



Winter 2010/11



DER PRÄSI HAT DAS WORT

Sali miteinander

Dachten wir doch alle, das Jahr sei gelaufen, als uns Clubpräsidenten nach dem Abgang unseres «allseits beliebten und verehrten Bundesrates und Verkehrsministers M.L.» die Hiobsbotschaft erreichte, dass er noch rasch ein Gesetz in die Vernehmlassung geschickt hatte, das den Kantonen und Städten erlaubt, ab nächstem Jahr Feinstaubzonen einzurichten. Auf uns Oldtimerbesitzer wurde in keiner Weise Rücksicht genommen. Nun, in Bern war man sich wohl nicht bewusst, welche Lawine man damit auslöst. Frau Bundesrätin Leuthard, seine Nachfolgerin, und das Departement UVEK erhielten hunderte von Briefen und Mails von entrüsteten Oldiebesitzern und von allen namhaften Clubs und Oldtimerverbänden. Auch unser Club (Brief in dieser Clubzeitung abgedruckt) und unser Dachverband haben nach Bern geschrieben und energisch gegen dieses Vorhaben protestiert. Anwälte haben die Gesetzesvorlage genauestens studiert und erhebliche Mängel und Lücken festgestellt. Wieder mal ein Schnellschuss, der dem reinen Abzocken von uns Autofahrern dient. Sollte es zu einer Initiative gegen dieses Gesetz kommen, bitte ich euch alle mitzumachen, damit unsere Lieblinge weiterhin ungehindert unsere schöne Schweiz bereisen können. Im November hatten wir noch eine sehr anregende Diskussion anlässlich der Präsidentenkonferenz unseres

Dachverbandes mit dem Präsidenten der Strassenverkehrsämter. Auch der wusste sich seitens der Oldiebesitzer kaum zu wehren und musste sich einiges über die Willkür anhören, welche bei den einzelnen Ämtern bei der Erteilung des Veteranenstatus herrscht. Hier wird gemäss seinen Aussagen eine Vereinheitlichung angestrebt.

Was ist eigentlich in unserm Club seit Sommer noch so alles passiert? Der Spidi von Richy Stössel hat als Erster den Fiva-Pass erhalten. Gratulation! Wir waren in Mollis gut vertreten. Was man vom Herbsttreffen nicht sagen kann! Ein Highlight war wiederum der Fonduehök in der Waldhütte Holderbank. Der Techniktag war der Hit, unsere Jüngsten hatten riesigen Spass am Lebkuchenhausbauen – und die Erwachsenen ebenso. Unsere neue Webseite ist gestartet und hat in der Szene Anklang gefunden. Bilder von den Treffen und Veranstaltungen und neu auch Filmausschnitte sind neben vielen anderen Daten online. Wir sind am Planen der nächsten Saison, habt ihr Vorschläge, so meldet euch.

Wir suchen auch noch Vorstandsmitglieder: einen Vizepräsidenten und einen Beisitzer.

Ich danke allen Helfern und Machern in unserem Club und wünsche euch allen besinnliche, stressfreie, frohe Festtage mit einem unfallfreien Rutsch ins neue Jahr.

Dani Senn



Herby und Sandra heiraten



Es war so eine Sache mit der Organisation der Clubmitglieder für die Heirat von meinem Club-Racekollegen Herby. Er sollte, durfte nicht merken, dass im Hintergrund etwas vom Spitfire-Club läuft. Wo also bekomme ich all die Infos, ohne dass es auffällt? Ich fand schliesslich einige Details raus und der Samstag, 11. September, kam, an dem die Hochzeit in der schmu-cken kleinen Kirche in Holderbank bei schönstem Wetter stattfinden würde.

Ich war bereits am Deko-rieren meines Spitis, als das Natel läutete und Richy ganz nervös fragte, ob ich einen Reservekanister voll Benzin hätte. Er habe ein Problem mit dem Motor, dieser laufe zwar, aber beim Gasge-



ben stelle er kommentarlos einfach ab. Ich dachte mir: «Das fängt ja gut an!» Und: «Hoffentlich kommen auch viele Clubkollegen mit ihren Spitfire zur Hochzeit.» Das Reservebenzin hat dann ge-



holfen – der Tank war ganz einfach leer gewesen – und Richy kam pünktlich zum abgemachten Treffpunkt.

Bei der Kirche kam dann ein kleines British-Car-Treffen zustande. Die Einladung zum Spalierstehen haben recht vie-



le Clubmitglieder wahrgenommen. Sandra und Herby waren sichtlich überrascht, als sie aus der Kirche kamen und die Dudelsackmusik des «Sektionspipers» hörten und die vielen Clubkollegen sahen. Herbys Racekollege aus früheren Zeiten, Pipo, chauffierte das Brautpaar in seinem edlen, ge-



schichtsträchtigen Oldtimer-Cabrio – Erstbesitzer General Guisan – an der Spitze des Triumph-Konvois auf einer kleinen Rundfahrt durch die wunderschöne Gegend. Zum Abschluss waren alle zum gediegenen Apéro auf der Terrasse des Schlosses Wildegg mit seiner traumhaften Aussicht eingeladen.

Peter Lüthi



Herbsttreffen/Herbstausfahrt

Trotz mehrmaligem Aufruf an euch Mitglieder sah es so aus, als ob die Herbstausfahrt wie schon die Nachtausfahrt ins Wasser fallen würde. So machte ich euch den Vorschlag, uns am Oldtimer-Treffen in Lenzburg zu beteiligen, welches zeitgleich mit unserem Termin stattfand. Also verschickten wir die Einladungen. Unsere Werkstatt war aufgeräumt und bereit für einen gemütlichen Nachmittag unter Gleichgesinnten.

Nun, der Aufmarsch war ernüchternd, ganze drei Spitfire – alle aus unserer Sektion – getrauten sich an diesem Sonntag trotz pas-



sablem Wetter nach Lenzburg. Andere Clubs waren dagegen en masse vertreten. Die anwesenden Spitfire fanden grosse Beachtung und wir konnten anregende Gespräche mit Zuschauern führen, so manche Anekdote aus früheren Zeiten, als man selber noch einen kannte, der einen kannte, der ei-

nen Spitfire fuhr, oder das erste Rendezvous mit einem Spidifahrer wurden zum Besten gegeben. Schnell wurde es Abend und es wurde ruhig auf dem Gelände. Alle, die mir an diesem Tag behilflich waren, konnten ihre Enttäuschung nicht verbergen. War es der Wetterbericht, der die ganze Woche eher schlechter berichtete, als es effektiv war? Lag es an uns, dass wir etwas organisieren, was im Club nicht gefragt ist? Nun, es liegt an euch Mitgliedern, dass in Zukunft wieder vermehrt was unternommen wird. Der Vorstand hofft auf eure Mithilfe.



Danken möchte ich dennoch meinen treuen Helfern: Herby, Urs und Rolf, sowie Max, Urs und André, die den Spitfire mitbrachten.

Dani Senn

19. Swiss Classic British Car Meeting



Alljährlich treffen sich im romantischen kleinen Städtchen Morges an den lieblichen Gestaden des Lac Léman zwischen Lausanne und Genf für die Dauer eines Tages Hunderte von Besitzern britischer Motorcars und Motorbikes! Sie kommen vor allem aus der Schweiz und dem benachbarten Frankreich, aber auch Fahrzeuge mit den Kennzeichen D, NL, B und GB sind entlang der Seepromenade aufgestellt.



Stolz zeigen die sportily Gentlemen, oft in Begleitung ihrer smarten Ladies, die sorgfältig herausgeputzten Austin aus den 30er-Jahren, die in den Fifties populären MG und Triumph, die eleganten Jaguar,

die schnellen Aston Martin, die gemütlichen Hillman und Rover, die damals jugendlichen Mini und natürlich die berühmten teuren Bentley und Rolls Royce. Barbour-Wachsjacke und Cromwell-Helm gehören zum Outfit der Fahrer zweirädriger Triumph,



Rudge, Sunbeam, Royal Enfield und noch älterer britischer Motorradmarken.

Das 19. Swiss Classic British Car Meeting fand dieses Jahr am Samstag, 2. Oktober, statt, von 10 Uhr morgens bis 5 Uhr am Nachmittag. Abfahrt für uns zwei (Dani und mich) war um 7 Uhr in Lenzburg, also mitten in der Nacht. Zum Auftakt hatten wir einen kleinen Schock: Obwohl am Abend vorher noch alles funktioniert hatte, machte Danis Spitimotor am Morgen keinen Mucks mehr. Auch nicht, als wir das Überbrückungskabel anschlossen und Dani gewisse Heilige zu Hilfe rief. Schuld war schlussendlich nur ein bisschen Feuchtigkeit am Stecker. Doch nun hatten wir es plötzlich sehr pressant – 7 Uhr war mal gewesen, und der TR-Club wartete beim Grauholz um Viertel vor acht auf uns. Leider reichte es dort nicht mehr für einen Kaffee. Aussteigen und begrüßen – und schon ging es weiter nach Morges.



Ein Dolomite Sprint fuhr mit einer recht zügigen pace als Leithammel voraus. Wir, Dani und ich mit unsern Spitfire, mussten alles geben, damit wir im Konvoi drinbleiben konnten. Mein Motor hat vermutlich

schon lange nicht mehr so viel Vollgas gehabt. Als wir in Morges eintrafen, war mein Tank halb leer, ups! Aber was solls, es hat trotz allem sehr viel Spass gemacht im TR-Club-Konvoi auf der Autobahn mitzufahren.

Der Veranstalter und die Stadtverwaltung von Morges rechneten mit über 1500 britischen Fahrzeugen und 20 000 Zuschauern, die während des Tages frei kommen und gehen würden, ohne dass irgendjemand Start- oder Eintrittsgeld bezahlen muss. Nicht nur die Fans britischer Motorsport-Tradition kamen auf ihre Rechnung;



auch schaulustige Spaziergänger fanden bei den Verkaufsständen, Essbuden und Cafés von Morges entlang der breit angelegten Seepromenade fröhliche Entspannung. Für Unterhaltung und Spielgelegenheiten für die Kinder war ebenso gesorgt.

Für das Meeting 2010 war das beste Wetter bestellt worden und es wurde nicht nur eine, sondern zwei Marken eingeladen: Im Ehrenhof des schönen Schlosses von Morges feierte die Marke Riley ihr 111-jähriges Bestehen. Der «Parc de l'Indépendance» wurde kurzerhand in «Parc de Triumph» umbenannt, denn die Marke Triumph durfte dort den 80. Jahrestag der «Triumph Motor Company» feiern.



Das Classic British Car Meeting ist ein einzigartiger Anlass für die Schweiz und wohl auch für den europäischen Kontinent. Die Idee dafür hatte vor 19 Jahren der schon seit längerer Zeit in der Schweiz ansässige Brite Keith Wynn. Er wollte Gesinnungsgenossen und Bekannten einen Ausflug mit Ziel Morges vorschlagen



und gleichzeitig einem breiten Publikum die British Motor Heritage vor Augen führen. Wer Freude an feinen englischen Motorcars und Motorbikes hat oder sogar selber stolzer



Besitzer eines solch edlen Fahrzeuges ist, sollte sich den Termin (siehe Seite 39) vom nächsten Meeting in der Agenda rot anstreichen und einmal einen Ausflug an diesen sehenswerten Anlass im wunderschönen Morges planen.

Peter Lüthi



Fondue-Höck



Am 6. November fand, man kann schon sagen traditionellerweise, unser Fondue-Höck in der Holderbanker Waldhütte statt. Dani und Richy trafen um 17 Uhr mit ihrem Helferteam Lisa, Sandra, Morgaine, Herby, Rolf und André in der Hütte ein und trimmten sie auf Gemütlichkeit. Ein Feuer

wurde entfacht, die Tische gedeckt, das Brot geschnitten und die Kaffeemaschine bereitgestellt. Kaum war alles erledigt und wir gönnten uns ein paar Minuten der Ruhe, da trafen schon die ersten Gäste ein. Schnell hob sich der Lärmpegel, denn es wurde rege diskutiert über das eine oder andere. Die Erdnüsse, Mandarinen und Schokotaler waren bei Jung und Alt ein beliebter Gaumenschmaus – nur weiter so, dann gibts mehr Käse für mich (hiiii!).

Als wir vollzählig waren, begrüßte Dani die Mitglieder offiziell zum Fondue-Höck. Danach wurde die Küchencrew in die Küche geschickt, ran an die Kelle. Sogleich verbreitete sich ein feiner Käseduft in der Hütte, vielen Dank an die Crew. Im Nu war der Käse geschmolzen, wir kamen



kaum nach mit dem Verteilen von Tellern und Brot. Schwitz – wer hat auch das Feuer gemacht? Es wurde immer ruhiger, man hörte nur noch das eine oder andere Gabelgefecht oder ein «so fein». Aber es ist schon so: die Vorfreude ist die grösste Freude, denn in kürzester Zeit war alles Fondue weggeputzt. Und die Gespräche gingen weiter... hier ein Schwatz gehalten und da eine Lösung



für das eine oder andere Problem gesucht. Das ist eben das Schöne an einem Verein. Morgaine, unser jüngstes Mitglied, Sandras und Herbys Tochter, durfte ihren ersten Fondue-Höck genießen. Ja richtig genießen, denn jeder schenkte ihr Aufmerksamkeit, sie wurde immer wieder mal getragen

– da sieht die Welt doch ganz anders aus. Es gab jede Menge Kinder, die mit ihr spielten.

Wie die Zeit so vergeht, da ist man frisch-fröhlich bei einem Schwatz und wird dann abrupt in die Realität zurückgeholt. «Es gibt Dessert!», eine schöne Realität. Es ist halt schon so, man sollte aufhören, wenn es am schönsten ist. Denn die Heimreise in die entfernten Winkel unseres Landes ist auch mit modernen Autos nicht in fünf Minuten zu bewerkstelligen. So mussten leider die Ersten tschüss, auf Wiedersehen oder goodbye sagen. Und zu guter Letzt, es gehört



doch auch dazu, musste noch aufgeräumt, abgewaschen und geputzt werden. Aber man kann sagen, das ist bei uns auch schon im Blut. Ein paar flinke Hände, da ein Besen, dort ein Putzlappen, und es geht im Nu. Danke an alle Helfer

Impressionen von Richy

Ein besonderer Techniktag



Es wurde schon langsam dunkel und es schneite ein bisschen, als wir am Samstag, 27. November, in Villmergen eintrafen und die Bäckerei Bättig suchten. Als wir eintraten, waren schon etwa 15

Kinder mit ihren Eltern anwesend und warteten gespannt vor den von André Bättig perfekt vorbereiteten Arbeitsplätzen. Alles war da, die Lebkuchenteile, Süssigkeiten und Figuren zum Dekorieren, Messer, Förmli zum Ausstechen und der Leim (der einzig essbare Leim aus Eiweiss und Puderzucker).



André zeigte an einem Musterhaus seine Fähigkeiten und die Kinder versuchten eifrig, es ihm gleichzutun. Für die Väter hatte



André Lebkuchenherzen und für die Frauen Lebkuchenausautos zum Verziern bereitgelegt. So konnten nach rund zwei Stunden nicht nur die stolzen Kinder ihre schön dekorierten Häus-



chen mit nach Hause nehmen, sondern auch die Eltern hatten sich gegenseitig etwas zum Knabbern gemacht.

Als aufgeräumt war und die Tische versorgt, liefen wir in eine nahegelegene Pizzeria. Wir waren fast dreissig Personen und füllten gleich das ganze Restaurant.

Nach einem feinen Essen mit Dessert und Grappa machten wir uns auf den Heimweg. Die Strassen waren trotz des Schneefalls ziemlich gut befahrbar.

Ich möchte im Namen aller André Bättig ganz herzlich danken für den gelungenen und nicht alltäglichen «Techniktag», welcher uns noch lange in schöner Erinnerung bleiben wird.



Stefan Sieburg

Brief ans UVEK



Triumph Spitfire Club Schweiz Mitglied des



Präsident Daniel Senn Postfach 9 5113 Holderbank

Bundesamt für Strassen
Postfach
3003 Bern

Holderbank 20.11.2010

Antrag an das UVEK zur Vernehmlassung über Umweltzonen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Triumph Spitfire Club Schweiz verurteilt die Einführung von Umweltzonen im 2010 auf das schärfste. Unsere Recherchen im nahen Ausland, wo solche Zonen bereits seit einiger Zeit eingeführt wurden, haben ergeben, dass dadurch die Umwelt und die Luft in **keiner** Weise verbessert werden konnte (vergl. ADAC Bericht). Laut betroffener Fahrzeugbesitzer handelte es sich um eine reine Abzocke der Kommunen.

Auch die von verschiedenen Schweizerischen Oldtimer Verbänden gewünschte Befreiung von Fahrzeugen mit Veteranenstatus Code 180 können wir, solange in den Strassenverkehrsämter eine reine Willkür über die Erteilung dieses Status herrscht nicht zustimmen.

Sollte es zur Einführung von Umweltzonen kommen, so sollte nicht der Veteranenstatus massgebend sein zur Erteilung einer Sondergenehmigung, sondern der Status allgemein, dass ein Fahrzeug 30 Jahre und älter ist. Ein solches Fahrzeug, das im Normalfall alle 2 Jahre geprüft werden muss, ohne Veteranen Status, ist sicher ebenso ein Historisches Kulturgut wie eines das "nur" alle 6 Jahre vorgeführt werden muss.

Unser Club besteht mehrheitlich aus Mitgliedern,(200) die Freude an ihrem Fahrzeug haben und denen es egal ist ob ihr Spit Veteranenstatus hat oder nicht, doch gerade diese einfach gebauten Fahrzeuge aus der Epoche 1960- 1980 wecken an Veranstaltungen beim Publikum Emotionen aus ihrer Jugendzeit.

Wir bitten Sie hiermit die unsinnige Sache mit der Einführung der Umweltzonen nochmals zu überlegen und gegebenenfalls auch im EU Raum sich zu erkundigen, denn nicht alles was von dort kommt ist für unsere Schweiz sakrosankt.

Mit freundlichen Grüssen

Triumph Spitfire Club Schweiz

Daniel Senn



Hotel Oldtimer



Unmittelbar beim Horgner Bahnhof, wo einst Webmaschinenzubehör hergestellt wurde, sollen schon bald Oldtimer um die Wette glänzen. Die deutsche Firma Meilenwerk AG zieht in die Fabrikhallen der Grob AG. Sie will bis zu 150 Arbeitsplätze schaffen. Berlin, Düsseldorf, Stuttgart . . . Horgen. Das klingt zwar nicht wie New York, London, Paris. Aber immerhin. Läuft alles nach Plan, wird Horgen schon 2012 zum Zentrum für Oldtimer-Fans. Die deutsche Firma Meilenwerk AG – die bereits über Standorte in den Städten Berlin, Düsseldorf und Stuttgart verfügt – wird auf dem Horgner Grob-Areal unmittelbar beim Bahnhof ein Zentrum für Auto- und Motorrad-Oldtimer errichten. Ihr erstes ausserhalb von Deutschland. In den Fabrikhallen des ehemaligen Webmaschinenzubehör-Herstellers Grob werden künftig Oldtimer-Fans ein- und ausgehen. Kürzlich präsentierten der Horgener Gemeindepräsident Theo Leuthold (SVP), Hochbauvorstand Joggi Riedtmann (SP) und Martin Halder, Geschäftsführer der Meilenwerk AG, den privaten Gestaltungsplan Meilenwerk Zürichsee. Martin Halder hat Grosses vor mit der Liegenschaft. So beläuft sich das Investitionsvolumen auf rund 45 bis 50 Millionen Franken, wie sich Halder entlocken liess, den Kauf der Liegenschaft nicht eingeschlossen. Von aussen wird die Gebäudehülle energetisch saniert und die Fassade verändert. «Sie passt nicht mehr in die heutige Ästhetik», meinte Halder. Im Übrigen werde das Gebäude

weitgehend erhalten. Es gehört zu Halders Konzept, Klassiker der Verkehrsgeschichte – damit sind die Oldtimer gemeint – mit Klassikern der Architektur zu verbinden. In Deutschland hat er das vorgemacht. Für das Meilenwerk in Berlin, das sich in einem ehemaligen Strassenbahndepot befindet, erhielt das Unternehmen den Bundespreis für Handwerk und Denkmalpflege. «Das Grob-Areal ist ein Glücksfall für



die Meilenwerk AG», sagte Halder. Er habe im Grossraum Zürich vier Jahre nach einer geeigneten Fläche gesucht. Das Meilenwerk soll kein Museum sein, obschon sich ständig 200 bis 250 Oldtimer dort befinden werden. In der Liegenschaft werden sich rund



30 Spezialisten einmieten. Dazu gehören Handwerker, Oldtimerverkäufer, Versicherer und Gastrobetreiber. Die Werkstätten werden verglast, und so können die Besucher miterleben, wie

Handwerker einen Oldtimer in seine Einzelteile zerlegen und wieder zusammenbauen. Wer einen Oldtimer kauft, aber nicht über den nötigen Parkplatz verfügt, stellt sein Gefährt im Meilenwerk in eine Glasbox. Dort können Besucher den Oldtimer bewundern. Das architektonische Konzept sieht vor, dass drei Stockwerke befahrbar sind. Geplant sind zwei Gastrobetriebe, und die





Idee für ein Hotel mit 90 Zimmern ist weit gediehen. Halder geht von 350 000 bis 400 000 Besuchern pro Jahr aus. Das Meilenwerk wird 365 Tage im Jahr geöffnet haben. «Mit einem Verkehrschaos rechne ich nicht, da sich die Besucher auf den Tag verteilen und viele mit dem öffentlichen Verkehr anreisen», so Halder. Enthusiastisch zeigte sich Theo Leuthold: «Das Grob-Areal wird nicht zu einer Industriebrache, sondern zu einem Markenzeichen, das Horgen weit über die Gemeindegrenzen hinaus bekannt machen wird.» Garant dafür ist die Oldtimerdichte, die rund um den Zürichsee besonders hoch sein soll.

Von Patrick Gut, Horgen, Tages Anzeiger vom 14.9.2010



300 km Nordschleife

Die Triumph Competition schrieb auch dieses Jahr wieder das ADAC 300-km-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife aus. Schon drei Jahre lang reifte in mir der Gedanke, da einmal mitzufahren. Aber gleich 300 km? Das sind ungefähr drei Stunden Vollgas fahren. Hält das Auto durch? Wie siehts mit der Fitness des Fahrers aus? Was muss ich am Fahrzeug/Fahrstil ändern? Einige gute Tipps betreffend Müdigkeit und Konzentrationsschwäche konnten mir Christian, Tomi und Ernst, die schon einige Nordschleifen-Abenteuer erlebt haben, geben (oder wollten sie mir Angst machen?). Ebenfalls hatte ich ja schon ein paar Langstrecken-Erfahrungen beim SPA-1-Std.-Rennen gemacht. Also wenn das Fahrzeug eine Stunde hält, wieso nicht auch drei Stunden? Ich war einer der we-



nigen, die keinen Fahrerwechsel machten, warum auch, bin ja zum Fahren hier. Nur wegen dem Tank und der Differential-Übersetzung musste ich Überlegungen anstellen, mit 30 l Benzin hätte ich etwa dreimal auftanken müssen, was ein zu grosser Zeitverlust bedeutet hätte. Folglich konstruierten Peter und ich während des Winters einen 80-l-Alu-Tank, dieser reichte dann für das ganze Rennen. Das Hinterachs-Übersetzungsverhältnis wurde von 4.55 auf 4.11 verlängert, damit auf der Döttinger Höhe richtig Top-Speed erreicht werden konnte. Gefahren wurde die 24-Std.-Nordschleifen-Strecke, das heisst Nordschleife inklusive GP-Kurs, nur die Mercedes-Arena wurde etwas abgekürzt, alles zusammen sind das 25 km pro Runde. Dazu kam das Original-Nürburgring-Wetter, feucht und kalt und in jeder Kurve regnete es einmal. Irgendwo auf der Strecke war es ganz sicher nass. Diese Bedingungen waren

nicht gerade optimal für das erste Mal auf der Nordschleife. Nun verlangte sie noch mehr Respekt und Konzentration ab, was sicher für mich als Durchfahrer von Vorteil war, da die Piste so nie langweilig wurde und nie Müdigkeit einsetzte. Man bedenke, es sind ja «nur» 12 Runden. Nach dem ersten Training am Freitag war ich schon etwas schlauer, die Trockenübungen am Computer (GT Legends) machten doch etwas Sinn, zumindest was den Streckenverlauf angeht. Ebenfalls musste ich feststellen, dass es einen ähnlichen Fahrstil wie an einem Bergrennen braucht, da die Leitplanken nicht weit weg sind und der Asphalt wie ein Kartoffelacker ist. Im Vergleich ist die GP-Strecke etwas für Anfänger (dazu später noch etwas). Wie gings meinem Racer? Schon in der ersten Runde hatte ich Zündaussetzer, der Motor lief nur auf 3, manchmal nur auf 2 Zylindern, irgendwas stimmte mit der Zündung nicht. Mit dem Geholper im «Karussell» und einem brutalen Abflug über 50 cm Curbs in «Wehrseifen» wollte sich der Spoiler fast verabschieden. Auch die im Winter montierte Fiberglas-Blattfeder (60% leichter) schien den Stress nicht zu ertragen, das Auto lag nach dem Training tiefer als vorher. Die Rundenzeiten liessen dementsprechend zu wünschen übrig. Also ging zwischen den Trainings die Schrauberei los. Nach Studieren und Fachsimpeln kamen wir zum Schluss, dass neue Zündkabel



her müssen. An der Hinterachse wurden die Spurverbreiterungen demontiert und die Stossdämpfer straffer eingestellt, damit die Räder nicht mehr im Radkasten streiften. Das zweite Training verlief dann etwas weniger spektakulär, einige der fast 200 startenden Fahrzeuge überlebten das erste Training



nicht, sodass es mit weniger Verkehr auch etwas angenehmer zu fahren war. Die Zündung spuckte im Teillastbereich immer noch, das hiess, möglichst viel Vollgas fahren, immerhin erreichte ich auf der Döttinger Höhe 196 km/h. Die Rundenzeiten waren nun mit 12 min recht passabel. Auch im Hinblick auf die schlechte Strassenlage der «Karre», die in der «Fuchsröhre» mit 158 km/h etwa 1 m seitwärts versetzte, ein richtiger Eiertanz. Zurück im Fahrerlager ging die Sucherei des Zündproblems von Neuem los. Peter und Urs hatten viel zu tun, Kerzen raus, neue Kerzen rein, Zündzeitpunkt und Spulen kontrollieren usw. Nichts half. Aber aufgeben gibts nicht, ich wollte die 300 km unbedingt unter die Achse nehmen, schliesslich ist es bei Langstreckenrennen wichtiger anzukommen, als der Schnellste zu sein. Und schon fings beim Vorstart



wieder an zu «schiffen». Die Gummiwahl, Intermediate mit Vollprofil, war dementsprechend auch nicht die optimale Wahl. Ich stand irgendwo im Mittelfeld, auch egal, meine Gedanken kreisten eh nur ums Ankommen. Der Start

verlief für einmal gesittet, jeder wollte sein Auto heil um die Startkurve bringen. Den obligatorischen Boxenstopp habe ich gleich nach der ersten Runde absolviert. Da ich ja das ganze Rennen hindurch nicht tanken musste, verlor ich so kaum Zeit und konnte nachher voll konzentriert durchfahren. Runde für Runde spulte ich nun ab, die Schleife gefiel mir immer besser. In der zehnten Runde wurde der Regen wieder stärker, trotzdem liess ichs recht fliegen auf dem GP-Kurs, bis mich ausgangs «Dunlopkehre» eine weisse Linie, die nass sehr schlüpfrig ist, ins Kiesbett katapultierte. Wie war das noch

mit dem Vergleich Schleife/GP-Strecke oder so (wie oben erwähnt)? Überheblichkeit landet halt im Kies. Eine ganze Runde stand ich da, eingegraben bis unter beide Türschweller, bis mich endlich ein Pannenfahrzeug rauszog. Das Schlimmste ist, dies kostete mich den Klassensieg. Urs und Peter kauten sich sicher fast die Fingernägel ab in der Boxengasse. Mit etwa 20 kg Kies, von dem ich zwei Wochen später noch eine Handvoll aus dem



Auto geschaufelt habe, gings auf die Strecke zurück. Diese wurde immer seifiger, da zum Regen jetzt auch noch Öl von diversen Fahrzeugen dazukam. Auf dem halben Kurs wurden rot-gelbe Flaggen geschwenkt, so auch auf der «Quiddelbacher» Höhe; bei

Vollgas über die Kuppe rauschte und quietschte mir ein Mustang auf der Bremse leicht ins Heck. Überall standen nun demolierte Autos neben der Strecke, am schlimmsten traf es einen Polo- und einen Por-

sche-924-Fahrer auf der Döttinger Höhe, zwei Totalschäden, dort gings nur noch im Schrittempo vorbei und ich war froh, dass das Rennen zu Ende war. Zum Schluss war ich doch noch Klassenvierter und gesamthaft im Mittelfeld klassiert. Die Schäden hielten sich in Grenzen, Blattfeder



gebrochen, Spoiler gerissen, immer noch Zündaussetzer und eine kleine Beule im Heckblech. Fahrerisch sicher ein Riesen-Erlebnis, konditionell kein Problem, Adrenalin pur!

Für 2011 bereits wieder gebucht.

Herby Senn

