrote Spitfire 4, Jg. 1964 - mit einem unbekanntem Jürg im Erpel beim Türlerseer See für einen Austausch bezüglich des Clubs. Jürg erzählt mir vom Club, von Aktivitäten und der Zürcher Sektion, motiviert mich mitzumachen und «neuen Wind» reinzubringen. Nicht lange, da kam mir zu Ohren, dass der amtierende Redaktor nach 16 Jahren sein Amt weitergeben wolle. Gesagt, getan.

Wie ich ursprünglich auf die Idee kam eine Spitfire haben zu wollen, weiss ich gar nicht mehr so genau. Vor fünf Jahren stiess ich auf ein Inserat, welches mich sofort ansprach. In meinem Freundeskreis hiess es, «Endlich, häsch dis Auto, du schwärmsch ja scho sit Jahre devo!». Wie es so wollte, war der Vorbesitzer, zumindest für mich, kein Unbekannter: Es war der Chef der Kofmehl Musikfabrik. In Betty verliebte ich mich bei der Besichtigung und Testfahrt sofort, liess den Grossteil des Preises in Cash auf der

Haube und holte sie am nächsten Wochenende gleich ab. Mein erstes eigenes Auto und es ist ein wunderbarer Oldtimer, das hätte ich selbst nie gedacht. Seither begleitet mich Betty auf zahlreiche Oldtimer-Treffs und Events. Jedoch musste ich erstmal nach und nach Dinge ersetzen, Innenverkleidung, Sitze, das ganze Elektrische (ein grosses Danke hier an meinen Paps!) und und.. Kurzum, wie es halt so ist bei Oldtimern: Fängt man irgendwo an mit der Reparatur oder Ersatzteilen, kommt gleich das nächste und es hört nicht mehr auf. Ihr kennt es.

Neben Betty habe ich noch einige andere Gefährte sowohl auf vier als auch auf zwei Rädern, queerbeet britisch, amerikanisch, deutsch und schweizerisch – aber Motor muss sein. Und mindestens 30 Jahre alt müssen sie sein. Die meisten meiner Gefährten sind fast doppelt so alt wie ich es selbst bin. In meinem Job verfolge ich ebenfalls «Altes» und beschäftige mich als Forscherin mit Hintergrund Sozial- und Kulturgeographie mit vielen Aspekten rund um das Thema Alter(n). Zurzeit arbeite und forsche ich am Institut für Altersforschung in St.Gallen und beschäftige mich hier vor allem mit der Digitalisierung im Alter. Ein weiterer Interessensfokus ist das Altern in Ländern des Südens, vor allem in Süd- und Südostasien, wo ich ebenfalls forsche (und ja, ich reise gerne). Nebenbei leite ich ehrenamtlich bei Pro Senectute die Smartphone Treffs für SeniorInnen.

Wie ihr seht, dreht sich bei mir alles um alte Fahrzeuge, alte Menschen und altere selbst mit, möchte jedoch nicht, dass die Redaktionsstube und die Clubzeitung des Spitfire Clubs veraltet daherkommt. Deshalb lade ich Euch auch herzlich ein, wenn ihr etwas zu berichten habt, meldet Euch gerne bei mir.

~ Sarah Speck



Dolomitentour 2023

Zum zweiten Mal organisierte ich eine Tour durch die schönen Dolomiten. Dieses Mal starteten wir in Landquart mit 28 Personen, 13 Spitfires, einem MG TF, einem Fiat 1500 und einem Mercedes 280S. Glücklicherweise luden die warmen Temperaturen zum offen fahren ein. Richi Stössel erklärte sich bereit den Besenwagen zu spielen.

Die erste Etappe der Route führte über den Flüelapass, Ofenpass, Meran, Bozen nach Pera di Fassa. Im Hotel X Alp wurde uns ein grosszügiger Apéro mit viele Häppchen und Getränken offeriert. Beim Nachtessen erwartete alle Teilnehmer ein kleines Geschenk in Form eines Victorinox Sackmessers mit dem Aufdruck „Dolomitentour 2023“ und einem Spitfire Bild.

Am Sonntagmorgen waren alle damit beschäftigt, ihr Fahrzeug für



die Tour vorzubereiten. Die Morgensonne machte den Entscheid für alle einfach: Dach öffnen und «Oben Ohne» fahren. Auf den Pordoijoch, dem ersten Pass des Tages, fehlte ein Teil der Gruppe. Nach einem Anruf klärten wir den Standort und das weitere Vorgehen ab um wieder als Gruppe zusammen zu kommen. Nach wenigen Kilometer waren wir wieder als Gruppe vereint. In Siror war das Mittagessen vorgesehen. Als wir am Restaurant vorbeifahren, rannte uns eine Frau nach, die uns den organisierten Parkplatz zeigte. Ein weiterer Mann mit Leuchtweste wies uns auf

unsere Plätze hin. Im Restaurant genossen wir feine hausgemachte Gnocchi mit Salat.

Am Nachmittag fahren wir über den Passo di Rolle, Passo die Valles und Passo San Pellegrino. Es wurde merklich kühler, blieb aber trocken. Bevor wir ins Hotel fahren, betanken noch alle ihre Fahrzeuge. Auf der Terrasse genossen wir einen Aperitif. Einige Teilnehmer brauchten Bewegung und gingen etwas in der Umgebung spazieren. Beim Nachtessen erwartete uns wieder ein Geschenk: M&M's mit dem Aufdruck „Dolomiten-Tour“. Unsere Wiener Gäste überraschten uns mit dieser tollen Idee. Vielen Dank dafür an dieser Stelle.

Am Montag erwachten wir wieder mit den ersten Sonnenstrahlen. Der Start dieser Tagesetappe der Dolomitentour führte uns auf den Pass Fedaia auf welchem wir zuoberst ein Gruppenbild machten. Daraufhin informierte ich die Gruppe über die lange und steile Abfahrt, d.h. unter anderem auch wie optimal gebremst werden sollte. Wir genossen alle die Fahrt auf den Colle Santa Lucia wo der Besitzer des Belvedere Grill & Bar extra für uns zum



Die 2023er Dolomitentour-Gruppe auf dem Pass Fedaia.



Kaffeehalt öffnete und uns herzliche Gastfreundschaft bot.

Auf der Anfahrt zum Mittagessen erwischte ich irrtümlicherweise einen falschen Abzweiger. Lange hoffte ich auf einen Abzweiger für die knapp danebenliegende Strasse, da mich Google Maps so leitete. Ohne Erfolg! Dank einem Wendemanöver konnte ich als führendes Fahrzeug einmal alle Autos und deren Insassen sehen – ein wunderbares Bild mit allen Teilnehmenden! Ein paar Kilometer weiter wurden wir bereits im Ristorante Rifugio Senes erwartet: Die Aussentische waren vorbereitet und wir bekamen alsbald die bestellten Getränke. Die Rohschinkenplatten zusätzlich mit Bergkäse kamen sehr gut an und es wir diskutierten gut gelaunt. Die Weiterfahrt führte uns durch Cortina d'Ampezzo. Zufrieden stellte ich fest, die ganze Gruppe ist komplett. Nicht selbstverständlich nach einer Durchfahrt einer Stadt. Auf dem Passo Falzarego machte das Differenzial eines Spitfire komische Geräusche und blockierte sogar teilweise. Trotz allem, kamen glücklicherweise alle wieder ins Hotel zurück. Wieder sassen wir vor dem Nachtessen auf der Terrasse und genossen den verdienten Apéro.

Am Dienstagmorgen hiess es, Zimmer zu räumen, da die nächste Übernachtung in Livigno geplant war. Wieder wunderbarer Sonnenschein und top Wetter zum Fahren mit den Fahrzeugen. . Diese Tagesetappe führte uns – wie erwähnt - nach Livigno. Bei einem Passaufstieg machte das Differenzial Geräusche und es gab weitere kleinere Probleme bei anderen Fahrzeugen der Gruppe. So teilte sich die Gruppe ungewollt.

Im Restaurant kamen alle zum Mittagessen wieder zusammen. Nach der Mittagspause gabe es noch weitere 170 km zu fahren. Jedoch - nach 3 km kam ein ein Anruf von einem der Gruppenmitglieder: „Wir brauchen dringend ein Ersatzrad!“, also delegierte ich die Leitung ab und drehte um. Rekordverdächtig schnell war



das Rad gewechselt. Wir versuchten die verlorene Zeit aufzuholen, wurden aber immer wieder zurückgebremst.

Nach x Kilometern Verfolgungsjagd, resignierte ich und schaltete um: Wir haben es „Genussfahrt“ genannt, die dann eben auch

mal einen Halt für ein Gelati beinhaltete. Kaum daran gedacht, standen bereits alle der vorausfahrenden Autos der Teilnehmer vor einer Gelateria. Nach der Erfrischung galt es die restlichen Kilometer abzuspulen.

Da der Gaviapass noch in der Wintersperre ist, mussten wir über Tirano nach Bormio fahren. Die Tunnels Richtung Bormio waren nicht so toll. Im Aufstieg zum Übergang nach Livigno machte das Differenzial noch grössere Probleme. Richi teilte uns per Telefon mit, wir sollen ins Hotel fahren. Der Spitfire wurde dann bis Livigno abgeschleppt. Beim Abendessen berichteten wir einander über die Erlebnisse der letzten Tage.

Der letzte Tag: Der Spitfire mit defektem Differenzial und musste per Transporter in die Schweiz, respektive zur Garage seines Vertrauens gebracht werden. Da der Abschleppdienst etwas Verspätung hatte, nutzten viele die Zeit, um im nahen Laden zollfrei einzukaufen. Die Tagesetappe startete damit durch Livigno zum See mit Staumauer und anschliessender Mautstelle zu fahren. Die Durchfahrt durch den schmalen Tunnel war etwas speziell. Bald



erreichten wir den höchsten Punkt des Ofenpasses und fuhren ohne Halt weiter Richtung Flüelapass. Dort machten wir einen kurzen Halt, damit Marcus vorausfahren konnte, um uns zu filmen. Nach der Abfahrt nach Davos fuhren wir über den Wolfgangpass zum Restaurant Grünbödeli, wo wir uns verpflegten, bevor wir uns voneinander verabschiedeten. Nacheinander fuhren Teilnehmende der Dolomitengruppe einzeln oder in kleineren Gruppen Richtung Tal.

Für mich persönlich war es eine weitere tolle erfolgreiche und erlebnisreiche Dolomitentour. Ich bin glücklich, dass alle gesund und ohne Blechschaden nach Hause gekommen sind. Rückblickend hat die Buchung mit Restaurants und Hotels reibungslos geklappt. Die Stops auf der Tour sind erinnerungsreich und die täglich glücklichen Teilnehmenden zu sehen, bestätigte mir, dass die Tour ein Erfolg war.

~ Roland Schätti





Aller guten Dinge sind Drei

Nach einem kurzen, aber regen Mailverkehr war der Tag X im Mai endlich da für die erste Ausfahrt der Sektion Bern der Sommersaison 2023. Unser Treffpunkt war der grosse Parkplatz hinter dem Restaurant Schütz in Oppligen BE. Von anfänglich sechs angemeldeten Triumph's waren es letztendlich dann doch nur drei. Dennoch: Aller guten Dinge sind drei. Also fuhren wir also nach einer freudigen Begrüssung, gemäss folgendem Programm los (siehe hierzu der ProgrammFlyer der Ausfahrt).

Unsere Fahrt führte über Oppligen, Oberdiesbach, Konolfingen, Zäziwil, Langnau, Richtung Trubschachen zur Kambly. Die Strecke ist sehr schön, gut zu fahren und hat die eine oder andere kurvenreiche Strasse. Auch die Aus-/Weitsicht war zum Teil sehr schön, halt so richtig Spiti-gerecht :-), Fahrspass pur!

Am Abend kamen doch noch 2 Pärchen, sowie auch die Gattin von Bernhard dazu und wir liessen den ersten Spiti-Tag bei einem feinen Abendessen ausklingen. Die Ausfahrt war insgesamt sehr gemütlich und wir haben diese gemeinsame Zeit auf der ersten Ausfahrt sehr genossen und hoffen auf weitere tolle Erlebnisse zusammen und mit unseren Spitis.

~ Anita Maurer, Sektion Bern



Spitis & ein Grinsen im Gesicht: Anita Maurer, Niklaus Meyer mit Therese, Bernhard Kohler (v.l.n.r.).



1. Ausfahrt 2023

Datum: Di. 2.5.2023, 13:30 Uhr

Treffpunkt: Parkplatz Rest. Schütz, Oppligen

Route: Oppligen – Oberdiesbach – Konolfingen-Zäziwil – Signau – Langnau i.E. – Trubschachen (Kafihold und Gützi bei Kambly) - Marbach – Schangnau – Schallenberg - Oberlangenegg – Unterlangenegg - Fahmi – Steffisburg (Rest. Schützen, alte Bernstrasse 153 Abendessen) anschliessend individuelle Heimreise.

Kosten: trägt jeder selber.

Organisator: Anita Maurer, 079 630 76 20





Dolomitentour 2023 als Beifahrerin

Ergänzend zum Bericht von Roland

Wir haben uns schon sehnlichst darauf gefreut: Unser Präsident, Roland Schätti, hat dieses Jahr wieder eine Dolomiten-Rundfahrt organisiert: Mit dabei waren 16 Autos, 28 Teilnehmer: Man rechne also 11 Paare, ein Single plus Beifahrerin und vier Singles.

Der Flüelapass war der erste Pass auf unserer 5-tägigen Reise, viele, viele weitere Pässe folgten nach dem einen noch, der in der Schweiz liegt, der Ofenpass. Der Rest kam dann in den Dolomiten. Bevor es zum Hotel ging, gab es den ersten Z'Mittagshalt mit der ersten in Italien obligaten (und einzigen Pizza während der gesamten Tour) beim Bruggenwirt in Goldrain/Latsch.

Viele, viele bunte Spitfires waren mit auf der Tour und dank dem gut zusammengestellten Roadbook waren uns die Tagestouren bereits im Voraus bekannt.

Erster Tag Samstag. Bei schönem Wetter, mit zwar einigen Wolken, sind wir gestartet und dann sind wir eben doch noch durch den Regen hindurch gefahren bis zur Ankunft im Hotel.

Überhaupt, der Petrus war uns nicht immer hold gesinnt, einmal hat es alle Tage geregnet, was unserer guten Stimmung



aber keinen Abbruch geleistet hat. Im Gegenteil, Sonnenschein wurde doppelt und dreifach willkommen geheißen.

Zimmerbezug am ersten Abend; danach kam einen von Roland und dem Hotel gesponserten umfangreichen Apéro, bei welchem wir uns in der Gruppe besser kennenlernen konnten, denn es waren doch einige unbekannte Gesichter mit dabei. Sogar aus dem Ausland begleiteten uns wieder drei Paare: Zwei Paare aus Wien und ein Paar aus Ostfriesland. Alle waren schon letztes Jahr mit von der Partie, auch wieder mit Spitfire-fremden Autos (1 Fiat 1500, 1 MG TF und 1 Mercedes 280 S), aber trotzdem herzlichst willkommen! Zum Nachtessen konnten wir dieses Jahr im haus-eigenen Restaurant verweilen. Einige erinnern sich: Die Küche wurde im letzten Jahr renoviert, da wurden wir zum Nachessen ausquartiert. Dieses Jahr wurden sehr aber verwöhnt, reichhaltig und abwechslungsreich.

Zweiter Tag Sonntag. Heute beginnt der Start der Pässe-Rundfahrt in den Dolomiten: Pordojoch/Aurienpass-Passo di Rolle etc. Die Strecke wurde von einigen Teilnehmern schnell gefahren, die anderen hingegen bewunderten die tolle Kulisse (s. Fotos!). In Siror im Restaurant „Osteria Pan & Vin“ wurden wir genau so wie im Hotel X Alp in Val di Fassa verwöhnt; immer mit Gruss aus der Küche, Vorspeise, Hauptspeise und Dessert samt Es-



presso und oder Cappuccino für unseren Cappuccino-Man (bei jeder Gelegenheit musste es ein Cappuccino sein für Werner).

Dritter Tag Montag. Wiederum sind wir zuerst zum Rapport angetreten, um dann um 9 Uhr Richtung Passo Fedaiia zu starten. Roland wies an, die steile Abfahrt mit Motorbremsen zu fahren, um die Bremsscheiben zu schonen. Wie schon im letzten Jahr wurden wir im Ristorante Rifugo Senes zum Mittagessen erwartet um dann danach via Cortina d'Ampezzo die Rückfahrt zum Hotel (Tankhalt nicht zu vergessen) unter die Räder zu nehmen. Tageskilometer (mit und ohne Umwege) ca. 190 km.

Vierter Tag Dienstag. Gleiches Vorgehen wie immer, jedoch mussten wir heute unsere Koffer packen und im Spitfire unterbringen, da wir die letzte Nacht der Tour in Livigno verbrachten. Für das Mittagessen fanden wir im Roadbook leider keine Adresse. Aber natürlich hat Roland die Organisation für das Z'Mittagessen nicht vergessen und so verköstigten wir uns im Ristorante Al Pescatore in Caldes (kein Fisch vom Fischer gefangen, wie der Name des Restaurants verheissen würde), sondern mit Ragout und Polenta. Weiterfahrt natürlich wieder über Pässe und Ankunft im Hotel in Livigno. Auch hier wurden wir beim späten Z'Nacht mit den in Italien üblichen 4 Gängen verwöhnt.

Fünfter und letzter Tag Mittwoch. Heimfahrt ist angesagt. Weil die Zufahrt von Livigno zum Berninapass noch Wintersperre hatte konnten wir leider nicht - wie im Roadbook angekündigt - über den Berninapass, den Albulapass via Lenzerheide und über Zizers nach Landquart fahren. Somit ging es wieder via Ofen- und Flüelapass das Prättigau hinunter nach Landquart. Davor gab es aber noch Z'Mittag im Grünenbödeli. Eine kleine Anekdote vom Grünenbödeli: Beim Mittagessen bei schönstem Sonnenschein wunderte sich Roland über einen Regenschirm unter zwei Stühlen: «Wer



ist denn hier so pessimistisch?», seine Frage an uns alle. Des Rätsels Lösung: Als Erinnerung und als Geschenk – in bescheidenem Rahmen – beschrifteten wir einen Spidi-Schirm mit all unseren Namen.

Im Gegenzug bekamen wir ja am ersten Abend ein Victorinox Sackmesser mit Widmung auf unserer Serviette beim Essen, ein Geschenk vom Organisator ebenfalls als Erinnerung. Eine tolle Idee und Danke an dieser Stelle.



Des Weiteren brachten unsere Teilnehmenden aus Ostfriesland Roland am letzten Abend noch ein Ständchen mit verschiedenen Spezialitäten aus dem Friesland und selbst geimkertem Honig. Ein grosses Dankeschön möchte ich an unseren Video DJ Marcus Schmid aussprechen, der uns mit



Roland und Silvia auf der Dolomitentour zwischen vielen farbigen Spidis.

seinen Videos die Dolomitentour unvergesslich gemacht und dokumentiert hat (Diese sechs Videos können auf Wunsch bei Marcus Schmid angefordert werden).

~ Silvia Hartmann, Sektion Zürichsee




felsgarten
Gasthaus · Restaurant

Wir sind immer für Sie da,
ausser mittwochs.

Gästezimmer
Grosser Parkplatz
Schöner Wintergarten

... wohlfühlen
und Gutes geniessen.

www.gasthaus-felsgarten.ch



Die Legende vom British Racing Green

Es gibt keine eindeutige Antwort, woher das British Racing Green (BRG) seinen Namen bekam, aber einige Theorien scheinen relativ glaubwürdig zu sein: Eine populäre Hypothese ist, dass der 'St. Patrick's Day' (Irischer Feiertag) die Inspiration dafür war, oder dass früher die Rennwagen grün angemalt wurden, um den Fahrern Glück zu bringen. Die folgende Geschichte über die mögliche Geburtsstunde des British Racing Green liest sich jedoch auf jeden Fall auch schön.

British Racing Green ist ein fester Bestandteil in der Geschichte des Motorsports. Hier gibt es vor allem eine Person, die maßgeblich für den Aufstieg des Sports verantwortlich war: James Gordon Bennet Jr., ein amerikanischer Sportliebhaber und Zeitungsverleger, organisierte Ende des 19. Jahrhunderts ein Autorennen. Somit rief er in Frankreich den Gordon-Bennet-Cup ins Leben, der im Grunde der Vorläufer der heutigen Grand-Prix-Rennen darstellt. Von 1900 bis 1905 rasten die Rennfahrer europäischer Automobilhersteller in zugewiesenen Farben über staubige Landstraßen um die Ehre des Sieges und das Recht, das Rennen des folgenden Jahres im eigenen Land auszurichten. Im Jahr 1902 gewann der Brite Selwyn Francis Edge den Bennet Cup und damit das Recht für das Vereinigte Königreich, dasselbe Rennen im Folgejahr auszurichten. Dies erwies sich jedoch als unmöglich, da das Tempolimit in England bei 12 mph, weniger als 20 km/h, lag, was selbst zu dieser Zeit ein Schneckentempo war. Also musste das Rennen nach Irland verlegt werden, wo es keine Geschwindigkeitsbegrenzung gab. Die Legende besagt, dass die britischen Rennfahrer ihre Autos als Hommage an die grüne Insel, auf der das Rennen stattfand, grün lackierten. Welcher Grünton genau verwendet wurde, ob Smaragdgrün, Jägergrün oder Moosgrün, ist nicht bekannt.

Interessanterweise gibt es kein bestimmtes Grün, welches als British Racing Green bezeichnet wird. Vielmehr gibt es eine Viel-

zahl von Grüntönen, die diesen Namen tragen. Vor allem britische Rennställe verwendeten Variationen dieser Farbe. Das BRG wurde vor allem durch den Formel-1-Weltmeister Jack Brabham bekannt. Der Australier holte den prestigeträchtigen Titel 1959 in einem Cooper T51 und im darauffolgenden Jahr in einem Cooper T53. Seine Siegerautos trugen vorne zwei weiße Rennstreifen auf grünem Grund. Sein Formel-1-Rennwagen wurde vom Team des Motorsport-Visionärs John Cooper gebaut, dem Mann, der den Mini Cooper entworfen und ihm seinen Namen gegeben hat. Ein weiterer berühmter Sieg gelang John Love, einem der erfolgreichsten Motorsportler Afrikas, 1962, als sein grüner Cooper T55 die britische Salonwagen-Meisterschaft gewann, die heute als Britische Tourenwagen-Meisterschaft bekannt ist.

Was macht British Racing Green zu einer so beliebten Farbe, insbesondere für Sportwagen? In der heutigen Welt, in der die meisten Autos in Silber-, Grau-, Weiß- und Schwarztönen verkauft werden, ist die Wahl einer Farbe für die Lackierung fast schon ein revolutionärer Akt. Es ist keine Überraschung, dass das British Racing Green zum berühmtesten Grün geworden ist, da es für Tradition, Authentizität und Einzigartigkeit steht.

British Racing Green ist auch eine beliebte Farbe für eine Vielzahl von Straßenautos, von Jaguars und Bentleys bis hin zum ursprünglichen Mazda MX5, der diesen Farbton in einer Sonderedition, während seiner ersten und zweiten Generation, anbot. Auch eine Vielzahl von Mini-Modellen werden, trotz des deutschen Mutterkonzerns, in dieser Farbe angeboten. Sogar der Tesla-Roadster kam 2020 in einem „Racing Green“ daher.

~ Stephan Sieburg



Elektrisierendes Spitfire Weekend 2023

Kurz vor knapp kurve ich mit meiner Betty und Christoph im Beifahrersitz auf den Parkplatz der CKW in Emmen. Alle waren bereits da und parat und natürlich die, die am nächsten wohnen kommen zu spät, ist ja immer so. Neun Gefährte und 16 Personen waren beim Spitfire Weekend 2023 mit dabei, organisiert von Moni und Patrick (selbst bei der CKW tätig).

Drinne in den CKW-Räumlichkeiten wurden wir mit dem Thema Energiewende im Bereich Elektrizität, Stromverbrauch und -sparen vertraut gemacht und konnten anschliessend jede/r individuell unsere Eigene Energieeffizienz-Etikette an den Energierechnern errechnen lassen. Für einige die Stunde der Wahrheit, «was, so viel brauchen wir im Monat?!». Danach gab es Ausführungen zur Staumauer Göscheneralp und noch eine kurze Einführung zum sicheren Umgang mit Strom (der bekannte Weidezaun: «Wem butzts eis?»). Weiter ging es mit geographischen Strominfos am interaktiven Relief der Schweiz (ein absoluter Traum für Geographen wie mich). Am Schluss durften wir noch einen Blick ins Laufwasserkraftwerk Rathausen werfen mit ohrenbetäubendem Lärm: Seit 1896 läuft dieses Wasserkraftwerk und versorgt heute mittlerweile 3500 Haushalte mit Strom. Es hat eine Gesamtleistung von 2.2 MW und eine Jahresproduktion von 16 GWh mit einem maximalen Schluckvermögen von 45 m³/s.

Beim Abschied gab es noch ein Apéro offeriert von der CKW. Wieder draussen an der Sonne, Petrus hatte uns mit gutem Wetter gesegnet, gab es erstmal noch ein Gruppenfoto, bevor wir unsere Spitis starteten und übers Michaelskreuz nach Küsnacht und weiter nach Brunnen, wo dann die Axenstrasse beginnt, fuhren. Einen Pitstop gab es beim ALDI und der Tankstelle in Altdorf. Ich dagegen zweigte schon ein paar Minuten früher ab zum Burger King, denn wir verliessen die

Gruppe für den Nachmittag, um dann zum Berghüsli in der Nähe von Göschenen zu fahren und nächtigen. Für alle anderen ging es weiter ins Göscheneralptal bis zum Berggasthaus Dammagletscher. Für die einen auf ein feines abkühlendes Glacé, plaudern und einfach geniessen auf der Hotelterrasse, oder Fotoshooting auf der Staumauer. Was an diesem Nachmittag sonst noch passierte, weiss ich nicht, da müsste man noch genauer nachfragen.



Diverse Erklärungen und Geschichtliches zum Göschener Staudamm (Foto S. Speck)

Sonntagmorgen trafen wir wieder gerade rechtzeitig zum Einführungsfilm zum Göschener Staudamm ein. Einige aus der Gruppe hantierten an ihren Spitis rum, Kofferraum ein- ausräumen, feste Schuhe anziehen, Jacke mitnehmen. Meine Spiti, wohl mit dem kleinsten Motor von allen, kroch die Göscheneralp hoch und hat es dann auch auf den für uns abgesperrten Parkplatz geschafft.

Nach dem Film ging es auf die Staumauer hoch mit vielen Infos unseres doch sehr gesprächigen Führers für den Tag, einerseits zum Dammagletscher selbst, zum Bau des Damms (1960 wurde dieser fertig), oder aktuellen Ereignissen rund um den Stausee.



Bis wir endlich die 345 Stufen hinunter ins Bauwerk stiegen, waren bereits zwei Stunden verflogen. Im Staudamm selbst waren es nur 13° Celsius und feucht. Wir waren begeistert von der Drosselklappe des Staudamms mit zweimal 5000kg Gegengewichten. Es ging noch weiter hinunter mit einem kurzen Stop am Ende des Tunnels, dann aber wieder rein, um mit der Dammbahn eine Steigung von 92% zu bewältigen. In einem Mal konnte die Bahn 12 Personen mitnehmen, also ging es in zwei Etappen wieder hoch.

Oben beim Berggasthaus schnappten sich alle ihre Spitis, um noch für ein Foto auf dem Staudamm zu posieren. Was für eine coole Kulisse mit den vielen Spitis, die nicht nur uns, sondern auch zahlreiche Vorbeilafende und Wanderer begeisterte. Zum Schluss gab es von der Führung der Wasserwelten Göschenen noch Kaffee und Kuchen. Einige stahlen sich gleich danach auf die Restaurantterrasse davon, um noch ein kleines Mittagessen zu sich zu nehmen. Für Moni und Patrick ging die Reise ab hier weiter ins Wallis, für die meisten anderen wieder nach Hause. Es war ein großartiges, sehr lehrreiches Wochenende rund um Elektrizität, Wasserwerke und dem Göschener Staudamm mit vielen Highlights.

~Sarah (für Moni ;))



Spitis auf dem Göschener Staudamm (Foto R. Schätti)



Lange Treppen & Tunnel im Inneren des Staudamms und wunderbares Wetter ausserhalb (oben).
Noch mehr Spittis auf dem Göschener Staudamm (unten, Foto S. Maag)





Imposante Technik und Bau im Staudamm Inneren mit 2x 5000kg Gegengewichten (oben).
Wem zwickts eis? Selbsteis bei der CKW in Emmen (unten).



Kennst Du.. Patrick Harte?

Paddy traf ich das erste Mal beim 1. Offiziellen Höck der Sektion Zürisee auf dem Pfannenstil im Restaurant Hochwacht-Pfannenstil. Geselliger Typ und immer für einen Spruch zu haben, respektive er hat immer einen parat. Patrick Harte ist seit 2021 Member im Club bei der Zürisee Sektion mit einer weissen Spiti MK IV von 1973. Er wohnt in Maur am Greifensee, ist verheiratet und hat drei Kinder.

Auf die Frage wie er zu seinem Traumauto in weiss kam, antwortet er: «Es war schon immer ein Bubentraum, Freunde meiner Eltern hatten einen MG B, ich wollte aber schon immer lieber ein Spitfire. Für meinen Spiti habe ich ganze 12 Jahre gespart und bin nun seit drei Jahren stolzer Besitzer. Als ich sie gekauft hatte, habe ich meiner Familie nichts davon erzählt und bin einfach eines Abends damit vorgefahren – alle waren sehr freudig überrascht und freuen sich darauf, selbst damit zu fahren.» Seither hat Paddy das ein oder andere mit seiner Spiti erlebt: «Einmal ging mir vor dem Glattzentrum das Benzin aus. Während ich auf den Abschlepper wartete, bekam ich viele Daumen hoch. Jemand avisierte sogar die Polizei, welche ihre Hilfe anbot.. die offizielle Version der Panne war «überhitzt» ;-). Der Abschleppdienst zog mich zur nächsten Tankstelle – dort tankten wir das Büffelfürzli und assen zusammen ein Glacé – gut war's».



Die Spiti und Vespa im „Spital“.



..auch mal bepackt mit Golf Equipment.



Der weisse Spiti ist aber nicht Paddy's einziges Oldtimer Gefährt, er besitzt noch eine primelgelbe Vespa mit Jahrgang 1988 aus erster Hand. Sie gehörte vorher der Stadtpolizei Zürich. Des Weiteren hat er noch eine weitere Vespa, eigentlich ein Scheunenfund, eine 125GT mit Jg 1964. Diese wird zur Zeit von Grund auf restauriert und soll zu ihrem 60sten Geburtstag wieder auf die Strasse kommen.



Die zündende Idee kam Paddy als er 2008 beim Spazieren mit der Family einen roten Spiti mit UK Nummer sah. Draufhin hat er sein „geheimes“ Bankkonto eröffnet und gespart für sein Spiti.

Nun wie kam Paddy eigentlich auf Oldtimer? Die oben erwähnten Nachbarn waren der erste Kontakt mit den schönen Engländern, dann hatte der Götti seiner Schwester einen Rover V8, mit Ersatzrad auf dem Kofferraumdeckel. Diese alten Fahrzeuge hinterliessen bei einem Jungen einen bleibenden Eindruck. «Mein erster Young-/Oldtimer war ein Jaguar 4.2L V6 Sovereign – ich bekam ihn von einer guten Bekannten geschenkt! Ich hatte auch schon einen alten Mini – aber keines dieser Fahrzeuge ist mir je so ans

Herz gewachsen wie die Spitfire – meine Kinder sollen diese eines Tages erben».

Nebst seinen Gefährten auf vier und zwei Rädern spielt Paddy in seiner Freizeit Golf und ist seit 2009 Gründer sowie Mitglied seiner Country Rock Band Cracker Barrel, zusammen mit seiner Frau Fanny. Auftritte hatten sie bereits ein paar und auch einige, die gut in Erinnerung bleiben wie unter anderem Auftritte zusammen mit Marco Gottardi (Silver Dollar Band), dem Zürcher Oberländer Cowboy schlechthin (Stichwort Albisgüetli Country Festival!). Um sich dies alles zu leisten, arbeitet er fleissig als Air Traffic Controller (= Fluglotse, oder wie er es nennt: «Flugbahnwüschler») bei der Skyguide in Zürich. Dadurch, dass er oftmals auch am Weekend oder abends arbeiten muss, sieht man ihn leider viel zu wenig an den Höcks (oder wir beide verpassen uns zumindest immer). Vielleicht aber kann er ja dafür einmal ein paar von uns Spiti-Freunden bewirten, denn er kocht auch gerne..

~ Sarah Speck



Paddy und seine Band Cracker Barrel live.



Häsch gwüsst...?

Diese Rubrik wird künftig mit Fun Facts, Schrauber Life Hacks, Geschichten rund um den Spitfire und anderem gefüllt (wer eine Idee hat, nur melden!)

- ✦ Nicolas Cage erstes Auto war ein 1973er Spitfire: „Es war ein wunderschöner kleiner Roadster in einem verblassten Gelb. Aber er brauchte auch eine Menge Arbeit, so konnte ich ihn nicht einlösen für die Strasse. Also saß oft ich in meinem kleinen Auto in der Garage und tat so, als würde ich zum Strand fahren, die Sonne im Gesicht. Aber das einzige Licht war diese winzige Glühbirne über dem Kopf.“ Obwohl das Auto schließlich für die Strasse zugelassen wurde, gab Cage sein Spitfire schließlich auf. „[...] das Auto ging jede Woche kaputt“, sagt er. Doch die Beharrlichkeit siegte am Ende und Cage kaufte sich abermals ein Spitfire.
- ✦ Die erste Version des 1500er-Motors des Spitfire wurde in den späten 60er Jahren in ein Fahrzeug mit Allradantrieb für die israelische Armee eingebaut.
- ✦ Der Codename der Spitfire während der Entwicklung war „die Bombe“ (the bomb).
- ✦ Der 100.000ste Spitfire lief im Februar 1968 vom Band (ein MkIII). Der letzte Spitfire wurde im August 1980 hergestellt und hatte die VIN-Nummer TFADW5AT 009898 in FAB Inca Yellow.



Monatliche Höcks

BERN

Kontaktperson

Letzter Donnerstag im Monat
Zurzeit kein Höck, kein Lokal
neuer Sektionschef wird gesucht
bern@spitfire.ch

SOLOTHURN

Kontaktperson

Erster Dienstag im Monat ab 19:30 Uhr
Restaurant Rössli, Oensingen
Fridolin Halbeisen, Tel. 079 649 90 02
solothurn@spitfire.ch

BADEN

Kontaktperson

Letzter Dienstag im Monat ab 20:00 Uhr
Restaurant Felsgarten, Holderbank
Daniel Senn, Tel. 062 893 27 76
baden@spitfire.ch

OSTSCHWEIZ

Kontaktperson

Zweiter Freitag im Monat ab 19:30 Uhr
Restaurant zur Kreuzstrasse, Humlikon
Richy Stössel, Tel. 076 579 51 34
ostschweiz@spitfire.ch

LUZERN

Kontaktperson

Zweiter Montag im Monat ab 13:00 Uhr
Restaurant zum Löwen, Sins
Günther Stücker, Tel. 044 761 30 41
luzern@spitfire.ch

ZÜRICHSEE

Kontaktperson

Zweitletzter Freitag im Monat ab 19:00 Uhr
Seefeld Gasthof / Sonderbar, Hurden
Roland Schätti, Tel. 078 648 49 16
zuerichsee@spitfire.ch

Alle Neumitglieder und Interessierten sind herzlich willkommen. Bitte mit der jeweiligen Kontaktperson in Verbindung treten vor dem Höck.

