



Sommer 2010



DER PRÄSI HAT DAS WORT

Schon wieder liegt mir unser Redaktor in den Ohren, endlich die Seite 3 des Clubheftes zu füllen. Ist tatsächlich schon wieder mehr als das halbe Jahr vorbei? Bin doch erst richtig erholt aus den Ferien zurück und jetzt schon wieder Stress! Könnte euch vom süssen Nichtstun am Hallwilersee oder von meinen Bergwanderungen im Wallis erzählen (seufz).

Nun, was habe ich clubmässig im letzten Halbjahr erlebt? Sicher genug Regen während unserer beiden Ausfahrten. Aber fangen wir von vorne an: Die alljährliche GV fand dieses Jahr im Clublokal der Solothurner/Basler statt. Die GV war kurz, das Essen vorzüglich und der Schnee türmte sich am Ende auf den Autos.

Unsere Frühlingsausfahrt, als Sternfahrt von verschiedenen Punkten der Deutschschweiz aus nach Schaffhausen zum Oldie-Point ausgeschrieben, fand mit einigen Teilnehmern statt. War es das nasskalte Wetter oder waren es die vielen regionalen Veranstaltungen, welche viele Oldtimerfahrer bewegen zu Hause zu bleiben – wer weiss? Die Ausfahrt zum Opel-Treffen im Hoch-Ybrig war noch nasser und noch kälter, aber schön wars trotzdem.

Die Nachtausfahrt fand wieder einmal nicht statt. Schade!

Sage und schreibe Mitte Juni konnte ich endlich einmal ein paar Tage offen fahren.

Was passiert noch in nächster Zeit?

Ende August findet das British Car Meeting in Mollis statt, wo wir wieder mit einem Stand vertreten sind.

Da noch niemand die Herbstausfahrt organisieren will, mache ich den Vorschlag, dass wir uns am 26. September in Lenzburg treffen. Dort findet nämlich ein Oldietreffen in «unserem» Zeughausareal statt, wo wir uns wieder mal präsentieren können. Für Speis und Trank ist gesorgt.

Für Oktober möchte ich euch das Rassemblement unseres Dachverbandes in Zofingen schmackhaft machen. Sicher eine tolle Veranstaltung in der Altstadt von Zofingen. Oder aber das British Car Meeting in Morges, welches dieses Jahr der Marke Triumph gewidmet ist.

Einige Clubmitglieder fahren nach Holland, sollte jemand Anschluss suchen, bei mir melden.

Zum Schluss möchte ich alle, die im Laufe des Jahres neu zu uns gestossen sind, offiziell begrüssen und dazu auffordern, aktiv mitzumachen. Ich möchte allen Mitgliedern Danke sagen, die mir bis jetzt auf irgendeine Weise beim Organisieren unter die Arme gegriffen haben.

Euer Präsi Dani Senn

Ach ja: Der neue Webauftritt ist in der Pipeline, lasst euch überraschen!



Frühlingsausfahrt nach Schaffhausen

Es war irgendwie gefühlte -20°C , als ich am Sonntagmorgen, 16. Mai, um 7 Uhr das Haus verliess und mich in Richtung Werkstatt begab, um meinen Spiti startklar zu machen. «Startklar machen» hiess in diesem Fall Dach rauf und Heizung auf Vollgas.



Ich machte mich dann, mit mässiger Begeisterung, Richtung Lenzburg auf, wo Sandra, Herby und Rolf schon auf mich warteten, um gemeinsam zum Treffpunkt Flugplatz Birrfeld zu fahren. Auf dem dortigen Parkplatz angekommen, stiess auch bereits ein viertes Fahrzeug zu uns, mit Sandra und Rolf

aus Bern an Bord. Im Flugplatzrestaurant genossen wir gemütlich Kaffee und Gipfeli. Gegen 10 Uhr gingen wir wieder zu den Fahrzeugen und wollten die anderen begrüssen, die den Weg bei dieser Affenkälte auch noch auf sich genommen hatten. Leider war da keiner mehr!

Erfreut darüber, dass sich das Wetter etwas gebessert hatte, entschieden wir uns, die Dächer runterzumachen – erinnert ihr euch?

Gefühlte -20°C ! Als wir dann, nach einer äusserst erfrischenden Fahrt, unser Ziel, den «Oldie Point Schaffhausen» erreicht hatten, war ich eigentlich sehr positiv überrascht, wie viele Spitis sich trotz schlechter Wettervorhersage in Schaffhausen eingefunden hatten. Ich habe



sie nicht gezählt, aber ich schätze mal 15–20 Stück waren schon, die gekommen sind. Apropos Wettervorhersage: wir waren noch keine Stunde auf dem Platz, da rannten plötzlich alle los, um ihre Dächer zu schliessen; diese wurden auch nicht mehr geöffnet – wenn ihr wisst, was ich meine!!!

Trotz des schlechten Wetters liessen sich unsere Spiti- und Oldie-Freunde die Laune nicht verderben.

Und doch, so gegen 16 Uhr war es dem einen oder anderen zu



viel des Regens. Wir begaben uns in ein in der Nähe gelegenes Restaurant, wo wir den Tag nochmal bei Kaffee und Kuchen Revue passieren liessen. So gegen 17 Uhr machten wir uns (diesmal mit geschlossenem Verdeck) wieder auf den Heimweg.

Alles in allem war es aus meiner Sicht, mal ausgenommen vom Wetter, ein gelungener Tag, der auch seitens der Organisatoren mit der Durchführung der Sternfahrt hervorragend organisiert worden war. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich, ich denke im Namen aller Dabeigewesenen, bei den Organisatoren recht herzlich bedanken.

Mein persönliches Highlight war das zahlreiche Erscheinen unserer Clubmitglieder, denn den grössten Teil des Areals haben unsere Spitis eingenommen. Auch da gilt ein herzliches Dankeschön.

Urs Steffen

Gratulation



Geboren am 21. Februar 2010

Ich bin schon 49 cm gross und 2770 g schwer

Meine glücklichen Eltern:

Sandra und Herby Senn-Zwahlen



Gastclub am Nationalen Opel-Treffen

SMS-Verkehr am Sonntag, 30. 5. 2010, 06.30 – 06.45 Uhr:

Dani an Max: Was meinsch, gseht ned grad toll us?

Max an Dani: Mer send agmäldet, macht e schlächti Falle, wenn mer ned gönd.

Dani an Herby: Was meinsch, wämmer go?

Dani an Max: Hesch rächt, mer sind keini Weicheier.

Herby an Dani: Chome grad abe, be parat.

Dani an Max: Ok, mer chömed.

Max an Dani: Es cha jo nome no besser wärde.

Also machten wir uns im schönsten Dauerregen auf, um uns am Nationalen Opel-Treffen im Hoch-Ybrig als Gastclub zu präsentieren. Nach einem Halt in Lenzburg, wo wir unsere «Pferde sattelten» und Urs noch zu uns stiess, holten wir Max und Didi in Villmergen ab. Via Zug-Oberägeri fuhren wir nach Biberbrugg, wo wir auf unsere restlichen Begleiter aus dem Rest der Schweiz warteten. Unterwegs gabs ausser einem gut gelungenen Schnappschuss meines Spidis fürs Album der Zuger Staatsverwaltung keine besonderen Vorkommnisse. Das Wetter beserte aber immer noch



nicht. Die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt. Nach einem allgemeinen Hallo und einigen persönlichen Wettervorhersagen fuhr der ganze Tross via Einsiedeln-Eutal zum Parkplatz der Hoch-Ybrig-Gondelbahn. Dort wurden wir mit einem freudigen Hallo begrüsst und bezogen unsere Parkplätze im Gelände. So schnell wie möglich bewegten wir uns Richtung Festzelt, um ei-

nen wärmenden Kaffee zu geniessen. Temperatur 18°, mit Regen, mal stärker, mal schwächer. Marcus verteilte die erhaltenen Essensgutscheine und orientierte uns über den weiteren Verlauf des Treffens. Sehen und gesehen werden war angesagt. Um 11.30 Uhr oder etwas später war dann die offizielle Begrüssung mit Clubvorstellung, die ich verpasste, da ich am «Opel gucken» war???? So musste halt Marcus dranglauben, aber er machte das gut, kann man von einem Ex-Präsi und Ehrenmitglied auch erwarten. Währenddem



wir alle uns bei Steak und Pommes frites mit Mayo und Ketchup vergnügten, wurde es ein paar Minuten lang besser, um nachher mit doppeltem Vergnügen wieder loszusträten. Die Bäche ringsum schwollen gewaltig an, ein breiter Bach lief sogar mitten durchs Festzelt. Nachdem

wir satt waren und nichts Neues mehr zu sehen war, wollten wir uns langsam auf den Heimweg machen – aber oha, Miss Yokohama wollte unbedingt noch unsere Fahrzeuge prämiieren. «Also mach schnell, Schätzlein.» Der MKIII von Urs war das schönste Gastclub-Auto auf dem Platz und er





durfte zum zweiten Mal einen Pokal nach Hause nehmen. Bravo. Ich durfte nun doch noch ans Mikrofön und konnte möglichen Interessierten etwas über die Geschichte unserer Lieblinge erzäh-



zählen. Da es inzwischen wie aus Kübeln goss – ich persönlich bin von dieser Gegend nichts anderes gewohnt – machten wir uns schnell auf den Heimweg. In Biberbrugg trennten wir uns wieder und

unsere Sektion nahm den üblichen Weg via Ägerisee und Zugersee, welche wahrlich nicht zum Baden einluden, unter die Räder. Unterwegs wollte der Spidi von Urs unbedingt noch eine Sonntagsmesse besuchen und streikte vor der Kirche in Oberägeri. Wir konnten ihn aber mit einer kurzen Predigt zum Weiterfahren überreden und landeten alle wohlbehalten, wenn auch etwas «feuchtelnd», zu Hause.

Inzwischen ist alles wieder trocken und wir freuen uns auf die erste Ausfahrt im Jahr mit offenem Verdeck.

Dani Senn



28. GV-Protokoll

28. Generalversammlung Spitfire Club Schweiz vom 06. 3. 2010,
Restaurant Rössli, 4702 Oensingen

Begrüssung:

Der Präsi eröffnet die GV um 21.05 Uhr im Saal des Restaurants Rössli. Der Vorstand ist bis auf die Sektion TI vollzählig und Neumitglieder wurden besonders willkommen geheissen.

Wahl der Stimmzähler und des Tagespräsidenten:

Es sind 39 Stimmberechtigte anwesend.

Dieter Messmer übernimmt die Funktion des Tagespräsidenten.

Die Stimmzähler sind Werni, Therese, Frederike.

Protokoll GV 2009:

Das GV-Protokoll vom Vorjahr wurde vorgängig in der Clubzeitung veröffentlicht, sodass es jeder im Vorfeld der GV lesen konnte.

Das GV-Protokoll 2009 wurde einstimmig angenommen.

Mutationen:

Seit der GV 2009 konnte der Club 4 neue Aktive und 1 neues Passivmitglied gewinnen.

Leider verstarb im vergangenen Jahr ein Mitglied. Dem Verstorbenen wurde in einer Schweigeminute gedacht.

Jahresberichte:

Präsident: Rückblick 2009

Frühlingsausfahrt: Treffen aller Triumphclubs der Schweiz in Afoltern i. E.

OTM Freiburg

Nachtausfahrt

25 Jahre Spitfire-Club Schweiz

Techniktag, Lenzburg

Waldhüttenfondue

2 Clubzeitungen

Und sogar die Fotos aus Maienfeld zirkulierten.

Den Organisatoren wurde der Dank ausgesprochen.

Delegierter SDHM:

SWISS Oldtimer haben ein neues Logo aufgrund der Urheberrechte. Die Delegiertenversammlung bestimmte einen neuen Präsi und informierte über die Feinstaubverordnung, Mostsäuferverordnung und Veteranenprüfung/FIVA ID.

Kassabericht:

Der Kassabericht von Rolf Messmer wurde von ihm erläutert. Es wurde aufgrund des Reinverlustes 5780 CHF fürs Jubiläumsweekend 25 Jahre ein Club-Reinverlust von 4743.04 CHF erzielt. Dies war im Rahmen des gesprochenen Budgets und entspricht einer fortlaufend gesunden Kasse des Clubs. Rolf Messmer erläuterte das im Budget 2010, welches, abgesehen vom 25-Jahr-Jubiläum, in etwa mit denselben Werten rechnet wie im Vorjahr.

Bericht des Revisors:

Der Revisorenbericht wurde verlesen. Werni Zubler ist zufrieden, die Bücher sind sauber geführt, die Aktiven und Passiven und die Belege komplett. Er empfiehlt den Bericht zur Decharge.

Kassier und Revisor beglückwünschen beide nochmals die hervorragende Budgetdisziplin des 25-Jahre-OKs.

Der Bericht wird einstimmig angenommen.

Vorstand:

Marcus Schmid möchte zurücktreten und Ehrenmitglied werden. Es wurde ihm sein grosser Einsatz verdankt.

Formell wurde die Sektion TI offenbar zu einem eigenen Club, obschon noch einzelne TI-Mitglieder ihren Betrag in den Spitfire-CH-Club bezahlen. Von Sasha wurde, entgegen seiner Aussage vor über einem Jahr, nichts mehr zur aktuellen Situation gehört. Infolge der unklaren Ausgangslage wurde er vom Vorstand ausgeschlossen.

Vizepräsident und Beisitzer wurden gesucht und ausgerufen. Da keine Meldungen eingingen, bleiben diese Posten unbesetzt. Der übriggebliebene Vorstand wurde einstimmig bestätigt.



Ehrungen:

Marcus Schmid, jahrelanges Aktivmitglied, mit zuletzt 25-Jahre-Jubiläums-OK

Kathrin Heimberger, Dank fürs grosse Helfen beim 25-J.-Weekend

Dani Stössel, Dank für die Routen am Weekend

Veranstaltungen 2010:

Siehe Heft Winter 09/10, Seite 50/51

Es werden Organisatoren für die Sommer- und die Herbstausfahrt gesucht.

Anträge Vorstand:

BCM Morges 70 Jahre Triumph-Teilnahme

300.- an TR6-Club, OK-Kosten und Termin in offiziellem Club-Kalender

Vorschlag von Dieter Messmer wird angenommen, organisierte Fahrt wird ggf. vorgeschlagen.

Anträge Mitglieder:

keine

Diverses:

Marcus erörtert Frühlingsausfahrt zur Club-Unterstützung des Opel-Treffens mit Spitfire-Club als Spezialgast.

Dani erinnert an Adressmutationen.

Dani eröffnet die Saison 2010 mit dem Schluss der GV um 22.20 Uhr.

Für die Richtigkeit der in diesem Protokoll stehenden Punkte zeichnet verantwortlich:

SPITFIRE CLUB Schweiz
für den Vorstand:
Roland Stöckli, Aktuar



Techniktag Ostschweiz

Thema: Wie erlange ich die FIVA-Identitätskarte?

Letzten Herbst fragte mich Marcus Schmid, ob ich meinen Spitfire am Techniktag 2 für den FIVA-Check in der Region Ostschweiz zur Verfügung stellen würde. Ich verneinte. Warum auch? Kostet nur Geld und bringt nichts. Veteranenstatus hat der 1500er bereits. Was brauch ich mehr? Es liess mir aber doch keine Ruhe. FIVA-Identitätskarte ja oder nein? Nach einer Woche gab ich Marcus das Okay. Der 8. Mai kam, Mittag. Der Himmel war bewölkt, aber

kein Regen, also Dach runter. Beginn um 14 Uhr. Da mein Fahrzeug noch auf den Lift musste, wollte ich etwas früher dort sein. 13.40 Uhr in Elgg, Garage Ochsner gefunden, aber es war noch niemand da von unserem Club. Rolf Ochsner begrüßte mich und zeigte mir sein Sammelsu-



rium an alten Autos: 2CV, MG/A, Toyota Celica 1600GT (war früher mein Traumauto) usw., um nur ein paar zu nennen. Nun aber noch schnell den Spidi auf den Lift, denn die Teilnehmer spazier-



ten einer nach dem anderen in die Werkstatt (Marcus, Philip, Martin, Jürg, Hanspeter, Dani St., Chris, Roli etc.). Doch wo ist Dani Senn? - Er sollte uns doch instruieren. Mit etwas Verspätung fuhr auch er noch aufs Areal (Stau im Gub-

rist nach einem Verkehrsunfall). Rolf offerierte Getränke, was wir dankend annahmen, und Dani begann mit seinen Ausführungen über die FIVA und das Reglement (Vers. 2010), wobei alle interessiert zuhörten.



Bisher dachte ich, diese Organisation mit Hauptsitz in Paris wolle doch nur neue, verschärfte Richtlinien für Veteranenfahrzeuge aufstellen. Doch dies stimmt nicht ganz. Anhand einer Matrix

Arbeitspapier Fahrzeug-Einteilung nach FIVA Reglement 2010

FSVA 2010/CT/0009-D
Stand 2010-01-05

Einteilung	Allg. Zustand	Geschichte	Chassis/Plattform	Motor	Aufbau/Karosserie	Lackierung/Polster
A/1	Wie ursprünglich hergestellt, unverändert geringe Gebrauchspuren	Vollständig bekannt, dokumentiert	Original	Original	Original	Original
A/2	Gebraucht und Unterhalten Unrestauriert Reparaturen und behördlich angeordnete Mod. zulässig. Gebrauchsspuren zul.	Vollständig bekannt, dokumentiert	Original	Original oder Teilrevidiert	Original oder kleine Reparaturen	Original Reparaturen zulässig Polster teilerersetzt nach Original/Epoche
A/3	Zerlegt und Überholt mit unerheblichen Abweichungen dem Original entsprechend. Zubehör aus der Zeit zul.	einzelne Vorbesitzer bekannt	Original ev. Teile ersetzt	Original oder Revidiert oder Ersatz gleicher Typ (andere Nummer)	Original oder Teilerersetzt oder Ersatz gleicher Typ bzw. Modell aus der Zeit	wie A/2 oder ersetzt nach Original-Spezifikation
A/4	Neuaufbau mit Teilen von einem / mehreren Fahrzeugen gleicher Typ entsprechend Original-Spezifikationen	Vorbesitzer nicht bekannt	wie A/3 oder Abmessungen nach Original-Spezifikation	wie A/3 oder neuer Block / Zylinderkopf nach Original-Spezifikation	wie A/3 oder Neuaufbau nach zeitgen. Spezifikation oder Verwendung eines Aufbaues von anderem Fahrzeug gleicher Typ	wie A/3 oder neu erstellt mit Leder/Stoff nach zeitgenössischer Spez.
B/?	wie A/1 bis A/4 Original mit Modifikation in der Zeit	wie A/1 bis A/4	wie A/1 bis A/4	wie A/1 bis A/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen geändert in der Zeit	wie A/1 bis A/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen geändert in der Zeit	wie A/1 bis A/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen geändert in der Zeit
C/?	Neubau/Nachbau	mind. 30 Jahre alt	Rücksprache Technik-Kommission			
D/?	wie B/3 und B/4 Original mit Modifikation ausserhalb der Zeit	wie A/1 bis A/4	wie B/3 und B/4	wie B/3 und B/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen im Stil der Zeit	wie B/3 und B/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen im Stil der Zeit	wie B/3 und B/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen im Stil der Zeit
E/?	wie D/3 und D/4 Original mit Modifikation ausserhalb der Zeit mit moderner Technologie	wie A/1 bis A/4	wie D/3 und D/4 Räder/Aufhängung mit 2 v. 5 zusätzl. Modifikationen mit moderner Technologie	wie D/3 und D/4 plus Original mit 2 von 5 zusätzl. Modifikationen/Teilen mit moderner Technologie	wie D/3 und D/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen im Stil der Zeit	wie D/3 und D/4 plus Original mit zusätzlichen Modifikationen/Teilen im Stil der Zeit



werden alle Fahrzeuge in Kategorien eingestuft. Von A/1 (Bsp. Oldtimer aus Museum, ohne Makel) bis E/xx (total verändertes Fahrzeug, Bsp. VW-Käfer, tiefer, breiter, schneller, mit Porschemotor o.ä.). Diese Einstufung/Rasterung könnte es den Strassenverkehrsämtern leichter machen, die alten Autos zu prüfen.



Als Dani dann das Arbeitspapier zur Hand nahm und ums Auto herum ging, wurde es erst richtig interessant. Er stellte zudem Fragen zu Vorbesitzer, Originalität von Chassis, Motor und Getriebe, ursprünglichem Lack, Polster oder allgemeinem Zustand. Dani liess alle Anwesenden an den Beurteilungen teilnehmen, was ich sehr lehrreich fand. Am Ende wollte er von UNS eine Schluss-Taxierung. A/3 war das einstimmige Resultat, was mich sehr freute. Kleine Modifikationen am Spidi waren ja doch vorhanden: elektronische Zündung, vorne etwas kürzere Federbeine, Radio mit CD-Wechsler.

Wir dankten Dani für die ausführlichen Erläuterungen. Marcus überreichte ihm als Dankeschön eine Magnettafel. Rolf Ochsner erhielt Magnete mit dem Spidi-Logo (Tafel folgt). Er dankte und wies auf einen Apéro hin, der draussen beim umgebauten Party-2CV (mit eingebautem Sonnenschirm, Durchmesser ca. 4 m) für uns bereitstand. Applaus folgte und wir verschoben uns gemütlich zur hauseigenen Bar. Als dann noch die Sonne zum Vorschein kam, schmeckten die belegten Brötchen und das Bier doppelt gut. Auf der Anmeldung stand noch was von einer Trockeneis-Strahlan-

Wir dankten Dani für die ausführlichen Erläuterungen. Marcus überreichte ihm als Dankeschön eine Magnettafel. Rolf Ochsner erhielt Magnete mit dem Spidi-Logo (Tafel folgt). Er dankte und wies auf einen Apéro hin, der draussen beim umgebauten Party-2CV (mit eingebautem Sonnenschirm, Durchmesser ca. 4 m) für uns bereitstand. Applaus folgte und wir verschoben uns gemütlich zur hauseigenen Bar. Als dann noch die Sonne zum Vorschein kam, schmeckten die belegten Brötchen und das Bier doppelt gut. Auf der Anmeldung stand noch was von einer Trockeneis-Strahlan-



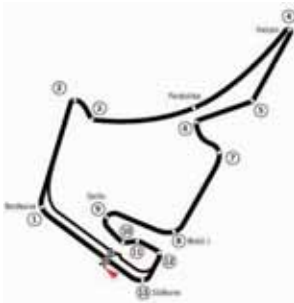


lage. Die wollte ich noch sehen. Im Obergeschoss des Gebäudes fanden wir diesen Raum. Ein alter Citroën war auf einem Drehgestell montiert und seitlich gekippt. An diesem Oldie wurde der Schmutz von Jahrzehnten mit Hochdruck entfernt. Dieser lag überall auf dem

Boden rum. Nach Rolfs Aussagen dringt das Trockeneis zwischen Textil/Schmutz und Lack ein und sprengt es auf «sanfte» Weise von der Karosserie. Die Arbeiten seien sehr umständlich und anstrengend, da man mit Maske und Vollanzug bei hohem Druck arbeite. Auch auf den Gehörschutz könne man nicht verzichten. Zurück beim Party-2CV, am Panaché nippend, erzählten wir uns noch eine Weile die schönsten Autostories. 18 Uhr, die Sonne sank gegen den Horizont und es wurde auch für mich Zeit nach Hause zu fahren. Ich bedankte mich für den gelungenen Tag, setzte mich zufrieden in den frisch taxierten 1500er und fuhr Richtung Westen, der untergehenden Abendsonne entgegen. Von Dani Senn erhielt ich noch das Prüfungsblatt und den Einzahlungsschein. Die gewünschten Fotos sind gemacht, die 150 Franken einbezahlt und alles zusammen in einem Couvert an die FIVA geschickt. Ob sich die 150 Franken jemals auszahlen und die Identitätskarte sich irgendwann mal als nützlich erweist, sei dahingestellt. Solange die Strassenverkehrsämter das Dokument nicht akzeptieren, werde ich die Karte (wenn sie denn mal eintrifft) wohl als Souvenir an die Wand hängen. Vielen Dank an Dani Senn, Marcus Schmid und Rolf Ochsner, die uns diesen interessanten Nachmittag ermöglichten.

Richi Stössel

Hockenheim Preis um das Stuttgarter Rössle



Nach einer für uns Schweizer kurzen Anreise und vielen Jahren Hockenheim-Abstinenz haben Christian Aeschbach, MGB GTS, Ernst Sutter MGC V8, und ich im Spitfire uns gemeldet. Auf dem neuen Kurs sind wir alle noch nie gefahren. Das Motodrom bis zur Kurve 2 kannten wir schon von früher, der neue Teil ist nichts Besonderes. Alles Voll-



gas und Vollbremse, was das Material, vor allem die Bremsen, arg strapaziert. Nach den ersten Trainings wurde überall in der TR



Competition an den Bremsen rumgebaut. Auch ich hatte schlechten Pedaldruck und die Klötze waren verkohlt, daher baute ich nagelneue Beläge ein und musste hinten die Backen nachstellen. Im ersten Training am Freitag musste ich zuerst wieder etwas Vertrauen in mich und das Auto gewinnen, da ich in der Vorsaison lauter technische Ausfälle gehabt hatte und dadurch nie viel fahren konnte. Die Zeiten waren auch dementsprechend schwach: 20. gesamt und 6. der Klasse. Das zweite Training fand am Samstagmorgen relativ früh statt. Am Morgen, die Temperaturen waren



noch kühl, beschloss ich zu meinem Vorteil, die weicheren Michelins noch draufzulassen und erst fürs Rennen am Nachmittag auf die Medium-Mischung zu wechseln, da das Wetter immer wärmer wurde. Ich fühlte mich bis auf die Bremsen immer wohler, mein Spiti lief gut. Auch mit den Rundenzeiten konnte ich jetzt zufrieden sein, war ich doch in der Startaufstellung noch vor Ernst und Christian, gesamt 10. und Klassenweiter. Jetzt mussten nur noch die Bremsen, wie schon erwähnt, instand gestellt werden. Im Fahrerlager versuchte ich, die neuen Bremsklötze kurzfristig einzufahren, was allerdings nicht viel brachte. Nicht einmal die Einführrunde nützte effektiv etwas. Nach einem für mich guten fliegenden Start gings im Pulk Vollgas durch die «Parabolika» auf die Haarnadelkurve 4 zu, ich



konnte meinen Startplatz auch gegenüber den Grossvolumigeren gut behaupten, bis zum Bremspunkt der Kurve 4. Bremsst nicht oder blockiert? - Ich hatte keine Ahnung und schoss weit über die Haarnadel hinaus. Um wieder auf die Strecke zurückzukommen, musste ich über so eine «komische rote Fläche», die, o Schreck, am Schluss eine riesige Schwelle hatte. «Jetzt ist der Spoiler ab», dachte ich, wie ein Känguru auf die Piste zurückhüpfend. Aber sonst war alles noch ganz, also sammeln und hinterher. Schon vor der Sachskurve war ich wieder am Feld dran. Wieder stand ich ins Leere, jetzt Bremse lösen und in die Kurve runterziehen, sonst geht es ins Kiesbett. Chrigu rechts vor mir dachte, «der Idiot will mich



links überholen», und machte mir das Loch zu, sodass wir beide beinahe kollidierten. An der gleichen Stelle stellte sich, eine Runde später, Max Gerrit im hellblauen TR3 quer. Ich zog rechts an ihm vorbei und Gerold Schmidt links auf dem Gras, am Kurvenausgang trafen wir zwei uns beinahe. Dann fingen endlich meine Bremsen an zu ziehen und das Rennen beruhigte sich langsam. Ich konnte trotz dieses Malheurs noch einige Ränge gutmachen und beendete als 15. gesamt und Klassendritter. Der Spoiler war dank Peter Lüthis Frontkonstruktion, die sich nach unten klappte, beinahe ganz geblieben, sodass ich ihn für das zweite Rennen wieder richten konnte. Für die Startaufstellung zum 2. Lauf am Sonntag ist der Gesamtrang des ersten Rennens massgebend, also stand ich auf dem 15. Platz. Diesmal schienen beim Start einige vor mir



zu schlafen, es kam beinahe zum Stillstand in der Zielkurve. Dadurch konnte ich schon ein paar Plätze erobern. Ich kämpfte mich weiter nach vorne bis zu Marinus Valenteijn im weissen MGA, den ich kurz vor Rennende mit einem angetäuschten Angriff vor der Haarnadel derart erschreckte, dass er sich verbremste und ich innen vorbeikam. Das reichte nun für Rang 10 und 1. in der Klasse. Das schöne Wetter, die gute Kameradschaft und die tollen Startfelder der Triumph Competition machen so ein super Wochenende aus, auch wenn die Rennstrecke nicht sehr anspruchsvoll ist. Und endlich war die Durststrecke von Ausfällen vorbei. Die Änderungen während der Wintermonate zeigten Wirkung. Dafür möchte ich meinem ganzen Team danken.

Herby



Accessoire zum Spitfire ?