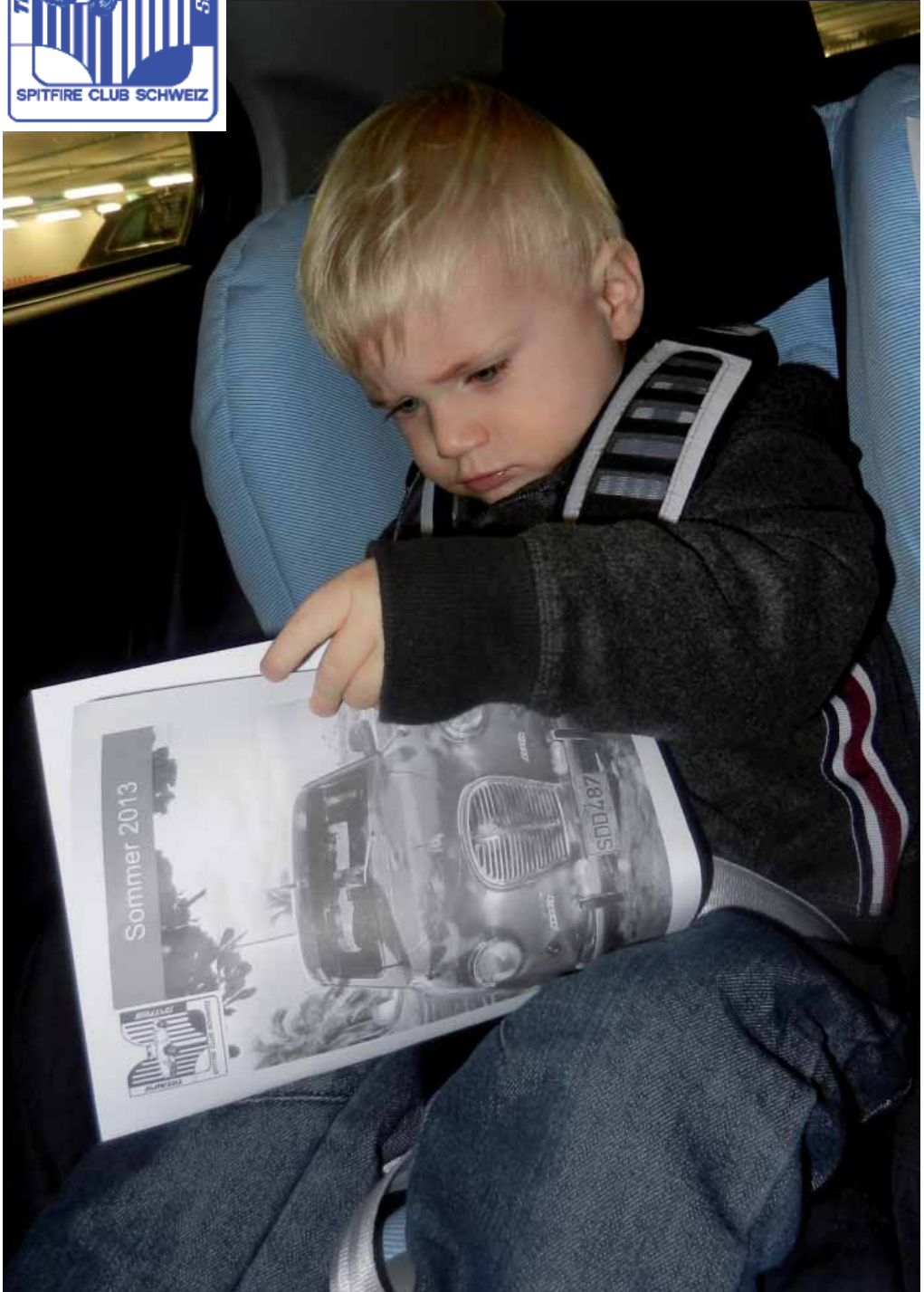




Winter 2013/14



DER PRÄSI HAT DAS WORT

Hallo Clubmitglieder,

Hurtig, hurtig, Herr Präsident, was bieten wir unseren Mitgliedern nächstes Jahr? Das alte Jahr war noch nicht einmal ganz zu Ende, als die Termine für das nächste Jahr schon im Groben geplant werden mussten. Kaum sind diese Daten zusammengetragen, kommt mein Chef mit dem Ferienplan fürs nächste Jahr – und das Ende Oktober! Dabei habe ich noch nicht mal alle Ferien von diesem Jahr bezogen, geschweige denn die Überstunden. Nun kommen noch die nationalen und regionalen Feiertage dazu und schon ist mein Jahr 2014 verplant. Muss in unserer heutigen Zeit wirklich alles schon so weit vorausbestimmt sein? Wahrscheinlich schon, es könnte ja etwas Ungeplantes dazwischen kommen. Darum wundere ich mich langsam nicht mehr, wenn an unseren geplanten Ausfahrten immer weniger Teilnehmer mitmachen, mir geht es ja genauso. Jä no, unsere Daten für die Generalversammlung und

die Ausfahrten sind in diesem Heft abgedruckt. Ich werde wenn möglich dabei sein, ihr Leser dieser Kolumne hoffentlich auch. Ich hoffe ihr hattet wenigstens besinnliche, fröhliche Weihnachten und seid gut ins neue Jahr gerutscht. Wir sehen uns an der GV am 8. März 2014 mit einem hoffentlich kompletten Vorstand.

Dani Senn





Weekend auf der Diavolezza

Bruces Blog

Hallo zusammen, es ist wieder so weit: es geht, glaub ich, auf Achse, mein Besitzer macht so Bemerkungen. Ein Weekend soll es sein, der zweite Anlauf nach 2011, als das Wetter so mies war. Am Samstag um 10 Uhr solls losgehen, was ich so mit bekommen habe. Am Freitag machte mein Besitzer mich schon startklar bis auf das Benzin, ich war ja ziemlich gespannt auf den «Tropfen». Ok, am Samstag gings erst zur Tankstelle, naja, der Tropfen war nullachtfünfzehn.

Danach trafen wir uns bei meinem Kollegen, dem Roten aus Villmergen. Nachdem sich alle begrüsst hatten und alles am rechten Platz verstaut war, brachen wir auf via Bremgarten, Lieli und die West-Umfahrung Richtung Chur. Es war eine ereignislose Fahrt auf der Autobahn. Richy meinte zwar, es täte mir gut, «wenn wieder mal die Spinnhuppele rausgeblasen würden. Doch ich vermute, wir nahmen die A3, damit wir das Hotel Heidiland bequemer und schneller erreichten. Nach gut 1½-stündiger Fahrt machten wir dort einen Zwischenstopp, es war zugleich der Treffpunkt mit den andern Kollegen.

Nach zwei ewig langen Stunden kamen unsere Besitzer vom Mittagessen zurück. Und dann diese Enttäuschung: nur wir zwei Spidis und als Dritter noch ein Deutscher (BMW). Was ist denn mit



den Besitzern meiner anderen Kollegen los? Aber nichtsdestotrotz, der Rote und ich werden die Fahnen hochhalten! Nun nahmen wir die restliche Strecke unter die Räder, unsere Besitzer sprachen von Dia... Diav..., ach, immer diese komischen Wörter. Wir fuhrten jetzt über Land, Davos entgegen. Das Wetter war herrlich und auf dem See bei Davos herrschte reges Treiben. Ob Wasser Spass machen kann?? Weiter ging die Fahrt durchs Landwassertal bis Tiefencastel. Dann noch den Julierpass hoch – die einen meinen, es sei ein hartes Stück Arbeit, aber für uns ist das pures Vergnügen! Im Sausewind gings hinunter nach St. Moritz, dann noch das kleine Stück Richtung Bernina-Pass bis zur Talstation der – hihi, mein Besitzer hat mir geholfen und es aber auch nicht auf Anhieb geschafft – Diavolezza-Seilbahn. Für uns war der erste Tag geschafft. Leider mussten wir bei der Seilbahn-Station unten bleiben, als ob wir Höhenangst hätten. Nachdem wir für die Nacht (Dach und Fenster dicht) bereit waren, packten unsere Besitzer ihre sieben Sachen, einige mussten sogar noch die Schuhe wechseln. Komisch, wir brauchen doch nur einen Gummi!



Von nun an kann ich keine Gewähr für die Richtigkeit der Ereignisse geben. Ich musste alles meinem Besitzer aus der Nase ziehen. Also, es hat sich so zugetragen: Als sie auf diesem Berg mit dem komischen Namen angekommen waren, wurden die Zimmer bezogen. Die

Besitzer vom Roten hatten ein Doppelzimmer. Die vom «Deutschen» und mein Besitzer hatten Massenlager, das heisst 16 Personen in einem Raum, hihi selber schuld! Danach traf man sich im Restaurant, der Hunger machte sich schon bemerkbar, es war



ja bereits halb sieben. Um sich abzulenken, wurde fleissig fotografiert, auch um die letzten Sonnenstrahlen einzufangen, denn es zogen immer mehr Wolken auf.



Dann endlich war Essenszeit. Ihre Gaumen wurden mit einem Viergänger verwöhnt. Als Vorspeise gabs Gemüsestrudel an Sauerrahmsauce, dann ne Linsensuppe, als Hauptgang wurde Kalbsgulasch mit Reis und Gemüse gereicht. Dazu gehörte natürlich ein Glas Wein. Und zu guter Letzt gabs zum Dessert ein Pannacotta. Mein Besitzer hat nur so geschwärmt, was mir unverständlich ist. Feines Fett, dazu pikantes Öl, verfeinert mit einem Schuss Bremsflüssigkeit und Scheibenreiniger, das ist was Delikates (grins). Wie ich hörte, haben sie den Abend richtig genossen, und wenn die Runde auch klein war, an Witz hat es sicher nicht gefehlt. Als es dunkel wurde, begann es leicht zu regnen. Huch, ihr habt gut lachen – wer ist die Nacht draussen, hää?



Myrta und Peter hatten Spiele mitgenommen. Die fünf Ausflügler versuchten sich am Triominos. Ganz einfach: das ist ein Domino mit drei Möglichkeiten. Und das soll spannend sein?! Wahrscheinlich ist das etwa wie bei meinem Namensvetter, dem Spit-

fire-Flugzeug: vor und zurück, links und rechts, auf und ab – kinderleicht. Jedenfalls war der Ehrgeiz geweckt und sie hatten riesigen Spass. So wurde eine Runde nach der anderen gespielt. Die Zeit verging wie im Flug. Und man glaubt es kaum, es war halb elf und für unsere Besitzer schon Zeit für die Federn (schwach, die hatten auch schon mehr Sitzleder!). Myrta und Peter hatten ja eine geruhsame Nacht vor sich, aber die andern? Im Touristenschlag war schon alles ruhig, 13 andere waren schon am «Pfuse». Gemäss Maja und Marcus war die Nacht jedoch überraschend angenehm gewesen, obwohl viele Zimmergenossen bereits frühmorgens zum Wandern oder Bergsteigen aufgebrochen waren.



Maja und Myrta liessen es sich nicht nehmen, extra früh aufzustehen, um den Sonnenaufgang zu bestaunen. Um 9 Uhr trafen sich die Spidi-Clübler beim reichhaltigen Zmorgebuffet. Frisch gestärkt machten sie sich mit der Seilbahn auf den Weg zu den Spidis. Zuerst musste der Rote von Peter repariert werden. Ich sags ja, mit Öl, WD40 und Klebeband flickst

du schier alles. Endlich gings los, erst zurück nach Samedan, dann nach La Punt, eine schöne Einlaufstrecke, yes! Dann war fertig lustig. Ich durfte den Albulapass zum ersten Mal unter die Räder nehmen – was für eine schöne Strecke! Bei Tiefencastel hatte es auf einmal Polizei, eine Umleitung und immer mehr «Länkstange-Geuferi». Offensichtlich fand da irgendein Velorennen statt. Zum Glück sind wir – im Gegensatz zum «Deutschen» – an der Hüfte schmal gebaut, ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Jetzt gings nochmals bergan auf die Lenzerheide, dann nach Chur hinunter. Zwischendurch musste unser Durst gelöscht werden. Und siehe



da, als wir getankt wurden, verspürten unsere Besitzer urplötzlich ebenfalls einen unerklärlichen Durst – oder doch eher Hunger? Kurz nach dem Tanken wurde jedenfalls in Parpan ein kulinarischer Zwischenstopp eingelegt. Nach dieser letzten gemeinsamen Stärkung (das dauerte wieder, mir kribbelte es schon unter den Rädern) war allgemeines «tschüss» und «uf Wiederseh» angesagt. Der BMW mit Maja und Marcus verliess uns bereits auf der A3, so warens nur noch zwei, der Rote und ich, und wir fuhren ohne Halt direkt nach Hause.

Bruce, dä Gäli

PS: Dies war eine schöne Ausfahrt, danke Marcus, und auch ich habe den «Deutschen» ein wenig ins Herz geschlossen – ehrlich, der ist ja auch nicht von schlechten Eltern!



felsgarten
Gasthaus · Restaurant

Wir sind 7 Tage für Sie da...

Gästezimmer
Grosser Parkplatz
Schöner Wintergarten

... wohlfühlen
und Gutes geniessen.

www.gasthaus-felsgarten.ch



Mollis

Englisches Wetter für englische Autos

Der Himmel war verhangen am 25. August 2013, ein- oder zweimal prasselte Regen auf das Flugfeld von Mollis. Da mussten sich doch die Klassiker am British Car Meeting (BCM) wohlfühlen. Wobei man hier vielleicht mit dem Irrglauben, in England regne es ständig, abfahren sollte. Denn tatsächlich unterscheidet sich das Klima in England nicht allzu stark vom Wetter, das in unseren Breitengraden herrscht. Und auch in Mollis trocknete die Sonne die Regentropfen schnell wieder weg.

Zum 34. Mal lud der TR Club zum BCM, und zum 34. Mal machten sich Hunderte von britischen Klassikern aller Baujahre (bis in die Neuzeit) auf, um sich im Kanton Glarus zu treffen. Wegen des nicht ganz sicheren Wetters landeten zwar höchstens 1200 Autos auf dem Flugplatz Mollis, aber die Auswahl konnte sich sehen lassen.



Englische Ford als Ehrengäste

Für den Höhepunkt des BCM 2013 sorgten die Produkte des englischen Ford-Zweiges. Die Marke war Ehrengast. Ford England hatte seinen Anfang bereits im Jahr 1903, als die ersten Ford-Modelle nach England importiert wurden. 1911 begann man, Ford-T-Modelle aus importierten Einzelteilen zusammenzubauen. Schon bald kontrollierte Ford die Geschäfte aus Amerika, und 1929 begann man, in der Nähe von London die grösste Autofabrik Europas zu bauen, Dagenham. Als man 1931 mit der Produktion von Ford-A-Modellen starten konnte, erkannte man bald, dass die Autos aus Steuergründen zu teuer waren. Eine europäische Alternative wurde benötigt und das Modell Y entwickelt, im Prinzip ein verkleinertes Modell A mit einem 933 cm³ grossen Motor.

In der Folge entstanden mehrere Modellfamilien und Fahrzeuge wie Ten, Anglia, Prefect, Consul, Zephyr, Popular und Zodiac. Besser bekannt bei uns sind heute die moderneren Entwicklungen Cortina, Escort oder Capri. Der Ford Capri war der letzte vollständig in England entwickelte Ford, ab den Siebzigerjahren wurde die Zusammenarbeit zwischen Deutschland und England intensiviert, die Entwicklung weitgehend nach Süden verschoben und die Produktion immer mehr aus England abgezogen. Heute ist kaum mehr etwas übrig.



Obschon die Ford-England-Modelle im Zentrum standen, hatten auch andere Marken einen grossen Auftritt. Eine überraschend grosse Marcos-Gruppe traf schon früh in Mollis ein und zeigte mit Aus-



nahme der fehlenden frühen Modelle fast die ganze Palette der Marcos-Geschichte – bis zum Mantis und Mini-Marcos. Gemunkelt wird, dass Marcos 2015 Ehrengast sein werde. Nun denn, die Hauptprobe ist geglückt.



Genau in einem Jahr, am 24. August 2014, wird das nächste British Car Meeting (BCM) in Mollis stattfinden. Ehrengast wird der Aston Martin Owners Club sein, da darf man auf viele Sportwagen von David Brown hoffen und den einen oder anderen Vorkriegs-Aston.

Peter Lüthi
(Bernerzeitung.ch/Newsnet)



Todesanzeige

Liebe Clubkameraden,
in unserem Club gibt es nur noch ganz wenige Mitglieder, die seit der Gründung unseres Clubs vor rund 30 Jahren dabei sind.
Hansi und sein Spitfire waren seit 1980 unzertrennlich, soweit ich weiss, war er das einzige Clubmitglied, das seinen Spitfire von neu an hatte.

Seine lockeren Sprüche und seine fröhliche Art werden uns fehlen.
Er wird eine grosse Lücke an unserem Stammtisch hinterlassen.

Dieter Messmer

*Ich habe das schöne, lodernde Licht des Lebens gesehen.
Ich durfte das warme, friedliche Licht des Todes sehen.
Das gibt mir die Kraft und Ruhe loszulassen und
in Frieden zu gehen.
Lebt wohl, aber vorallem LIEBT!
Hansi Strassmann*

Traurig, aber mit vielen schönen Erinnerungen nehmen wir Abschied von unserem lieben

Hans Strassmann

9. April 1955 bis 17. Dezember 2013

*Deine schwere Krankheit hast du mit grosser Kraft und Würde getragen.
Du durftest im Kreise deiner Liebsten einschlafen. Wir werden dein Lachen
und deinen Humor vermissen. Du wirst immer ein Teil in unserem Leben bleiben.
Für die schöne und gemeinsame Zeit sind wir von Herzen dankbar.*

Traueradresse:
Judith Strassmann
Zeieweg 3
4900 Langenthal

*- Judith Strassmann-Ammann
- Angela und Pascal
- Manuela
- Julia und Christoph
- Heidi Strassmann-Frey
- Marianne Josi-Strassmann
und Familie*

*Zur Abschiedsfeier am Montag, 23. Dezember 2013 um 11.00 Uhr im
Restaurant Bären, 4914 Roggwil seid ihr herzlich eingeladen.
Seine Asche wird im engsten Familienkreis der Natur übergeben.
Bitte keine Blumen.*

Museumsnacht Luzern

Oldtimerfahrten an einer Museumsnacht sind die beste Gelegenheit, unsere alten Autos einem breiten Publikum vorzustellen. Diese Erfahrung hatten Urs und ich als aktive Teilnehmer an der Luzerner Museumsnacht, die jeweils am ersten Freitag im September stattfindet, gemacht. Das Engagement lohnt sich auf jeden Fall. Die Shuttle-Fahrten mit den Oldtimern von einem Museum zum andern sind äusserst beliebt und stellen einen, wenn nicht gar den Höhepunkt dieses Events dar. Glänzende Kinderaugen, lachende Gesichter der Erwachsenen sind der unbezahlbare Lohn für uns. Daneben wird den Fahrern und Fahrerinnen ein Nachtessen für sich und eine Begleitperson im Verkehrshaus offeriert und zudem ein Benzingutschein von Fr. 50.– abgegeben.



An diesem wunderschönen, lauen Spätsommerabend hatten sich 85 Oldtimer der verschiedensten Marken, alte Busse, ein Oldie-Feuerwehrauto und ein Oldie-Postauto beim Verkehrshaus eingefunden. All diese Fahrzeuge kamen nicht nur aus der Umgebung von Luzern, sondern auch aus den Innerschweizer Kantonen, aus dem Aargau und sogar aus Basel. Nach dem Briefing gings auf die Strecke Richtung Kriens, dort warteten schon die ersten Gäste auf uns. Leider wurden Urs und ich dort getrennt und da wir nur je einen Passagier mitnehmen konnten, war dies nicht so optimal



für die Museumsbesucher, denn diese warteten meistens zu zweit oder in Gruppen auf uns. Für die Strecke zum Löwendenkmal, wo sich auch eine unserer Haltestellen befand, fuhr eine ältere Dame (69) mit mir – und siehe da, sie nahm ein Foulard aus der Handtasche und band es um den Kopf wie einst Grace Kelly. Und sie meinte, sie fühle sich wieder jung wie damals mit ihrem Spitfire. Am Löwendenkmal trafen Urs und ich uns wieder. Danach fuhren wir als Tandem, mit vollem Erfolg!



Nach 22 Uhr gabs plötzlich einen mega Stau auf dem Weg zu den drei Krienser Museen Bellpark, Militär- und Schachmuseum, ebenso beim Naturmuseum in der Innenstadt. Die Luzerner Behörden veranstalteten hochgeheim (!) genau am Datum dieses traditionellen Anlasses eine Katastrophenübung (Autobahntunnel gesperrt), welche den gesamten Verkehr in der Stadt und nach Kriens zum Erliegen brachte. Die Folge war, dass einige der älteren Oldtimer wegen Hitzestau, verrussten Kerzen oder mit der 6-Volt-Anlage Probleme bekamen und ihrem Shuttle-Betrieb nicht mehr zuver-

lässig nachkommen konnten. Deshalb wurden die vom Stau betroffenen Strecken nicht mehr bedient und während der letzten Stunde wurde nur noch zwischen dem Löwendenkmal und dem Verkehrshaus zirkuliert.

Fazit: Trotz dieser unglücklichen Terminkollision wars ein toller und sehr gefreuter Anlass – wir machen bestimmt wieder mit!

Peter Lüthi





Restauration Teil II

So, die Skiferien waren vorbei, Dani erschien gut gelaunt und erholt, zurück von seinem Lieblingstal, wieder in der Werkstatt und machte sich sogleich an mir zu schaffen, bis die groben «Murksreparaturen», die früher mal an mir gemacht worden waren, zum Vorschein kamen. Einige Male, wenn er die Flex abends frustriert und entmutigt zur Seite legte, dachte ich, jetzt sei es vorbei mit mir. Zu meiner Verwunderung schleppte er nach ein paar Tagen wieder Reparaturbleche an, die alsbald eingepasst und verschweisst wurden. Ich dankte ihm dafür mit einer rostfreien rechten Türe, nur die ausgeleiterten Scharniere und die Gummitteile müssen da ersetzt werden. Nach und nach habe ich somit auch rechts ein neues Blechkleid bekommen. Zwischendurch habe ich gesehen, wie er auch meine Chromteile wieder mit seinen alten Hausmittelchen zum Glänzen brachte. Nach den Osterfeiertagen war es so weit: ich war blechtechnisch wieder so weit hergestellt, dass ich wieder recht stolz auf mich sein konnte. Aus seinem grossen Ersatzteillager hat Dani für mich bereits gereinigte und lackierte Aufhängungs- und Achsteile geholt und mit neuen Buchsen, Schrauben und Muttern versehen. Auch die hinteren Bremsen sind schon neu belegt und bereit, an mir montiert zu werden. Zwischenzeitlich war Herbys Rennwagen wieder mal in Spa und hatte einiges zu erzählen, als er heimkam. Ein weiterer Spitfire bevölkert zurzeit unsere Werkstatt, Dani und Herby haben den MKII von 1965 in einem erbärmlichen Zustand angeschleppt. Ich habe mitbekommen, dass dieser kurz vor der Schrottpresse stand. Keine Angst mein Kleiner, jetzt bist du in guten Händen. Mit gemischten Gefühlen habe ich gemerkt, dass Dani nun daranging, mich fertig zu zerlegen. Der verqualmte Dachhimmel, der einiges an Nikotin erdulden musste, flog raus, Sonnenblenden Rückspiegel, Frontscheibe, Armaturenbrett samt Abdeckung mussten raus, um den Scheibenrahmen auszubauen. Nach diesem Ausbau wurde Dani blass im Gesicht, und es wurde merklich kälter in der Werkstatt. Unten links und rechts durchgerostet, links sogar zur Hälfte bis seitlich hoch Richtung Oberkante. Ein noch guter Spidiraahmen sollte zuerst anstelle meines alten erhalten. Dani brachte es aber nicht übers Herz, den Ersatzrah-

men abzuändern, vielleicht ist man(n) ja mal froh drum. Einen ganzen Sonntagnachmittag lang, draussen schiffte es gewaltig, wurden Bleche angepasst und eingeschweisst. Nachdem die ganze alte Farbe weg und mein Scheibenrahmen wieder grundiert war, konnten alle Beteiligten wieder lachen und sogleich wurde es wieder warm in der Werkstatt. Aber nur bis die Heckscheibe ausgebaut war – schon wieder Rostlöcher unter dem Scheibengummi. Was ist an mir eigentlich nicht verfault? Dani trug es mit Fassung, er kennt mich ja mittlerweile in- und auswendig. Nach seinen Sommerferien gehen Motorhaube, ein Occasions-Frontblech aus Deutschland (jaaaa, meines war total verfault) und der Heckdeckel sowie vier Speichenräder zum Strahlen. Ich hab hoffentlich endlich etwas Ruhe, bevor ich dann angeblich von meinem Chassis getrennt werde. Mittlerweile ist es Herbst geworden, die Motorhaube ist zurück vom Strahlen, alte Hobbyreparaturen kamen zum Vorschein und natürlich faules Blech, da muss sich Dani auch noch austoben. Seit die Tage wieder kürzer und die Nächte länger sind, ist er wieder vermehrt in der Werkstatt, ich habe allerdings noch Ruhe. Mir wurden die Schuhe (Reifen) angezogen und ich sah nach längerer Zeit wieder mal das Tageslicht vor der Werkstatt. Als ich zurückkam, fehlten Herbys Dolomite und der grüne MK II und auch der MK I war transportfähig gemacht worden. Adieu und tschüss ihr drei, werde euch vermissen. Angeblich sollen in nächster Zeit 3 MK III bei uns einziehen, warten wir es ab.

Dani Senn



Oh, wie es wieder glänzt

Rostfrei und grundiert





Die Heckklappe



Vorderachsteile



Hinterachse



Optisch von Weitem heil



Frisch lackierte Speichenfelgen



Der nackte Rahmen



Automuseum Setz

Eine kleine Gruppe Spidianer wurde am Samstag, 12. Oktober, bei recht freundlichem, Spidi-tauglichem Wetter in Dottikon von Hanspeter Setz und einer Mitarbeiterin in seinem Museum auf dem Areal der ehemaligen Bally- Schuhfabrik begrüsst. Bänke



und Tische waren bereits in vorbildlicher Manier aufgereiht und mit Nespresso-(!)Kaffee und Gipfeli bestückt worden. Wir sollten uns hier wohlfühlen – und das taten wir auch. Hanspeter Setz war in seinem Element bei seiner Rede über die Geschichte der Firma, seinen persönlichen Werdegang, die Verkehrspolitik der Schweiz, welche das Transportgewerbe kaputt mache, und die Gründe, warum er seine Firma verkauft hat. Es war ein kurzweiliger Genuss



zum Zuhören! Die Setz Gütertransport AG war ein einstmals in der ganzen Schweiz bekanntes Transportunternehmen mit bis zu 120 Lastwagen und 250 Angestellten. Heute sieht man auf der Strasse keine grau-grünen Lastwagen mehr mit dem Setz-Logo, denn Hanspe-

ter Setz verkaufte 1996 seinen Betrieb an die Post. Das Unternehmen hätte im grossen Stil expandieren müssen, um überleben zu können. Doch das wollte der Patron nicht. Man kann hier aber



noch immer eine stattliche Anzahl Lastwagen in der traditionellen Setz-Lackierung bestaunen. Ein Schwergewicht im Museum bilden natürlich die Lastwagen, die älteren Baujahre der Marke Berna und Saurer. Später be-

vorzugte man die Marke Scania. Alle Fahrzeuge sind auf Hochglanz poliert. Schon zu Beginn der Siebzigerjahre rüstete Setz die Fahrzeuge in Eigeninitiative auf automatische Getriebe um und reduzierte im Interesse der Treibstoffeinsparung auch die Motorenleistung, was einen grossen finanziellen Aufwand bedeutete, die Fahrzeuge dann aber umweltfreundlicher und bequemer machte. Zusätzlich liess er Flammstartvorrichtungen installieren, damit die Motoren beim Starten bei unter 0 Grad Celsius nicht minutenlang rauchten, sondern gleich auf der für eine vollständige Verbrennung des Diesel-Treibstoffs richtigen Betriebstemperatur waren. Seine Umweltmassnahmen gingen über das Technische hinaus und reichten bis zum organisatorischen Bereich. Er ist ein eigentlicher Pionier der so genannten Ökologistik (heute unter dem Begriff «Branchenlösung» bekannt). Er spezialisierte sich auf die Beförderung elektronischer Geräte und sorgte schon vor 20 Jahren dafür, dass vor den Verkaufsgeschäften nicht täglich x Lastwagen von diversen Lieferanten auffuhren. Er sammelte die Lieferungen und brachte sie in einer einzigen Fuhre an den Bestimmungsort, das heisst zu den einzelnen Läden. Die Autotechnik spielt für Setz eine wichtige Rolle. Der Vollblutautomobilist kann es überhaupt nicht verstehen, dass die Automobilindustrie den Kolbenmotor



noch nicht überwunden hat; das Dampfmaschinenzeitalter sei hier noch immer tonangebend, sagte er. Der Wankelmotor wäre eine Verbesserung gewesen. Mazda produziert heute noch mit Erfolg ein Modell mit Wankelmotor (RX-8). Die Zukunft aber gehört laut Setz eindeutig dem getriebelosen Radnabenantrieb, das heisst, der Antrieb ist ins Rad oder in die Räder eingebaut, mit dem auch Elektrofahrräder oder der Segway ausgestattet sind. Dies ist im Prinzip die einfachste Lösung, fast wartungsfrei, geräuschlos, und die Bremsenergie kann nutzbringend umgewandelt werden, wie bei den heutigen Hybridmodellen. Zu wichtigen Neuerungen, die laut Setz endlich eingeführt werden müssten, gehören die dauernde optische und radargestützte Kontrolle zum Erkennen der weissen Leitlinien und zur Abstand-Haltung. Damit könnte es gefahrlos gelingen, den Abstand des Lastwagens zum vorderen Fahrzeug auf 20 bis 30 m zu verringern, was eine Energieeinsparung um etwa 30 % bringen würde, da das hintere Fahrzeug im Vakuum förmlich mitgesogen würde. Auffahrunfälle wären praktisch unmöglich. Neben den Lastwagen ist im lichtdurchfluteten



Museum auch eine stattliche Anzahl Personenwagen ausgestellt, viele Modelle, die von Herrn Setz selber gefahren wurden, daneben aber auch viele Fahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb. Auch hier ist der ökonomische und ökologische Antrieb wieder ein Thema. Das älteste Elektroauto ist ein Rauch+Lang aus der Zeit des Ersten Weltkriegs, das jüngste ein Tesla Roadster.





Einen originalen Colani-Mercedes-LKW hat Setz ebenfalls in seinem Museum, ein zwar aufregendes Design, in der Praxis aber absolut untauglich. Auch Rennwagen und zwei Leihgaben sind zu bestaunen.



Die Reise in die Autovergangenheit und -zukunft schlossen wir mit einem Mittagessen im Hotel Restaurant Bahnhof, nur 100 m vom Museum entfernt, ab.

Stephan Sieburg
Quelle ausschnittweise: www.ag.auto-partei.ch

Fonduehök

Eigentlich wäre er nach Programm am 16. November geplant gewesen. Da aber ortsansässige Vereine Priorität haben und die Waldhütte vermietet war, wichen wir auf den 23. November aus, was einem gelungenen Abend keinen Abbruch tat. Mit angemeldeten 38 Clubmitgliedern war dies wieder ein gut besuchter Anlass. Schlussendlich waren wir dann 34 Personen, die einen lustigen Abend geniessen konnten. Stephan Sieburg, ein überzeugter Fonduehökler, musste dieses Mal leider aus gesundheitlichen Gründen passen.

Der Mitorganisator Richy Adelman, seinerseits verantwortlich für die Beschaffung von Fondue, Brot und Dessert – letztere von unserem «Hofbäcker» André Bättig geliefert – ist immer wieder für Überraschungen gut. Waren es letztes Jahr vier verschiedene Fonduesorten, die beim Bimmeln seines Glöckleins weitergereicht werden mussten, so überraschte er uns dieses Jahr mit einer Auswahl verschiedener Brotsorten, welche zu der ausgezeichneten Fonduemischung passten. Wie ein Schweizer Uhrwerk trudelten ab 18.30 Uhr unserer Mitglieder von nah und fern ein. Auf dem Parkplatz standen Autos mit BS/ZH/AG/TG/SZ/BE-Kennzeichen, vielfältig waren auch die Dialekte in der Hütte. Trotz Gubrist-Stau trafen auch die Letzten noch rechtzeitig ein. Nach einer herzlichen Begrüssung untereinander, bei welcher von den bereitgestellten Mandarinen, Erdnüssen und Schoggitalern genascht wurde, eröffnete die ad hoc zusammengestellte Küchenmannschaft mit heftigem Rühren die Fondue-saison des Spitfire Clubs. Wir kamen richtig in Stress, mussten doch die Brenner angeheizt, Brot verteilt, Fondue gerührt und auf den Tischen verteilt werden. Nach anfänglicher Hektik beruhigte sich das Ganze, wir machen es ja nicht das erste Mal! Und alle genossen ihren geschmolzenen Käse mit verschiedenen Brotsorten, dazu ein Glas Weisswein oder Mineral oder einen Tee. Schnell waren die Bäuche voll und die Caquelons leer. Danach mussten einige an die frische Luft, entweder zum Verdauen oder



um ihre Sucht zu befriedigen (geumer eis go tubäckle?). Inzwischen wurde in der Hütte drin das Dessert vorbereitet. Nur weil es dem Präsi vor Desserts mit Maroni-Inhalt graust, hat André extra zwei verschiedene Desserts vorbereitet. Danke André und Richy, ich werde euch das nie vergessen! Beide Ausführungen fanden grossen Anklang, auch der von Theres gespendete Kuchen fand als gelungene Beilage zu der gebrannten Creme reissenden Absatz. Kaffee oder Tee und ein Schnäpschen waren bevorzugte Beilagen zum Dessert. Die Uhr zeigte schon gegen Mitternacht, als man sich nach angeregten Diskussionen, vorgetragenen Anekdoten der laufenden Saison, Ferienerinnerungen, packenden Rennberichten und Schilderungen über Probleme bei Restaurationen oder mit der MFK und «weiss ich noch was» auf den Heimweg machte. Schnell noch abwaschen, Hütte aufräumen und schon konnten auch wir vom OK nach Hause und uns in die «Heia» legen mit der Gewissheit, nächstes Jahr im November machen wirs wieder.

Dani Senn



