

Tiefflieger

No. 22 - April 2017

Die deutschsprachige Markenclubzeitschrift für
Caterham und Lotus 7 Enthusiasten



D WT GR 123 03 11



CATERHAM Deutschland

Auf 3.500 qm präsentieren wir Ihnen ab 2017 die gesamte CATERHAM Modell Palette. Alle Modelle sind zum Testen vorrätig. Das Autohaus mit Servicebereich finden Sie nun direkt an der Autobahn Ausfahrt DIERDORF an der A3. Die Probefahrt Strecke befindet sich direkt vor der Haustüre und führt durch kurvige Westerwald Straßen.

Kurt Hoffmann freut sich auf Ihren möglichst angemeldeten Besuch unter 0175 / 56 44 0 11

CATERHAM DEUTSCHLAND

Königsberger Straße 25
56269 Dierdorf
Telefon: 02689 - 95818-0



Herausgeber, Layout und Design: Andreas Seydell
Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim
Anzeigen bitte an: herausgeber@tiefflieger.mobi

Für den Inhalt und das Copyright der Anzeigen sind allein die Anzeigenkunden verantwortlich

Redaktion:
Lotus Seven Club Deutschland e.V.
Grüner Weg 1
DE 55288 Armsheim

Eingetragen beim Amtsgericht Mainz VR 40148
Telefon +49 6734 960026
Telefax +49 6734 960027
redaktion@tiefflieger.mobi

und

Lotus Seven Owners Switzerland
CH 6000 Luzern
editor@lsos.ch

Berichte bitte an:
redaktion@tiefflieger.mobi bzw.
editor@lsos.ch

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jeweiligen Autors und nicht immer die Meinung der Redaktion wieder

Erscheinungsweise: 1/4-jährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe
No. 23 - Juli 2017 ist der 15. Juni 2017

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des LSCD, des LSOS u.a.

© 2017 Herausgeber

sowie

Lotus Seven Club Deutschland e.V.

und

Lotus Seven Owner Switzerland

Alle Rechte vorbehalten. Jegliche Texte, Bilder und Illustrationen, sowie Inhalt und Struktur dieser Zeitschrift unterliegen dem Schutz des Urheberrechts und anderen Gesetzen zum Schutz des geistigen Eigentums. Ihre Kopie, Veränderung, gewerbliche Nutzung, Verwendung in anderen Medien oder die Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet bzw. bedarf der vorherigen wie ausdrücklichen Genehmigung durch den Lotus Seven Club Deutschland e.V. bzw. Lotus Seven Owner Club Switzerland.

Die Verwendung von geschützten Markennamen, Handelsnamen, Gebrauchsmustern und Markenlogos in dieser Zeitschrift stellt keine Urheberrechts-Verletzung dar, sondern dient als illustrativer Hinweis. Auch wenn diese an den jeweiligen Stellen nicht als solche gekennzeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen.

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Hersteller und unterliegen deren Copyright Bestimmungen.

Picture Gallery: Der Seven in unseren Werkstätten	4
Andy's Blog	6
Dear Diary - Das Seventagebuch	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	7
Wie ich zu meinem Seven kam	7
News and Events	8
Zurück in die Zukunft	14
Unser LSCD-Wiki.....	18
Kurzanleitung zur Pflege des LSCD-Wiki	21
6 ist Schuld am 7.....	26
Einstiegs-Kanten-Schutz	30
36. Generalversammlung des LSOS	33
Der Untergang der (Vereins-) Milizgesellschaft	34
Caterham - Neujahrs - Blues - Brunch	36
Veranstaltungskalender	38

Front Cover: Fam. Geng beim Familienausflug mit nicht ganz passendem Sevenwetter



Das Rear Cover:
Caterham Cars lädt ein zum 60. nach Donington

Der Lotus Seven Club Deutschland e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranken Kinder

Bis heute haben wir € 3.782,64 gespendet.



**Der Seven
in unseren
Werkstatt-
händen ...**



Ein Clubmagazin nur für Caterhamfahrer? Nicht nur für Caterhamfahrer – auch Lotus 7-Fahrer lesen hier mit ... :-)



Wenn die Haut im Forum dünn wird ...

Es gibt Themen und heikle Themen - und Themen, bei denen man mit einem Bier in der Hand und dem dummen Spruch vom gegenüber nur schmunzelt oder die Stirn runzelt.

Dann gibt man ein Kontra, nimmt einen Schluck Bier und die Sache ist (fast) vergessen.

Warum funktioniert das im Forum nicht? - weil es im ganzen Internet nicht funktioniert, sonst gäbe es auch keine Fake-News. Wenn mein Gegenüber mir zweimal Mist erzählt, höre ich beim dritten mal doch nicht mehr zu.

Aber in unserem Forum wird bei der kleinsten Frötzelei das Messer gezückt und anschließend schaukelt sich der Krawall bis zum Geht-nicht-mehr hoch, bis ...

... bis der Mist umsortiert und ausgeblendet wird.

Und wenn dann einer ein paar gebrauchte Türen gegen Abholung abgeben will und der andere dankend ablehnt, dann vermute ich ...

Nein, das lass ich jetzt hier weg - das würde doch keiner verstehen.

Also, bitte ein bißchen mehr Contenance im Forum, so wie man ein Forum verstehen sollte.

Im allgemeinen Sinn ist ein Forum ein realer Ort oder ein virtueller (Internetforum) Raum, wo Fragen gestellt und beantwortet werden und Menschen miteinander Ideen und Meinungen austauschen können. In kulturellen Zusammenhängen wird unter dem Wort also generell eine Begegnungs- und Kommunikationsstätte verstanden – etwa ein „Forum der Wissenschaft“ oder ein „Forum der Öffentlichkeit“ (nach Wikipedia).

Also wollen wir hoffen, das zukünftig im Forum wieder mehr geschmunzelt wird, auch mal öfters ein Smilie positiv eingesetzt wird und dann bei einem Treffen gemeinsam ein Bier (jeder eins) getrunken wird.

Vielleicht kommen dann einige alte Hasen, die die Lust am Forum verloren haben wieder.

Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Es ist ein milder Vorfrühlingstag, 10 Grad Celsius und ich will einen alten Freund besuchen. Das sind so um die 40 Kilometer, ich suche die schönste Strecke über Land raus, dicke Klamotten an, Mütze und ab in den Seven.

Die ersten Kilometer laufen gut, schöne Kürvlein, wenige Blitzer (kenne ich alle), nur der Tank könnte eine Füllung vertragen. Aus Prinzip tanke ich E 10, etwas Alkohol im Tank kann nicht schaden. Esso voran, € 1,40 der Liter, träumt ruhig weiter. Nach 7 weiteren Kilometern, Agip: 1,30 €! Rechts raus, Tank auf - was ist das denn? „Mit Kreditkarte freischalten“ steht da. Sakrament - die sparen am Personal. Nicht mit mir, Tankdeckel zu, weiter. Im nächsten Ort, Shell, 1,34 €. Also dann mal vollmachen. „Verträgt der die Plörre überhaupt?“ Ich schaue hoch, neben dran steht ein Elefant mit schwarzem Volvo-SUV. Kein Kommentar, ist mir echt zu blöd, ich tanke konzentriert weiter. „Na ja, muss ja auch noch wachsen!“ Mit dümmlichem Grinsen verzieht sich der Elefant Richtung Kasse. Hoffentlich hat er seine Geldbörse zuhause vergessen!

Jetzt habe ich einen kleinen Nissan vor mir, der bei möglichem Tempo 70 grade mal 50 fährt. Was soll's, ich habe ja Zeit. Zehn Kilometer weiter, überholen unmöglich, klebt der Kerl immer noch vor meiner Schnauze. Da er zu unkontrollierten Bremsmanövern neigt, halte ich lieber Abstand. Hat der einen epileptischen Anfall oder was? Durch seine Heckscheibe sehe ich einen Kopf, der hin- und herschwingt. Ein Gruselclown auf dem Weg zur Arbeit? Wahrscheinlich eher ein alter Herr (oder Dame) mit Parkinson. Dass so jemand überhaupt noch einen Führerschein hat! Ha! Er biegt ab! Langsam fahre ich rechts an ihm vorbei, schaue rüber - ein junger Typ! Er wirft den Kopf hin und her, durchs halb offene Fenster dröhnt Headbanger-Musik. Eigentlich sollten nur moralisch gefestigte Leute in fortgeschrittenem Alter wie ich noch den Führerschein haben. Für alle anderen bitte jährlich 3-monatige Seminare, wie man sich auf der Strasse benimmt! Ich glaub' ich werde langsam alt...



Mannheim, Kurpfalzbrücke. Stop and go, neben mir rollt ein Skoda mit 5 jungen Türken. Zwei hängen aus dem Fenster, „Boah, echt geil die Kiste, ey Alter, was kostn sowas, wollen Sie den verkaufen?“ „Auch nicht teurer als euer Skoda und nein, will ich nicht“. Sie winken fröhlich, ziehen vorbei und verrenken sich wie beim Limbo, um nochmal einen Blick auf die Kiste von vorn zu bekommen. Unwillkürlich muss ich grinsen - als ich in dem Alter war habe ich auch meinen ersten Seven gesehen und mir war klar: so einen willst Du irgendwann unbedingt haben! Wer weiß, was diese Begegnung für Auswirkungen hat. „Guten Morgen, 2 Laugenbrötchen, 2 Kaiser und 2 Brezeln bitte.“ Die Bäckerin schaut mich vergnügt an: „Wenn Sie ihn nochmal für mich tanzen lassen, lege ich noch ein Hörnchen drauf!“ Sie hat die ganze Aktion durch ihr Schaufenster bewundern dürfen. Ich enthalte mich eines Kommentars, bei so viel Frohsinn hilft nur starker Kaffee.



Das Einparken in unserer Garage (ehemaliger Stall) ist nicht so ganz einfach. Am besten geht es noch rückwärts in die Hofeinfahrt rein, scharf um die Kurve, etwas rangieren und dann isser drin. Kaum bin ich ausgestiegen, kommt meine Frau an, „Kannst Du bitte nochmal schnell zum Gemüsetürken?“ Das hätte ihr wirklich früher einfallen können. Also wieder rein ins Auto. „Wie, Du fährst die kurze Strecke?“ Klar, lieber gut gefahren als schlecht gelaufen - da ist mir nix zu viel.

... im Lotus Seven Club Deutschland:

Johannes Gitsels - Trier

Ralf Massing - Karlsruhe

Martin Lord - Heidelberg

... und im Lotus Seven Owner Switzerland:

Kein neues Mitglied

Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren: Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennen gelernt hast oder welche Erfahrungen Du mit dem Seven gemacht hast - oder ob Du auch ohne den Seven leben kannst?

Wie ich zu meinem Seven kam

von Johannes Gitsels

Es handelt sich übrigens um einen Super Seven 1600GT Bj. 1983 mit Janspeed Zylinderkopf.

Zuerst muss ich aber kurz erzählen dass ich schwer vorbelastet bin, da mein Vater schon ein extremer Autonarr war der auch aktiv Motorsport betrieb. Als 3 jähriger konnte ich Autos am Geräusch der Tür erkennen, und Auto-Quartett war das Spiel meiner Jugend.

Natürlich war ich begeistert von den ganzen V8 und V12 Sportwagen, mein Vater konnte sich für diese Fahrzeuge nicht begeistern und erklärte mir, das ein schnelles Auto in erster Linie leicht sein muss. Das konnte er auch eindrucksvoll demonstrieren.

Als Teenager stand für mich fest, es muss ein 7 sein, und ich wollte unbedingt einen Bausatz kaufen und alles selber machen.

Nur waren leider die Umstände lange Zeit nicht so, dass ich diesen Plan hätte umsetzen können.

Als ich dann zeitgleich die Mittel und vor allem genügend Platz hatte um den Plan zu verwirklichen, musste ich irgendwo lesen, dass es keine Werksunterstützung für Bausätze in Deutschland mehr gibt, also Plan B.

Ich recherchierte monatelang im Internet, habe viele Mails hin und her geschrieben, aber alles was ich fand und was mir gefallen hätte war entweder über 1.000 Kilometer entfernt, oder unbezahlbar, oder leider auch manchmal total verbastelt.

Dann aber machte ein Freund mich auf eine „Kleinanzeige“ aufmerksam, nur 7 Kilometer (was für ein Zufall) entfernt, also sofort ans Telefon Termin ausgemacht und anschauen. Das war dann Liebe auf den ersten Blick.

Weil ich mich mit englischen Motorrädern besser auskenne als mit englischen Autos, bat ich einen meiner ältesten Freunde (zufällig KFZ Meister mit Oldtimer-Werkstatt) mit zu kommen um mir zur Seite zu stehen bei etwaigen Preisverhandlungen.

Als wir dann vor dem 7 standen, an dem es aber auch gar nichts zu bemängeln gab waren wir beide sprachlos.

Der Freund sagte nur auf der Rückfahrt: „hättest Du ihn nicht genommen hätte ich ihn sofort gekauft“.

Einige Wochen später hat ein Gutachter nach ClassicData dem Seven die Note 2+ gegeben.

Ich habe nur 3 Dinge verän-



dert, Brooklands-Scheiben und die ehemals mit Klarlack lackierten Felgen so wie sie original einmal aussahen überarbeiten lassen. Aber von innen schwarz pulverbeschichtet und außen einfach nur poliert und dann noch Hosenträger-Gurte. ■



Caterham erzielt höchsten Jahresumsatz seit 20 Jahren

Caterham erzielte einen Rekordumsatz in 2016 mit über 600 Caterham Seven. 55% der Autos gingen an britische Kunden und 45% in den Export.

Im Jahr 2016 gingen der 310er und der Sprint in Serie. Besonders beliebt war der im Retro-Stil dargestellte Sprint. Die 60 Fahrzeuge waren innerhalb einer Woche nach Markteinführung im September auf Goodwood Revival ausverkauft.

60 Fahrzeuge sind 10% des Gesamtumsatzes des Jahres.

Trotz der Entscheidung Großbritanniens, die EU im Juni zu verlassen, blieben die Ausfuhrverkäufe von Caterham konstant, wobei über 100 neue Seven nun die französische Straßen entfesseln sowie weitere 60 Japans Straßen.

CEO Graham McDonald sagte hierzu: „Trotz der politischen Veränderung im vergangenen Jahr sind die Brexits-Auswirkungen auf unser Geschäft vernachlässigbar. Exportkunden haben kurzfristig aufgrund des schwächeren Pfunds profitiert, doch wenn man sich die Märkte ansieht, ist England nicht im Stich gelassen worden.“

Caterham Chief Commercial Officer David Ridley sagte: „In den vergangenen zwölf Monaten haben wir hart daran gearbeitet unser UK-Händlernetz zu erweitern, haben den 620R in LEGO verewigt und der 310er ist unser Favoriten geworden. Wir sind bestrebt, diese Dynamik im Jahr 2017 fortzusetzen, während wir 60 Jahre Seven feiern.“



1.- 3. September 2017

Vom 1. bis 3. September planen wir wieder ein Treffen am Steinhuder Meer bei Hannover.
1.9. Eintreffen der Teilnehmer · 2.9. Ausfahrt · Teilnahme am 10. Bad Rehburger Roadster- & Oldtimertreffen

Weitere Infos folgen hier im Tiefflieger und unter www.lscd.de sowie
Ulrich Helms · helms-werbung@t-online.de · 0172 540 4979

60 Jahre Seven - das Festival in Donington

In gut drei Monaten findet der 60. Geburtstag des Lotus Seven statt, wie wir alle wissen steigt die Party in Donington Park in Mittelengland. Am Festival selbst ist natürlich die Teilnehmerzahl unlimitiert, Kurzentschlossene können sich somit **bis und mit dem 18. Juni 2017** für den Club-Event und den Zeltplatz anmelden, aber ab dann ist die Türe zu. Das Areal ist wie bei Rennstrecken üblich abgeriegelt, eine Tageskasse ist nicht vorgesehen.

Anders sieht es bei den Vorveranstaltungen, Nachveranstaltungen, den Hotels und der 100er Fähre aus. Hier sind wir im Grossen und Ganzen seit Wochen ausgebucht. Gestern haben sich noch die Franzosen für die Fähre angemeldet; das Boot ist jetzt voll, es hat genau noch Platz für 3 Seven. Es wurden wahrscheinlich in Calais noch nie so viele Sevens gesichtet, welche auf eine Fähre einschiffen.

Für die Kurzentschlossenen gibt es aber keinen Grund zu verzagen, denn es fahren ja noch andere Fähren nach Dover, auch noch am Freitag. Bei Booking.com gibt es auch noch Hotelangebote, und die englischen Bed and Breakfast Privatunterkünfte sind auch nicht übel. Einfach daran denken, dass Mittelengland auch als Armenhaus der Insel gilt und am gleichen Datum des 7.7.17 das Hochzeit-Schnapszahl-Wochenende stattfindet. Einige schöne Hotels sind deshalb seit einem Jahr ausgebucht, aber es hat sicher noch welche mit Bettwanzen.

Der Lotus 7 Club UK hat für den Samstagabend das südliche Areal



des Farmhouse gemietet, und für das ganze Wochenende den gesamten Zeltplatz am Ring. Deshalb müssen Reservationen für den Zeltplatz ebenso auf der Website www.60years7.info getätigt werden. Dort sind auch die Preise kommuniziert, es gibt ebenso keine Tageskasse.

Das Festival Programm (die Leute welche sich bereits in Frankreich sammeln, bekommen wieder ein detailliertes Roadbook zugestellt)



Freitag, 07.07.2017

- 18:00 Uhr Eröffnung der Get Together Party beim F-1 Museum für die Registrierung der angemeldeten Teilnehmer und Welcome Buffet. Historische Lotus Seven werden beim Eingang in Paradeform stehen. Gerüchte sprechen von einem Überraschungsgast.
- 18:30 – 19:30 Uhr Für diejenigen welche in den Airport Hotels übernachten, ist ein Shuttle Bus organisiert. Dieser Bus verkehrt wieder zwischen 21:30 bis 22:30 Uhr
- 22:00 Uhr F1 Museum mit den Buffets schließt. Im Eventpreis enthalten ist das Buffet, der unlimitierte Zugang zum Museum das ganze Wochenende, der Shuttle Bus sowie das Welcome Package.

Samstag, 08.07.2017

- 09:00 Uhr Die Tore für den Clubbereich in Donington öffnen.
- 09:00 – 10:00 Uhr Für diejenigen welche in den Airport Hotels übernachten, ist ein Shuttle Bus organisiert. Es wird die Möglichkeit bestehen, dass diese Leute ihren Seven bereits am Freitag im Clubareal parkieren. Das Clubareal wird durch Securitas überwacht, bei den Airport Hotels ist das nicht sichergestellt. Gäste der „Swiss- oder German-Lodge“ betrifft das nicht.
- 09:00 Uhr Start der Clubsport Veranstaltungen (Tarmac & Heritage Loop)
Start der Modellrennbahn beim Launch Pad (Eventzentrum)
Morgenseminare zu relevanten Themen um den Seven im Launch Pad
Start zu den Morgenausflügen
- 12:00 – 13:00 Lunch Break
- 13:00 Wiederaufnahme der Clubsport Aktivitäten.
Start zu den Nachmittagsausflügen
Nachmittagsseminare zu relevanten Themen um den Seven im Launch Pad
- 16:00 Ende der Clubsport Veranstaltungen, Bereitschaft erstellen für den Parade-Lap der 1'000 Seven auf dem Race-Ring
- 17:00 Parade-Lap der 1.000 Seven**
- 18:00 Bareröffnung beim Farmhouse, Food Services, Music, Versteigerungen für wohltätige Zwecke (u.a. ein Club Pint aus PE kann erworben werden, Wettbewerb für Namensgebung eines Bieres, Spezialbar mit „Real Ales“, etc.)
Shuttle Bus zu den Airport Hotels
Die Bars schließen

Sonntag, 09.07.2017

- 09:00 Uhr Die Tore für den Clubbereich in Donington öffnen.
- 09:00 – 10:00 Uhr Für diejenigen welche in den Airport Hotels übernachten, ist ein Shuttle Bus organisiert.
- 09:00 Uhr Start der Clubsport Veranstaltungen (Tarmac & Heritage Loop)
Start der Modellrennbahn beim Launch Pad (Eventzentrum)
Morgenseminare zu relevanten Themen um den



Nicht verpassen: Kumschicks Open Days am 20./21. Mai 2017

Kumschick Sports Cars AG: Seit 39 Jahren der kompetente Caterham Partner.



Kumschick Sports Cars AG
 Offizielle Caterham-Vertretung
 Luzernerstrasse 57, CH- 6247 Schötz
 www.kumschick.ch
 sales@kumschick.ch
 Tel: 0041 (0) 41 980 05 80



Basispreis Caterham Seven 275: CHF 41'900.--, abgebildetes Modell enthält zusätzliche Optionen. Motor: 1.6, 136PS, Leergewicht 545 kg, 0-100km/h in 5 Sek., Verbrauch gesamt: 6.2 l/100km, CO2 144 g/km, Durchschnitt aller Neuwagen 134g/km, Energieeffizienzklasse G. Preise inklusive MWST, Autosteuer, CO2-Abgaben. Preis- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

12:00 – 13:00 Seven im Launch Pad
 Start zu den Morgenausflügen
 Lunch Break
 Wiederaufnahme der Clubsport Aktivitäten.
 Start zu den Nachmittagsausflügen
 Nachmittagsseminare zu relevanten Themen um den Seven im Launch Pad

17:30 – 18:30 Shuttle Bus zurück zu den Airport Hotels
 18:00 Ende des Festivals

Im Meetingpreis sind am Samstag alle Clubsportaktivitäten, die Blats, der Shuttle Bus sowie das Nachtessen am Samstag enthalten.

Die Angemeldeten für den Schweizer Trip nach Wales und Nachtfähre nach Frankreich Countryside haben ein abweichendes Sonntagsprogramm. Mehr dazu dann im Roadbook.

Leider wurde der gemeinsame Samstagabend mit der Firma Caterham abgesagt, weil die Bedürfnisse des Vereins nicht mit denen des Race Teams von Caterham kompatibel waren. Caterham und der große Lotus 7 Club unternehmen einzig die Parade der 1.000 Sevens gemeinsam, zudem sponsert Caterham die Clubaktivitäten auf dem Tarmac Lake. Caterham führt während den beiden Tagen den „Caterham Championship“ auf der grossen Rennpiste durch, Zuschauer tickets müssen bei Donington Park erworben werden. Mehr Informationen auf der Website www.60years7.info.

Somit hat der Lotus 7 Club für den Samstagabend teile des Farmhouse gemietet, wird dort die Cider Scheune und den Oak Room sowie zwei grosse Festzelte zur Verfügung haben, um bei Offener Bier und Grill (auch für die Vegis ist gesorgt) eine würdige Party feiern zu können. Die Leute mit Zelt haben es wohl am komfortabelsten, denn die torkeln dann mit wenigen Schritten ins Zelt.

Für das Organisationskomitee: Patrick Vogt

60 Jahre Seven? Äh – nicht ganz ...

Die Verantwortlichen bei Caterham und bei unserem Bruderclub Lotus Seven Club UK sind geschockt:

Der Seven wird eigentlich erst nächstes Jahr 60!

Colin Chapman hatte, nach einem launigen Dinner mit seiner Frau Hazel und Mac Macintosh mal eben am Wochenende den Seven skizziert und zum Designteam gegeben. Eigentlich sollte er auch, zusammen mit dem Elite, auf der Racing Car Show 1957 zu sehen sein. Die Jungs in der Fabrik hatten allerdings mit der Fiberglas-karosserie und den damit verbundenen Schwierigkeiten mehr als genug am Hals, so dass der Seven nicht fertig war. Am Stand der Racing Car Show war zu erfahren, das neue Auto könne bei der Fabrik besichtigt werden. Dort stand jedoch nur ein Dummy, der nicht fahrbereit war. Das erste fahrbereite Auto wurde erst im Frühjahr 1958 fahrtüchtig.

John Watson, Seven-Archivar und Historiker, meldete sich kürzlich mit diesen Fakten zu Wort. Zudem kam zu Tage, dass versäumt worden war, rechtzeitig Donington Park zu reservieren; Caterham glaubte, man habe den Club dazu beauftragt, dort wiederum war man der Meinung, Caterham habe dies längst getan. In der Zwischenzeit hatte ein Luxemburger Sportfahrer-Club die Strecke für sich reserviert. Bei Caterham und dem L7C uk überlegt man jetzt fieberhaft, ob man den Event noch auf nächstes Jahr verschieben soll – ein Jubiläum lässt sich ja kaum ein Jahr zu früh feiern ...

Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast

Newsletter versenden ist das eine, ob sie auch gelesen werden, das andere.

Die heutige Software lässt so einiges an „spionage“ zu.

So erkennt die Software, die den Newsletter erstellt, ob der Newsletter „geöffnet“ wurde.

Hm - schön und gut, aber was bedeutet das? Ganz einfach, öffnet man den Newsletter auf einem Smartphone oder einem Mailprogramm, gilt er als „geöffnet“. Dann können wir ja stolz sein, wenn rund 62% unserer Newsletter-Empfänger die Mail gelesen haben?

Na ja, geöffnet und dann gelöscht?

Aber da gibt es noch einen Trick, die Software auszuhebeln

	E-Mail geöffnet	Link wurde angeklickt
Mittelwert	61,97%	21,98%
2017-03	66,98%	11,48%
2017-02	65,07%	15,31%
2017-01	58,37%	14,35%
2016-13	58,85%	33,49%
2016-12	65,55%	28,70%
2016-11	59,81%	73,05%
2016-10	66,20%	26,38%
2016-09	63,25%	18,13%
2016-08	60,93%	12,55%
2016-07	58,60%	13,95%
2016-06	53,02%	0,47%
2016-05	65,58%	46,51%
2016-04	68,93%	19,90%
2016-03	76,14%	13,19%
2016-02	70,20%	24,24%
2016-01	34,00%	0,00%

Wenn ich mir die Mail in einem Vorschaufenster anschau - auch da kann man scrollen - gilt die Mail als nicht geöffnet. Datenschutz sei dank ;-)

Und die Zahl bei „Link wurde angeklickt“?

Nun ja, dann hat jemand z.B. den Mail-Link angeklickt.

Man kann natürlich auch so eine Mail schreiben oder einen Link händisch übernehmen.

Also ist die ganze Statistik für den „...“

Nichts los im hohen Norden?

Schon wieder eine Kündigung, diesmal aus dem hohen Norden. Beisatz im Schreiben: „Meine Aktivitäten beschränken sich vorwiegend auf Trackdays in Norddeutschland oder Dänemark. Zudem habe ich in den vergangenen Jahren an keinerlei Club-Aktivitäten teilgenommen“.

„Trackdays im Norden“? Nie ein Eintrag im Forum dazu gefunden oder ein Bericht für den Tiefflieger erhalten.

„Nicht an Clubaktivitäten teilgenommen“? Schon mal versucht, Clubaktivitäten im Norden zu organisieren?

Wir sind keine Verspaßungsgesellschaft mbH, wir sind ein Verein. Und unserer Verein lebt vom (Mit-)Machen aller Mitgliedern.

Werkstätten auf der Karte



Anhängerabstellplätze



Hotels



Die Landkarten auf unserer Homepage

Irgendwie ist es untergegangen im Zuge des Homepageumbaus.

Die Karten zeigen das was eingetragen wird, das was auf der alten Karte eingetragen war, wurde nicht übernommen.

Warum?

Nun ja, auf den alten Karten musste immer der Admin die Sachen eintragen.

Damit wurde die Pflege schwer, wenn man etwas ändern wollte und der Admin grad nicht greifbar war, die Mail an ihn dann unterging, usw..



Nun kann jeder seine Werkstätten, Anhängerabstellplätze und Hotels eintragen und pflegen - und bewerten.

Bewerten?

Ja, wir wollen versuchen, Kommentare für Werkstätten zu sammeln, wobei es uns hier nicht auf die übliche AMS-Dialogannahme- und-versteckte-Fehler-Bewertung ankommt, nein, besonders auch Insider-Werkstätten, wo kann man ein altes Differential überholen, eine alte Kardanwelle richten ...

Ansonsten einfach auf der Homepage anmelden und im Menü unter „Interne Clubinfos“ die drei Karten und deren Untermenüs aufrufen, mal anschauen und Euch Werkstätten, Abstellplätze und Hotels eintragen.

Wer seine Zugangsdaten vergessen hat und auch über die Hilfefunktionen „Benutzernamen vergessen? oder Passwort vergessen?“ nicht weiter kommt - meldet sich beim Admin ...



Unser Avatar im Forum ...

Liebe Nutzer unseres Forums und natürlich auch die hoffentlich bald neuen, zukünftigen Nutzer unseres Forums.

Der ein oder andere von Euch hat vielleicht schon mal etwas von mir, in der Funktion als „Avatarbeauftragter“ im Forum gelesen. Bei der Erfüllung dieser doch sehr wichtigen Aufgabe melde ich mich meist zu Wort, wenn mal wieder irgendein Bild aus frühen Jugendjahren zufällig, oder absichtlich als Avatar eingestellt wird.

Leute, das ist nicht fair, wenn ihr solche Bilder aus der Kindheit einstellt, denn jeder Andere meint dann, das er auch so ein Bild von der Konfirmation / Kommunion einstellen muss, nur damit er mindestens genauso frisch aussieht wie der Kollege / Kollegin der grad sein Bild von der Zeit der Erlangung des Führerscheins eingestellt hat - das ist doch hier keine Partnervermittlung!

Auch sei an dieser Stelle nochmal ein Appell an die Leute mit den Sonnenbrillen gerichtet. Wenn Ihr Probleme mit der Helligkeit habt, dann macht doch ein Bild in geschlossenen Räumlichkeiten, und stiftet

uns dann das Bild auf dem man Euch auch erkennen kann, als Avatarbild.

Die Bilder wo Ihr mit der Sonnenbrille zu sehen seid könnt Ihr gerne beim Steve Wonder Double Wettbewerb einreichen.

Weniger sinnvoll sind aber auch Bilder auf denen Ihr irgendwo im Hintergrund als 5 Pixelmännchen zu sein scheint, oder irgendwo gut im Schatten getarnt als Silhouette.

Wir sind hier doch nicht im halbseidenen Rotlichtmilieu, wo ihr dann die Befürchtung haben müsst, das Euch der Nachbar oder Kollegen und Freunde dumm von der Seite an machen.

Wir haben es doch auch schon geschafft das wir im Forum mit unseren richtigen Namen unterwegs sind und nicht mit irgendwelchen mehr oder weniger lustigen Pseudonymen.

Ich halte es wirklich für erstrebenswert und sinnvoll das wir als Nutzer des Forums wissen und auch SEHEN und ERKENNEN können, mit wem wir hier schreiben.

Als angenehmen Nebeneffekt hat es natürlich auch das man sich bei einem Treffen oder einem Event dann doch tatsächlich erkennt. Also macht mir meine Aufgabe als Avatarfunktionär bitte nicht unnötig schwer und schickt uns bitte ein wertbares Bild, euer Oliver Brucker

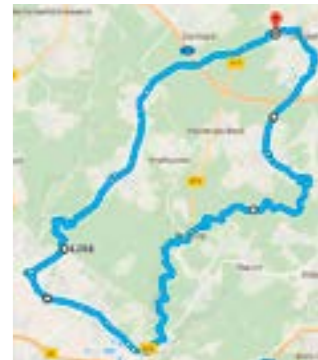
Von wegen Elitär – Multikulturelle Ausfahrten ab 2017!

Die Termine stehen:

- 30. April
- 18. Juni und
- 17. September

Der LSCD plant in diesem Jahr drei Ausfahrten rund um Caterham Deutschland in Dierdorf.

Was ist nun das Besondere daran? Wir möchten erstmals allen Seven-Fahrern und die, die es werden wollen, die Gelegenheit bieten, diese Ausfahrten zusammen mit uns zu genießen. Von LowCost, Sylva, Birkin, über Tiger, Westfield, Rush, RCB und HKT, bis hin zu Donkervoort ist jeder Seven-Besitzer eingeladen mit uns um die Wette zu touren. Und NEIN ... wir wollen den Anderen nicht gleich zeigen welcher Seven besser, originaler oder schneller ist. P.S.: In der Nähe von Dierdorf lag zwischen 2004 und 2007 der Mittelpunkt Europas. Auch das Mausoleum eines meiner Vorfahren (Mausoleum der Fürsten von Wied-Runkel) ist hier zu besichtigen. Aber das sind auch nicht die Gründe dieser Treffen. NEIN! Wir wollen einfach gemeinsam mit anderen Seven-Verrückten ein paar Runden auf kurvigen Traumstraßen drehen und uns danach beim



Mitgliederversammlung - mitten in Deutschland?

Versucht haben wir es jetzt ein paarmal – die Mitgliederversammlung mitten in Deutschland. Und? Wer ist gekommen? Natürlich nur die üblichen Verdächtigen. Viele aus dem Süden – bis aus hinter München, so rund 420 km –, einige aus dem Westen, keiner aus dem Norden oder Osten. Warum fahren dann die, die kommen, so weit? Die nächste Mitgliederversammlung wird deshalb weiter im Süden stattfinden – Martin sucht schon ein schönes Flairhotel mit Sauna und Wanderwegen ...

Grillen an Benzingesprächen erfreuen. Kurt Hoffmann stellt dazu extra Grillgut und Team bereit. Für das leibliche Wohl ist also gesorgt. Natürlich hegen wir die Hoffnung den ein oder anderen Seven-Dissenter zum „einzig wahren Seven = Caterham“ zu bekehren :-). Geplant sind mehrere Touren mit maximal 7 Seven pro Gruppe über den Tag verteilt. Dazu wird es einen Tour-Plan im Schnitzeljagd-Stil geben bei dem man diverse - körperliche und geistige - Aufgaben erfüllen muss. Start und Ziel dieser multikulturellen Events ist unsere neue Club-Ecke im Showroom von Caterham Deutschland in der Königsberger Straße 25, D 56269 Dierdorf. Anmeldung - auch für unsere Mitglieder (Helfer) auf unserer Homepage unter Termine.



Zurück in die Zukunft

Wir sprechen über Caterhams Fertigungsmethoden mit dem Chef der Motorsport & Technikabteilung, Simon Lambert, und wie ein Rückgriff auf ein mehr traditionelles Herangehen sowohl Kunden wie auch den Produktionsabläufen zugute kommen möchte.

Ein Interview von Michael Calvert, übersetzt von Dr. Martin Stather

Simon, Du hast kürzlich angemerkt, dass Caterham seine Produktionsmethoden in Dartford überarbeitet. Was verbirgt sich dahinter?

Wir bewegen uns weg von einer linearen Produktion hin zu einer zellulären, bei der ein einzelner Techniker persönliche Verantwortung für jedes fertige Auto übernimmt, das die Fabrik verlässt. Das ist eine Veränderung, die, wie wir glauben, bedeutende Vorteile im Sinne einer verbesserten Produktqualität haben wird. Der Stolz auf einen wirklich guten Job durch unsere Techniker wird verbunden mit einer verbesserten Produktionseffizienz.

War Caterhams Produktionsprozess vor ein paar Jahren nicht schon genau so organisiert?

Zumindest so ähnlich. In den allerersten Jahren war die Seven-Produktion auf kleine Stückzahlen ausgelegt, daher waren natürlich nur einige wenige Leute damit beschäftigt, die Autos zu bauen. Als die Produktion nach Dartford wanderte war es klar, dass wir diesen Prozess beibehielten und daher zu dieser Zeit ebenfalls Autos in einer Art Bucht bauten. Als jedoch der Ausstoß an Autos stieg, stieg damit auch die Anzahl an Technikern – 3 die jeweils die Bausätze bauten und je 7, die die kompletten Autos bauten. Es war einfach so, wie es war und man muss sagen, dass da wenig Überlegung dahinter steckte.

Als Ansar Ali und seine ex-Lotus Leute hier übernahmen, brachten sie eine Reihe



vorgefasster Ideen zu dem Produkt mit und wie wir die Produktion organisieren sollten. Eine dieser Ideen war, dass wir uns zu einer linearen Produktion entwickeln sollten, so, wie sie das von Lotus her kannten. Diese neue Produktionslinie wurde um Ostern 2006 herum installiert; es begann damit, dass alle Autos bis zum CKD (Complete Knock-Down) Bausatz zusammengesetzt wurden. Danach wurden sie entweder zum Kunden zur Komplettierung versandt oder zur Abteilung Werksbau gebracht, wo das Chassis von einer Station zur nächsten in einer Art Hufeisen bewegt wurde. Der einzige Unterschied bestand darin, dass die Teile entweder in Kisten verpackt wurden,

um an den Kunden zu gehen oder auf einen Rollwagen verladen wurden, um das Chassis dann die Produktionslinie entlang zu begleiten.

Was war denn an diesem System falsch?

Auf den ersten Blick macht das Sinn und vor allem dann, wenn alle Autos gleich sind. Aber sogar zu dieser Zeit, als die Mehrzahl der Autos K-Series waren, kam immer mal wieder ein CSR dazwischen, so dass die segmentierten Bauschritte sich nach dem Teil richten mussten, dass am längsten bei der Montage brauchte. Heute haben wir mit Sigma, Duratec, Suzuki und einer Mischung

aus UK und EU typgeprüften Exemplaren noch komplexere Verhältnisse. Wenn man einen absoluten Standard Seven 125 baut, ist das komplett verschieden zu einem mit allen Optionen versehenen 620R und in einer linearen Produktion kann man die Autos nicht eine Station weiter laufen lassen, wenn die nächste Station dann mal frei ist, das gibt sofort einen Rückstau. Die Zeitunterschiede mögen bei den verschiedenen Autos gar nicht mal so groß sein, addieren sich aber über eine Zeit hinweg auf. Zusätzlich ist eine der „Freuden“, ein Kleinserienhersteller zu sein, die Tatsache, dass wir anfällig für Nachschub-Schluckauf sind und ich würde lügen, würde ich behaupten, dass das nie geschieht. Wenn wir z.B. kein Differential mehr haben, bedeutet das, dass wir es nicht einbauen können und damit entsteht in der Linie sofort Ineffektivität. Die Antwort könnte natürlich lauten, dass man dann gar nicht erst mit dem Bau beginnt und oft ist das so, bringt jedoch einen Haufen weiterer Probleme mit sich!

Daher ist eine verbesserte Effizienz ein Vorteil, wenn man sich im Geist von der Linie

Caterhams Geschäftsmodell ist jetzt in einer durchweg positiven Situation, was uns die Möglichkeit gibt, uns tiefer greifend mit Bereichen wie Produktionsprozessen zu beschäftigen, womit wir uns nicht befassen konnten, als es nicht so rund lief.

verabschiedet, aber in Wirklichkeit ist das Streben nach Produktqualität der Hauptgrund. Ein Seven ist ein Premiumprodukt und die Qualität muss zum Preis passen. Seit das jetzige Management-Team am Ruder ist, waren wir bestrebt, die Qualität in allen möglichen Bereichen zu verbessern. Caterhams Geschäftsmodell ist jetzt in einer durchweg positiven Situation, was uns die Möglichkeit gibt, uns tiefer greifend mit Bereichen wie Produktionsprozessen zu beschäftigen, womit wir uns nicht befassen konnten, als es nicht so rund lief. Zu einer Situation zu gelangen, in der ein einzelner Produktionstechniker die Verantwortung für den gesamten Bauprozess hat, hatte oberste Priorität nicht nur im Hinblick auf Effizienz sondern auch für die Zufriedenheit. Beim alten Prozess gab es immer die Möglichkeit, dass ein vergleichsweise geringes Problem in der Produktion auftauchen konnte und den Kunden erreichte, wo es zum großen Problem wurde. Beispielsweise konnte ein Auto im Produktionsprozess eine kleine Macke bekommen, die dann irgendwie versteckt oder schlecht nachgebessert wurde; der neue Kunde wäre verständ-



Wie bringe ich mein Wissen ins Wiki ...

Unser LSCD-Wiki

Ein Wiki - das Wort stammt aus dem hawaiianischen und bedeutet "schnell" - ist ein Hypertextsystem für Webseiten, das von den Nutzern gefüllt und gepflegt wird. Also eigentlich nichts weiter als ein Online-Lexikon, an dem jeder mitschreiben kann!

Ja - und davon gibt es viele. Das vermutlich bekannteste ist Wikipedia. Hier hat vermutlich jeder von euch schon mal etwas nachgeschlagen. Ein Wiki in dem wir das Fachwissen finden, das wir für unsere Seven brauchen gibt es leider nicht! ... noch nicht!

Also ran, Butter bei die Fisch, wir machen unser eigenes Wiki ...

Wir wollen Euch mit diesem Beitrag und der Anleitung animieren, Wissen zu sammeln, für alle Clubkameraden zugänglich zu machen und so verhindern, das sowohl für ältere als auch für die ganz neuen Seven das Wissen irgendwann verloren geht. Ein Wiki lebt vom Mitmachen - wie auch jeder Verein nur durch die Aktivitäten seiner Mitglieder lebt!

Unser Wiki ist über unsere Homepage zu finden - wenn man angemeldet ist sieht man oben im Hauptmenü den Punkt "Seven-Wiki".

Durch klicken öffnet sich ein neues Fenster und man ist auf der Startseite.

Die Wiki-Startseite ist grob in fünf Bereiche unterteilt:

1. Das Menü

Hier ist der wichtigste Punkt die „Hauptseite“.

Hierdurch kommt man immer wieder auf die Startseite zurück. Klassische

Untermenüs in diesem Bereich gibt es nicht.

Diese erzeugen wir im Inhalt selber, aber dazu später.

2. Die aktuelle Seite

Hier steht immer der Titel der aktuellen Seite. Wenn man also z.B. auf den Link „Motor“ klickt, wechselt der Titel in „Motor“ und der Inhalt dieser Seite wird dargestellt.

3. Der Inhalt

Auch wenn es wie ein weiteres Menü aussieht, ist das der Inhalt des Wiki. Jeder Link hier kann direkt auf eine Seite oder zu einem weiteren Untermenü oder Textinhalt

mit weiteren Seiten-Links führen.

Damit kann man je nach Komplexität des Themas ohne große Mühe immer weiter verschachteln, womit sich auch eine gewisse Struktur erzeugen lässt.

4. Die Kurzanleitung

Hier hat Dirk eine gute Anleitung zur Erstellung von Beiträgen, etwas zur Ordnung im System und Formatierungen und ähnliches geschrieben. Diese Anleitung haben wir auf den folgenden Seiten abgedruckt, dann könnt ihr sie euch daneben legen, wenn ihr die ersten Gehversuche im Wiki macht.

The screenshot shows the LSCD-Wiki homepage with several callouts:

- 1:** Points to the 'Werkzeuge' (Tools) menu in the left sidebar, which includes options like 'Link zu dieser Seite', 'Änderungen verfolgen', 'Datei hochladen', 'Spezielleiten', 'Druckversion', 'Permanenter Link', and 'Seiteninformationen'.
- 2:** Points to the 'Hauptseite' (Main page) link in the top navigation bar.
- 3:** Points to the main content area, which is a categorized list of technical topics such as 'Antrieb' (Engine), 'Fahrwerk' (Chassis), 'Bremsen' (Brakes), 'Elektrik/Elektronik' (Electrics/Electronics), 'Karosserie/Innenaustattung' (Body/Interior), 'Allgemein' (General), 'Technische Unterlagen' (Technical documents), and 'Test-Seite'.
- 4:** Points to the 'Kurzanleitung' (Quick guide) link in the top right corner.
- 5:** Points to the user profile and navigation options (Diskussion, Lesen, Bearbeiten, Versionsgeschichte) in the top right corner.

At the bottom of the page, there is a 'Haftungsausschluß' (Disclaimer) box with the following text:

Haftungsausschluß [Bearbeiten]

Die Beiträge im LSCD-Wiki können von allen Mitgliedern des LSCD erstellt und bearbeitet werden. Es erfolgt keine Überprüfung oder Korrektur der Inhalte durch den LSCD. Der LSCD übernimmt daher keine Verantwortung für den Inhalt und die Richtigkeit der Beiträge! Alle erhaltenen (technischen) Hinweise, Ratschläge, Teilenummern u.Ä. sind ohne Gewähr! Die Nutzung der Inhalte erfolgt ausdrücklich auf eigene Gefahr!

Wenn euch irgend etwas fehlt, ihr Fragen habt oder ihr Dateien habt, die im Wiki verlinkt werden sollen, meldet euch einfach bei mir (<mailto:wiki@lscd.de>)!

Footer information includes: 'Diese Seite wurde zuletzt am 9. Februar 2017 um 08:51 Uhr geändert.', 'Diese Seite wurde bisher 2.654-mal abgerufen.', 'Datenschutz Über LSCD - Wiki Impressum', and a Creative Commons license logo.

5. Das Bearbeitungsmenü

Jede Seite des Wikis besteht immer aus der eigentlichen "Seite" mit dem Inhalt und einer "Diskussion" in der man den Inhalt mit anderen Benutzern diskutieren kann. Seite und Diskussion kann man entweder lesen oder bearbeiten. Im Bearbeitungsmenü kann man zwischen Seite, Diskussion, Lesen und Bearbeiten hin und herschalten. Zusätzlich gibt es hier eine Versionsgeschichte in der man alle Änderungen nachvollziehen kann.

Das 'Betreten' einer neuen Seite geschieht immer mit 'Seite' und 'Lesen', d.h. man liest im Wiki wie in einem Lexikon.

Stellt man hier im Menü auf „Diskussion“, kann man eine neue Diskussion zum Inhalt der Seite beginnen, oder eine bereits existierende Diskussion lesen. Wenn man zu einer existierenden Diskussion etwas beitragen möchte, dann kann man einfach auf 'Bearbeiten' umschalten und losschreiben.

Genauso wie bei der Diskussion kann man auch die eigentliche 'Seite' Bearbeiten. Hier sind aber ein paar Regeln zu beachten, die in der Kurzanleitung beschrieben sind.

Rechts sieht man ein und die gleiche Seite oben im Lesemodus (a) und unten im Bearbeitungsmodus (b).

Hier sieht man auch, dass diese Seite einerseits einen Textinhalt (c) hat, als auch

Links (d), die wie ein Menü aussehen.

Schaltet einfach mal auf vorhandenen Seiten in den Bearbeitungsmodus und schaut auch an wie das gemacht ist. Und wenn ihr anschließend wieder auf „Lesen“ umschaltet ohne etwas geändert zu haben

Das Erstellen von Inhalten, Seiten-Links, Einbinden von Bilder, Dateien oder Fotos ist ganz einfach - wenn man sich erst einmal die Grundzüge des Aufbaus vom Wiki verinnerlicht hat.

- ist nichts passiert ;-).

Und wie fügt man jetzt etwas zum Wiki hinzu?

Das sicherste ist, wenn man auf einer vorhandenen Seite den Link zu einer Seite

einfügt, die man neu erstellen möchte.

Hierzu sucht man sich die Stelle im Wiki, wo man meint, das der Link hier hingehört ... - ja ich weiß schon, was jetzt viele denken - „woher soll ich wissen, wo der Link am besten hin passt?“

Macht euch keine allzu großen Gedanken darüber - wir haben ja eine „Wiki-Polizei“ ...

Dirk (Zimmerschied) hat sich bereit erklärt, das Wiki zu überwachen, zu putzen wenn irgendwo „Müll“ auftaucht, oder auch zu verschieben, neu zu sortieren oder ähnliches.

Er hat auch eine eigene Mail-Adresse bekommen (wiki@lscd.de), um bei Inhalten, die jemand nicht hochladen oder einsortieren kann, zu helfen.

Bitte nutzt das aber nicht aus, um kopierte/gescannte Seiten „abtippen“ zu lassen. Dafür ist diese Mailadresse nicht gedacht.

Also, wir gehen auf der Seite, wo wir den Link für unsere neue Seite einfügen wollen, in den Modus „Bearbeiten“, platzieren dort wo wir den Link haben wollen den Cursor und schreiben dort hin „[[NEUER SEITENTITEL]]“, wobei natürlich hier das richtige Wort hingehört, z.B. SU-Vergaser, Wasserpumpe, Zündspule oder ähnliches.

Aber Achtung, nach dem Speichern dieser Seite und anklicken des neuen Link wird diese Seite erstellt, d.h. bei Schreibfehler wie z.B. „Vergaser“ kann man den Link nach betreten der neuen Seite nicht mehr korrigieren - das System findet die Seite dann nicht mehr.

Das ist dann eine Aufgabe für Dirk ;-)

Kurzanleitung zur Pflege des LSCD-Wikis

von Dirk Zimmerschied

Unser Wiki lebt von der Mitarbeit aller Vereinsmitglieder!

Jeder ist herzlich eingeladen sein Wissen hier einzubringen! - Und ich bin mir ganz sicher, dass jeder von uns irgend etwas weiß, was ein Anderer irgendwann mal gebrauchen kann ;-)

Damit hier aber kein unüberschaubarer Wildwuchs entsteht, sollten wir ein paar Dinge beachten.

- Das Wiki Framework bietet unglaublich viele Formatierungsmöglichkeiten. Wir sollten **möglichst wenig** davon verwenden!
- Einzelne Seiten sollten auch einzelne Themen behandeln. Bitte **mischt die Themen nicht** innerhalb einer Seite!
- Themen die in mehrere Kategorien passen, sollten trotzdem nur einmal geschrieben werden. Alle Seiten können mehrfach verlinkt werden.

Inhaltsverzeichnis

1. Generelles
2. Neue Seiten Anlegen
3. Normaler Text
4. Formatierung von Text
 - 4.1. Fettdruck
 - 4.2. Kursivdruck
 - 4.3. einfache Liste
 - 4.4. Aufzählung
 - 4.5. Nummerierung
5. Bilder einfügen
6. Links einfügen
 - 6.1. Interne Links
 - 6.2. Externe Links
 - 6.3. Links auf Dateien

1. Generelles

Alle Seiten die Ihr im Wiki seht könnt Ihr verändern, ergänzen, bearbeiten.

Wenn Ihr irgendwo einen Fehler entdeckt, einen Punkt besser/genauer beschreiben könnt/wollt oder ein neues Thema beschreiben wollt, dann könnt ihr einfach in den Bearbeitungsmodus schalten (Drucktaste am oberen Rand jeder Seite).

Im Bearbeitungsmodus seht ihr den Text der Seite mit allen Formatierungsinformationen und könnt Änderungen vornehmen.

Der Bearbeitungsmodus hat am oberen Seitenrand einige Drucktasten zur Formatierung des Textes und zum Einfügen von Links. Diese Funktionen sind weiter unten beschrieben.

Wenn ihr euch unsicher seid oder nur mal was ausprobieren wollt, könnt Ihr das auch erstmal auf der Test-Seite versuchen.

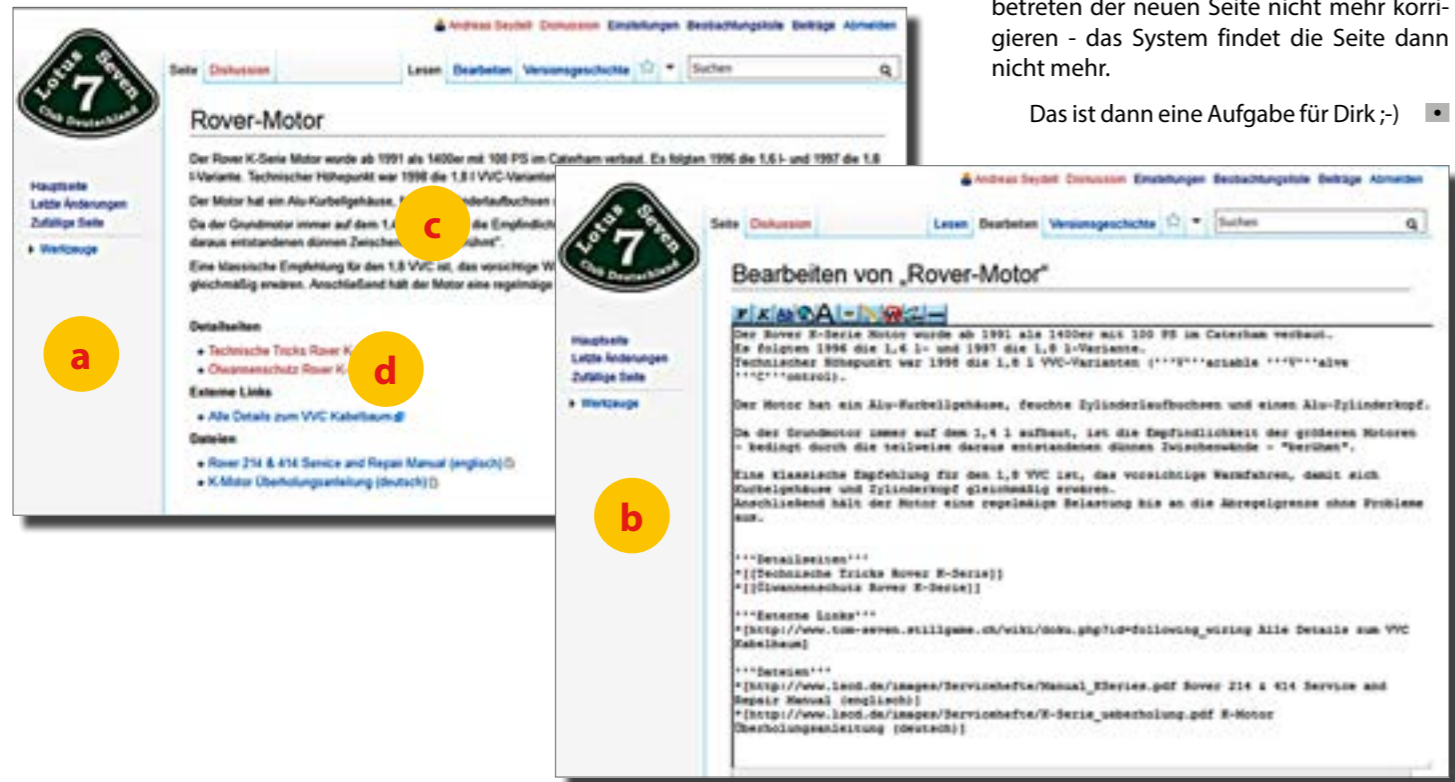
Wichtig um Struktur im Wiki zu behalten ist folgendes:

- Neue, in sich abgeschlossene, Themen sollten auch auf neuen Seiten beschrieben werden!
- Bitte vermischt auf einer Seite nicht unterschiedlich Themen!
- Wenn wir hier "Ordnung halten", können die Themen an anderen Stellen wiederverwendet werden.

So könnte zum Beispiel die Seite 'Korrektes Herstellen von Kabelquetschverbindungen' in den Seiten 'Elektrik / Elektronik' und 'Beleuchtung' verlinkt werden. Wenn das Thema irgendwo in der Seite 'Elektrik / Elektronik' mit drin steckt, dann ist es für die Seite 'Beleuchtung' verloren bzw. muss dort nochmal eingepflegt werden.

Schön wäre außerdem, wenn alle Seiten eine einheitliche (oder zu mindest ähnliche) Strukturierung hätten:

1. Allgemeiner Text (ggf. mit externen und internen Links)
2. Links auf weiterführende interne Seiten (Details zum übergeordneten Thema)
3. Links auf Internetseiten zu dem Thema
4. Dateiverlinkungen



Als Beispiel könnte hier die Seite Rover-Motor dienen.

2. Neue Seiten Anlegen

Zum Anlegen der neuen Seiten erstellt ihr am einfachsten als erstes einen internen Link auf die neue (noch nicht vorhandene) Seite.

Das klingt jetzt erst mal komisch, ist aber tatsächlich die einfachste Variante :-)

Also:

1. Auf die Seite wechseln von der ihr auf die neue Seite springen wollt (ggf. die Hauptseite)
2. In den Bearbeitungsmodus wechseln
3. Den Cursor an die Stelle im Text stellen, wo ihr den neuen Link einfügen wollt
4. Drucktaste "Interner Link" drücken
5. Name der neuen Seite an Stelle des "Link-Text" eintragen
6. Drucktaste 'Seite speichern' (am unteren Rand des Bearbeitungsfensters) drücken

7. FERTIG

Ihr habt jetzt einen Link auf eine noch nicht existierende Seite erzeugt. Der Link sollte in der ursprünglichen Seite jetzt rot angezeigt werden.

Wenn der Link blau dargestellt wird, dann gibt es bereits eine Seite mit dem Namen, den Ihr ausgewählt habt!

Und genau hier wird deutlich, was bei den Seitennamen zu beachten ist:

Das Wiki-Framework identifiziert die neue Seite durch den Text, den ihr als Name eingibt! Benamt neue Seiten daher bitte möglichst genau z.B.: "Ford T9 Getriebe an Rover K-Serie Motor" und nicht einfach "Getriebe an Motor".

So hat ein anderer Benutzer die Chance die Seite "Caterham 6-Gang Getriebe an Ford Kent Motor" zu erstellen, ohne dass es zu falschen Verlinkungen kommt.

Wenn das mit dem Link anlegen geklappt hat (rot) könnt ihr einfach auf den neuen Link klicken und die neue Seite mit Inhalt füllen.

3. Normaler Text

Normalen Text könnt Ihr einfach so auf die Seite schreiben.

Hierbei ist jedoch folgendes zu beachten:

- Einfache Zeilenumbrüche (Enter Taste) werden von Wiki ignoriert.
- Wenn ihr einen **Zeilenumbruch** in eurem Text haben wollt, müsst ihr eine Leerzeile einfügen (**zwei mal Enter Taste**).
- Wenn ihr tatsächlich eine leere Zeile in eurem Text haben wollt (neuer Absatz) dann müsst ihr zwei Leerzeilen einfügen (**drei mal Enter Taste**).

4. Formatierung von Text

Für unser 'kleines Wiki' sollten ein paar wenige Formatierungsmöglichkeiten ausreichen.

Fettdruck

Fettdruck kann am einfachsten durch markieren des Textes und betätigen der "Fetter Text" Taste erfolgen.

Im geschriebenen Text sind fettgedruckte Passagen in drei Hochkommas (""") dargestellt.

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
dieser Text ist ""zum Teil fett"" gedruckt	dieser Text ist zum Teil fett gedruckt

Kursivdruck

Kursivdruck kann am einfachsten durch markieren des Textes und betätigen der "Kursiver Text" Taste erfolgen.

Im geschriebenen Text sind kursiv gedruckte Passagen in zwei Hochkommas (""") dargestellt.

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
dieser Text ist ""zum Teil kursiv"" gedruckt	dieser Text ist <i>zum Teil kursiv</i> gedruckt

dieser Text ist "zum Teil kursiv" gedruckt	dieser Text ist <i>zum Teil fett</i> gedruckt
--	---

Einfache Liste

Eine einfache Liste ohne Aufzählungszeichen und ohne tiefe Hierarchieebenen kann durch Verwendung von Semikolon (;) und Doppelpunkt (:) am Zeilenanfang erstellt werden. Die einfache Liste hat maximal zwei Ebenen. Die obere Ebene (Semikolon) wird automatisch fett angezeigt.

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
; Erster Punkt	Erster Punkt
: Erster Unterpunkt (zu Eins)	Erster Unterpunkt (zu Eins)
: Zweiter Unterpunkt (zu Eins)	Zweiter Unterpunkt (zu Eins)
; Zweiter Punkt	Zweiter Punkt
: Erster Unterpunkt(zu Zwei)	Erster Unterpunkt (zu Zwei)

Aufzählung

Hierarchische Aufzählungen können durch Verwendung des Sterns (*) am Zeilenanfang erfolgen. Tiefere Ebenen der Aufzählung können durch mehrere Sterne (**, ***) realisiert werden.

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
* Eins	• Eins
* Zwei	• Zwei
** Zwei-Eins	• Zwei-Eins
** Zwei-Zwei	• Zwei-Zwei
*** Zwei-Zwei-Eins	• Zwei-Zwei-Eins
* Drei	• Drei

Nummerierung

Nummerierungen können durch Verwendung der 'Raute' (#) am Zeilenanfang erfolgen. Tiefere Ebenen der Nummerierung können durch mehrere Rauten (##, ###) realisiert werden. Nummerierungen bitte NICHT fest in die Namen von Seiten einbauen (wegen der bereits oben erwähnten Wiederverwendung).

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
# Eins	1. Eins
# Zwei	2. Zwei
## Zwei-Eins	1. Zwei-Eins
## Zwei-Zwei	2. Zwei-Zwei
### Zwei-Zwei-Eins	1. Zwei-Zwei-Eins
# Drei	3. Drei

Bilder einfügen

Das Einfügen von Bildern in den Text erfolgt auf ähnliche Weise wie das Anlegen neuer Seiten,

1. Ggf. auf die Seite wechseln in der das Bild eingefügt werden soll, ggf. in den Bearbeitungsmodus wechseln
2. Den Cursor an die Stelle im Text stellen, wo das Bild eingefügt werden soll
3. Drucktaste 'Dateilink' drücken --> Wiki fügt einen Link auf die Datei 'Beispiel.jpg' ein "[[Datei:Beispiel.jpg]]"
4. Der Text "Beispiel.jpg" durch den echten zukünftigen Dateinamen ersetzen.
5. Nach dem Sichern der Seite enthält der Texte einen (roten) Platzhalter für das Bild

6. Platzhalter anklicken und die Datei hochladen

7. FERTIG

Links einfügen

Es können unterschiedliche Typen von Links verwendet werden.

Für jeden Typ gibt es eine entsprechende Drucktaste in der Bearbeitung.

Interne Links

Interne Links verweisen auf andere Seiten unseres Wikis.

Durch betätigen der Taste 'Interner Link' fügt Wiki ein vier eckige Klammern und den Text "Link-Text" in die Seite ein.

Der Text "Link-Text" muss durch den Namen einer Wiki Seite ersetzt werden.

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
der Text [[Weber Doppelvergaser]] ist eine Wiki interner Link	der Text Weber Doppelvergaser ist eine Wiki interner Link

Interne Linke werden **rot** dargestellt, wenn die verlinkte Seite noch nicht existiert.

Externe Links

Externe Links verweisen auf (fremde) Internetseiten.

Durch betätigen der Taste 'Externer Link' fügt Wiki zwei eckige Klammern und den Text "http://www.example.com Link-Text" in die Seite ein.

Der Text "http://www.example.com" muss durch den Pfad der Internetseite ersetzt werden.

Der Text "Link-Text" sollte durch einen sprechenden Namen ersetzt werden.

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
ein WWW-Link: [http://www.isos.ch Lotus Seven Owners Swizerland]	ein WWW-Link: Lotus Seven Owners Switzerland

Links auf Dateien

Dateilinks verweisen auf Dateien auf unserem Server oder im Internet.

Das hochladen eigener Dateien wird (mit Ausnahme von Bildern) aktuell nicht unterstützt!

Wenn ihr Dateien (PDF, Word Excel ...) im Wiki verwenden wollt, müssen diese im Internet erreichbar sein, oder auf unserem eigenen Server liegen.

Verlinkung der Dateien erfolgt per [externem Link](#).

Was Du schreibst	Wie es dem Leser dargestellt wird
[http://www.lscd.de/images/Servicehefte/Lotus_7_assembly_guide.pdf Caterham Seven 1600 BDR 1986(englisch)]	Caterham Seven 1600 BDR 1986(englisch)

In der Beschreibung von Dateilinks sollte (wenn möglich) die Sprache der Datei angegeben werden. Wenn euch irgend etwas fehlt oder ihr Fragen habt, meldet euch einfach bei mir (<mailto:wiki@lscd.de>)! Ansonsten: Viel Spaß damit und ... nur Mut! - Gruß Dirk

Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

Wir begleiten im Kinderhospiz Bärenherz lebensverkürzend erkrankte Kinder und ihre Familien: Liebevoll, professionell, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr – weil jede Minute Leben kostbar ist...

Das Kinderhospiz Bärenherz ist eine Einrichtung der Bärenherz Stiftung in Wiesbaden.

Bärenherz Stiftung
Tel. 0611 3601110-0
info@baerenherz.de • www.baerenherz.de

Spenden/Zustiftungen
Wiesbadener Volksbank • BIC: WIBADE5W • IBAN: DE07 5109 0000 0000 0707 00
Nassauische Sparkasse • BIC: NASSDE55 • IBAN: DE91 5105 0015 0222 0003 00



SPORTGARAGE LICHTSCHLAG

Unabhängiger Fachbetrieb für Ihren SEVEN

- Caterham Spezialist
- Technik
- Teile
- Import
- TÜV
- Motorsport

Hanno Lichtschlag
Industriestrasse 42a, 51399 Burscheid
Telefon 0178-8254083
www.sportgarage-lichtschlag.de



Nikolaos Bitza
0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13
76863 Herxheim

www.bitzani.com
bitzani@aol.com

6 ist Schuld am 7



von Ulrich Helms

Irgendwann in den 60ern, es gab gerade ein drittes Fernseh-Programm, sah ich an einem Samstagabend, die Eltern waren im Theater, einen eigenartigen Agentenfilm, "Nr.6". Da fuhr dieser renitente Agent im Vorspann ein absolut geiles Auto (das Wort "geil" gab es damals noch nicht). Ich schaute den ganzen Film, denn ich wollte dieses "Cabrio" wieder sehen. Aber nichts! Zum Glück stellte es sich als Serie heraus und eine Woche später konnte ich wieder ungestört vor der Glotze sitzen. Allein wegen des Lotus. Das es sich um dieses Fabrikat handelt, das hatte ich durch blättern in diversen Autozeitingen inzwischen herausgefunden. War nicht so einfach, "googeln" war noch nicht erfunden worden.

Na ja, die Serie "The Prisoner", bzw. "Nr.6" ist in unserer Szene hinreichend bekannt. Mit Sendung der ersten Folge im "Dritten" war es um mich geschehen. Ich hatte mein Traumauto gefunden. An eine Anschaffung dachte ich nicht, ich hatte ja noch nicht mal einen Führerschein. Der kam ein paar Jahre später und die ersten Fahrpraxis-Kilometer sammelte ich mit Mamas Ford Capri (mit 60 PS) und gelegentlich auch Papas Mercedes. Mit Beginn des Studiums wurde mir elterlicherseits die Frage gestellt, Studentenbude oder Auto? Diese Frage war einfach zu beantworten. Mein Elternhaus war sehr angenehm und mit einer Bude kann man nicht durch die Gegend fahren. Mein erstes Auto, nein kein Seven, ein Ford Escort 1100 (Hundeknochen) mit 44 PS. Aber der Seven war natürlich nicht vergessen. Ich verschlang alles, was irgendwo über diese Spezies Auto geschrieben wurde. So entging mir auch nicht der Übergang von Lotus zu Caterham. Und weil ich mehr wissen wollte, schrieb ich einen Brief an den Besitzer der Firma Caterham, einem gewissen Mr. Nearn. Was mich beeindruckte, er antwortete tatsächlich selbst. Dieser Brief, bestehend aus einem Anschreiben und einem DIN A 4-Blatt Werbeblatt (heute nennt man so etwas Flyer) über den Caterham in schwarz/weiß. Ich hütete dieses Schreiben wie einen Schatz und träumte weiter. Mal mehr, mal weniger. Es war halt mein Traumwagen, leisten konnte ich ihn mir eh nicht. Weder im 2-jährigen Angestelltenverhältnis, noch zu Beginn der Selbständigkeit.

Andere Dinge, wie Familiengründung etc. hatten Vorrang. Irgendwann machten wir Urlaub am Gardasee, gemeinsam mit der Familie von Kumpel Michael. Auf einem Parkplatz irgendwo am See stand ein Super Seven, kein Caterham, ein Rush oder VM, das weiß ich nicht mehr. Ich umkreiste den Seven und musste Kumpel Michael, ebenfalls autobesessener, erklären, was das für ein Teil ist. Der nächste Seven-Fan war geboren!

Es wurde weitergeträumt. Wieder ein paar Jahre später machten wir Club-Urlaub in Tunesien und an unserem Tisch saß eine Familie aus Paderborn. Wie so häufig, kommen Männer über Fußball oder Autos ins Gespräch? Wer mich kennt, weiß, das man mit mir nicht über Fußball reden kann. Aber Autos geht. Und dann kam der "Schock", der männliche Teil der Urlaubsbekanntschaft erzählt mir doch tatsächlich, das er mal einen Donkervoort besessen hat. Ich war, wie man bei uns sagt, "von Socken"! Meine Begeisterung über die Seven mitteilend, quetschte ich ihn förmlich aus.

Er hatte immer noch einen guten Draht zu Düchting, dem damaligen deutschen Donkervoort-Händler. Und er versprach mir, bei einem Besuch in Paderborn mal zum Düchting zu fahren, vielleicht wäre sogar 'ne Probefahrt drin. Ich hatte bis zu diesem Zeitpunkt noch nie in einen Seven gegessen.

Wenige Wochen später hatten wir uns verabredet, Besuch der neuen Freunde in Paderborn. Im Laufe des Tages fuhr ich Männer zu Donkervoort in Paderborn. Uns wurde tatsächlich der Vorführwagen, ein D8 mit Cosworth-Motor und 220 PS zur Verfügung gestellt. Die ersten Kilometer war es mir unheimlich. Eine solche Beschleunigung hatte ich noch nicht erlebt, ich fuhr zu dem Zeitpunkt einen BMW 325i mit 170 PS, eigentlich ja nicht untermotorisiert, für damalige Verhältnisse schon gar nicht!

Ich muss dazu sagen, damals waren alle Seven Traumwagen, egal ob Caterham, Donkervoort, Westfield, VM oder Rush. Robin Hood kannte ich noch nicht und Dutten war für mich damals schon kein Seven.

Aber was ich jetzt als Beifahrer erlebte war einfach irre! Auf der Beschleunigungsspur der Autobahn hatten wir schon Autos, die sich auf der Überholspur befanden, überholt. Was übrigens nicht verboten ist!

Meine geschockte Begeisterung steigerte sich noch, als ich das Lenkrad übernehmen durfte. Erst mal die Pedalen ertastet und Trockenübungen gemacht. Die Kupplung? "Rennkupplung", kam kurz bemerkt von der Beifahrerseite, "die geht etwas schwerer". Ok, dann ging es los, was für ein Gefühl, ich fuhr das erste mal einen Seven. Ich muss dazu sagen, damals waren alle Seven Traumwagen, egal ob Caterham, Donkervoort, Westfield, VM oder Rush. Robin Hood kannte ich noch nicht und Dut-

ten war für mich damals schon kein Seven.

Nun war ich also das erste mal selbst mit einem Seven gefahren, ich war infiziert! Von Düchting hatte ich Donkervoort-Prospekte mitbekommen. Obwohl die Geschäfte gut liefen, ein neuer Seven, erst recht ein Donkervoort überstieg dann doch die Grenzen des halbwegs vernünftigen Wahnsinns. Ich forstete die Gebrauchtwagenanzeigen der Autozeitungen wie Auto, Motor und Sport und Sport-Auto nach gebrauchten Seven durch. Irgendwann kam aus Paderborn von Herrn Düchting ein Anruf, das er einen Gebrauchten da hätte. Also auf nach Paderborn, Kumpel Michael, mittlerweile wie oben beschrieben, ebenso sevenbegeistert wie ich, klinkte sich gleich ein. Da stand das Teil, Donkervoort, bugattiblaue mit roten Ledersitzen, DM 30.000,-, ebenso viele Kilometer gelaufen. Probefahrt! Nach 10 km blieben wir liegen, Benzinuhr ziemlich weit Richtung Null. Zum Glück in Sichtweite, das Land ist dort platt, aber trotzdem ca. 1 km entfernt, eine Aral-Tanke. Damals lief diese Aral-Werbung mit dem Mann und seinem leeren Kanister "I am walking...". Michael war in unserem Film der Mann und holte den Sprit. Der Donkervoort sprang aber nicht wieder an! Wieder zurück zur Tanke -dieses spielt alles noch in der Kurz-Vor-Handy-Zeit- und Düchting angerufen. "Das Teil läuft nicht mehr", Hörer aufgelegt, "Mistkarre!". Düchting kommt kurze Zeit später mit Trailer. Bevor er auflädt, fummelt er kurz im Beifahrerfußraum rum, startet und -läuft!. Was wir nicht wussten, der Donkervoort hatte im Beifahrerfußraum einen Notausschalter und den hatte Michael beim Einsteigen versehentlich umgelegt. Na ja, so was muss einem unerfahrenen Seveninteressenten doch auch gesagt werden. Also alles nicht so schlimm. Dann die übliche Frage beim Gebrauchtwagenkauf, "unfallfrei?". Düchting:"Ja, der ist unfallfrei. Der hatte zwar mal einen Unfall, ist danach aber auf einen neuen Rahmen neu aufgebaut worden" . Wir verabschieden uns dankend.

Diese Aussage hatte mir, dem völlig sevenunerfahrenen Angst gemacht. Damals wusste ich noch nicht, dass ein Neuaufbau, wenn gut gemacht, fast einem Neuwagen entspricht. Also weiter die Anzeigenteile durchgeackert.

Irgendwann stand ein VM zum Verkauf, 2,0 l Fordmotor, 5 Jahre alt, 17.000 km, 2. Hand, DM 22.000,-.

Klingt interessant. Nachteile: eigenwilliges grünmetallisch, fast so wie ein Scheißhausbrummer und steht im Saarland,

was von Hannover doch eine ganze Ecke ist. Man kann ja mal anrufen. Das Telefonat verlief ganz überzeugend, unfallfrei, Verkaufsgrund ist die Familiengründung. Preis ist Verhandlungsbasis. Also habe ich DM 20.000,- in die linke Hosentasche gesteckt, in der rechten DM 2000,- in kleinen Scheinen, Reserve falls der Verkäufer "hartleibig" in der Preisverhandlung sein sollte und auf ins Saarland. Der Zustand des VM war sehr gut, aber der Erstbesitzer und somit Farbgeber hatte geschmacklich wohl völlig einen an der Waffel. Zu dem Fliegenpötergrünmetallic hatte der Seven ein braunes Verdeck und braune Ledersitze. Und Motor- und Getriebemotorblock waren in Magentarotmetallic (heute auch Telekomrot genannt) lackiert. Später habe ich mit dem Erstbesitzer mal telefoniert und er hat mir ganz stolz berichtet, das er auf seinen Seventouren immer passend zum grünen Lack einen ebenso grünen Overall getragen hat!!! Da hätte ich gern ein Foto von gesehen, einfach unglaublich!

Zurück zum Kauf. Die Farbe war der Aufhänger für die Preisverhandlung und außerdem hatte ich ja nicht mehr als DM 20.000,- in der (linken) Tasche ;-) Ich bekam ihn dafür! Natürlich hätte ich mir gern einen Caterham gekauft, die waren gebraucht für meinen damaligen Etat aber leider zu teuer.

Jungs jetzt werdet nicht ungeduldig, aber ich soll ja schreiben, wie ich zum Caterham kam und der führt bei mir über den VM.

Die Rückfahrt nach Hannover verlief

dilettantisch waren einige Kabel verlegt.

Die nächsten Wochen und Monate verliefen problemlos. Dann sollte ein Treffen der Seven-IG im Harz stattfinden, da mussten wir teilnehmen. Michael hatte zwischenzeitlich auch einen Seven, aber das ist eine andere Geschichte und da er nun auch LSCD-Mitglied ist, kann er die ja selbst erzählen.

Zurück zum geplanten Harztreffen. Der VM wurde natürlich am Vorabend noch an der Tankstelle schön geputzt und ...sprang dort nicht mehr an! Benzinpumpe hin, kein Treffen! Michael überzeugte mich dann mit ihm mitzufahren, was ich eher widerwillig tat. "Das ist doch wie in der Sandkiste spielen, alle haben ihre Förmchen dabei und ich hab keins, bähhhh.

Das Treffen war dann doch ganz lustig, wir sahen das erste mal ganz viele Seven.

Im folgenden Winter bekam der Seven dann ein etwas anderes Farbdesign, eine Komplettlackierung schied aus wirtschaftlichen Gründen aus. Aber eine Teillackierung in dunkelblau von selbst demontierbaren Karosserieteilen, die war drin. Und die braune Innenausstattung wurde gegen dunkelblau getauscht. Wobei die braunen Lederteile wie Sitze, Lenkrad etc. sich wunderbar mit Lederfarbe lackieren ließen. Auf der Fahrt zum nächsten Treffen der Seven-IG nach Bad Brückenau ging dann der Lichtmaschinenregler drauf. Das war aber nicht so schlimm, der ADAC-Engelmensch hatte ein passendes Teil dabei. Aber irgend-

wie schien der Seven was gegen diese Treffen zu haben. Der Oldtimer Grand Prix war nicht ganz so schlimm, da hab ich auf der Autobahn im Gewitterschauer nur einen Scheibenwischer verloren.

Die größte Tour über den Groß Glockner, mit Schnee im Juli, bis hinter Venedig verlief pannenfrei. Zwischendurch immer mal das eine oder andere Zipperlein, aber nichts Großes in den nächsten Jahren. Dann kam 2007 und das Getriebe verabschiedete sich. Es wurde vom Schrotthändler ein "Neues" besorgt, Kumpel Jörg baute es ein. Alles gut.

Wir fahren zum Treffen am Edersee. In Hameln, Ampel wird grün, Kupplung kommt, klick, Seil gerissen, ADAC, nach Hause. Wieder ein Treffen versaut.

Das war der Moment wo ich mit meinem Seven gesprochen habe. Ich mache so was eigentlich nicht. Genauso wie ich mein Auto niemals "mein Baby" oder sonstwie nennen würde. Also hab ich zum Seven gesagt, "ich glaube Du magst mich nicht mehr und ich mag Dich nun auch nicht mehr", Scheidung! Das hatte ich in der Zwischenzeit auch real geübt, aber das gehört hier nun überhaupt nicht her.

Also Scheidung vom VM, aber erst musste was Neues her! Eines Tages im Jahre 2008 habe ich mit Kurt Hoffmann telefoniert, um mich über Caterham's zu erkundigen. Das klang alles gut, ich kann also meinem Traum, einen Seven nach meinen Wünschen zu konfigurieren, weiter verfolgen. Dann kam Kurt: "Ich habe noch, einen Vertrag für einen in zwei Monaten zu liefernden Caterham auf meinem Schreibtisch liegen! Alles noch konfigurierbar". Wenn ich den Vertrag haben wollte...? Das es jetzt so schnell gehen sollte, damit hatte ich nun wirklich nicht gerechnet. Also 14 Tage Zeit für die Ausstattung. Schon ging die Diskussion los, welche Farbe? Meine Frau war für orange. Mir zu neu. Ich war und bin der Auffassung, ein Auto mit diesem altem Design braucht auch eine "alte" Farbe. Als da wären blasses grün, gelb oder blau, grau oder beige. Und siehe da, hellblau gibt es bei Caterham und

einen orangefarbenen Streifen auch. Ist ja geil, unsere beiden Farbwünsche lassen sich an einem Caterham verwirklichen und werden im Volksmund Gulfdesign genannt.

Kleine Scheinwerfer vorne, ich hasse diese basedowschen LKW-Scheinwerfer, gab es noch nicht ab Werk. Kann man ja später ändern. Selbst die Möglichkeit, den Caterham ohne Nebel- und Rückfahrcheinwerfer, die sehen doch aus wie Tupperware, geliefert zu bekommen, bestand in dieser noch COC-freien Zeit. Und so kam dann eins zum anderen. Ein Caterham wurde zu meinem Caterham.

Ein Caterham S3, lackiert in gulfblue, mit Schalensitzen, großer Bremse, ohne Teppichboden. Auf den Streifen habe ich werksseitig verzichtet. Caterham liefert den lackierten Streifen nämlich nur vorne. Halbe Sachen mag ich nicht, deshalb habe ich den Streifen nach meinen Vorstellungen später selbst über das ganze Auto foliert. Man hat so auch die Möglichkeit, mal die Streifenfarbe zu wechseln, was zwischenzeitlich geschehen ist.

Wenn diese Geschichte nicht schon so lang wäre, hätte ich jetzt noch von der Selbstabholung im guten alten Caterham/Surrey berichtet, aber ich will Eure Leseduld nicht überstrapazieren. Außerdem muss ich unbedingt mal wieder eine Folge "Nr. 6" schauen, mittlerweile habe ich ja sämtliche Folgen auf DVD. ■



Bild links außen:
Der VM mit Dach und der Motor

Bild links:
Mein VM mit neuer Lackierung

Bild rechts oben:
Es reicht - die Trennung

Bild rechts mitte:
Die Abholung bei Caterham Cars

Bild rechts unten:
Mein Design, seit 2016

Einstiegs- kanten- schutz

von Ulrich Helms

Plopp, kurz nicht aufgepasst und schon knallt der Anschnallgurt mal wieder auf die weiche Alu-Karosserie. Wieder ein Lackabplatzer und eine Beule mehr im weichen Alublech. Wem ist das noch nicht passiert? Der untere Einstiegsbereich ist ja gegen Fußmalträtierungen geschützt, aber der hintere runde Bereich ist Allem schutzlos ausgeliefert.

Diese Dellen und Lackabplatzer mag ich für mich nicht als Patina gelten lassen. Also musste Abhilfe her. Folie geht wohl auch, schützt aber nicht unbedingt vor den kleinen Beulen, die ein Gurtschloss hinterlassen kann. Bei Oldtimertreffen habe ich bei diversen Oldtimern einen Kantenschutz abgeschaut, der sich gut auch am Seven verwirklichen lässt.

Dazu braucht man weder eine umfangreiche Werkstattausrüstung noch Schrauberfachkenntnisse.

Die Finger sollten nur nicht unbedingt falsch herum in der Hand stecken, dann klappt das schon.

Zutaten gibt es im Baumarkt, in der Apotheke beim Outdoorausrüster oder Ähnlichem und in Küche, Bad oder Keller.

Man nehme:

Gaze-Verbandstoff (Apotheke), Sack Gips (Baumarkt), Dose Polyester (Baumarkt), Glasfasermatten (Baumarkt), Tube Pattex (Baumarkt), Doppelseitiges Klebeband für Außen-/Nassbereiche (Baumarkt), Vaseline oder Ähnliches (Badezimmer), ca. 3 mm Schaumgummimatte (Outdoorausrüster o.ä.), Kunstleder (Outdoorausrüster o.ä.), Alte Zeitungen (Papiertonne), Alufolie (Küche), Gummihandschuhe (Küche oder Zahnarzt), Werkzeug: Schere, Küchenmesser o.ä., Pinsel.

Hier die Arbeitsschritte vorab in Kurzform:

Schritt 1.

Erstellen einer Negativform aus Gips und Verbandstoff

Schritt 2.

Erstellen einer Positivform aus Gips und Verbandstoff

Schritt 3.

Herstellen der Polyesterform

Schritt 4.

Bekleben der Polyesterform mit einer Schaumgummimatte, ähnlich Neopren

Schritt 5.

Bespannen der Polyesterform mit Kunstleder

Schritt 6.

Befestigen am Seven

Schritt 1. Die Negativ-Gipsform

Die Karosserie wird in dem Bereich, wo die Gipsmasse später aufgetragen werden soll, mit Alufolie belegt und fest angedrückt. Alufolie eignet sich gut dazu, weil sie die Form des Untergrundes genau annimmt.

Das restliche Umfeld wird mit Zeitungen abgeklebt, falls mal etwas Gips daneben geht. Was aber auch nicht weiter schlimm ist, weil das Zeug ja vor dem Abbinden



Abdeckung der Karosserie

wasserlöslich ist, bzw. nach dem Abbinden keine Verbindung mit Blech eingeht. Nur auf Stoff (falls vorhanden) sollten man den Gips nicht unbedingt tropfen lassen.

Jetzt kommt der Gaze-Verbandstoff



Die Negativ-Gipsform

ins Spiel. Der sorgt später dafür, dass die Gipsform ausreichend Stabilität hat. Dazu werden von dem Gaze-Verbandstoff 30 cm bis 40 cm lange Stücke abgeschnitten.

Jetzt kann der Gips angerührt werden. Wenn er die gewünschte Sämigkeit hat, wird die Gaze durch die zähflüssigen Gipsmasse gezogen, auf die Karosserie gelegt und mit den Händen modelliert. Dieses wird in mehreren Lagen wiederholt. Das Ganze sollte nachher eine Stärke von mindestens 2 cm, eher 3 cm haben.

Jetzt muss der Gips abbinden und aushärten.



Die abgenommene Negativ-Gipsform

Wer nicht genau weiß, wann der Gips ausgehärtet ist, kann sich einfach eine Handvoll Gipsmasse hinlegen und nach ca.

60 Minuten mal versuchen den Klumpen mit einem Küchenmesser durchzuschneiden. Wenn das nicht mehr geht, dann ist wohl gut.

Jetzt kann die fertige Negativ-Form vorsichtig von der Karosserie abgehoben werden.

Schritt 2. Die Positiv-Gipsform



Positiv- und Negativ-Gipsform



Positiv-Gipsform

Damit sich Negativ- und Positiv-Gipsform nach dem Aushärten gut voneinander trennen lassen, muss die Negativ-Form kräftig mit Vaseline eingerieben werden. So wird verhindert, dass sich beide Gipselemente miteinander verbinden können.

Nachdem nun die Negativ-Gipsform gut mit Vaseline eingerieben worden ist, wird die Positiv-Form genauso wie die Negativ-Form mit in Gips getauchten Gaze-Streifen hergestellt.

Hier muss einfach die rinnenförmige Seite vollständig mit dem Gaze-Gipsgemisch aufgefüllt werden. So dass hinterher die Form des Seven-Einstiegs dabei herauskommt.

Wenn die Positiv-Form in der Negativ-Form gut ausgehärtet ist, können beide Elemente von einander getrennt werden. Das geht am Besten

Mit einem Küchenmesser und muss sehr vorsichtig vorgenommen werden. Auf einer Seite ist mir ein Element dabei genau in dem Knick von Gerade zu Rundung gebrochen. Das ist aber nicht weiter schlimm, da die Gaze das Ganze weiter zusammenhält.



Die Positiv-Gipsform mit dem Polyesterlaminat

Schritt 3. Die Polyesterform

Nun kann die Polyesterform auf der Positiv-Form hergestellt werden. Dazu werden kleine Portionen von Polyester und Härter angemischt. Die Glasfasermatten werden mit dem flüssigen Polyester getränkt und von Hand mit Gummihandschuhen und/oder Pinsel auf die Positiv-Gipsform laminiert. Die Menge des anzumischenden Polyesters muss man austesten. Je nach dem, wie schnell man arbeiten möchte. Also erst mal eine geringe Menge ansetzen und danach gegebenenfalls die Menge vergrößern. Aber Achtung, dass Zeug härtet schnell aus. Das Verhältnis Polyester und Härter genau nach Herstellerangaben



Das unbearbeitete Laminat



Das angepasste Laminat

anmischen.

Die Schritte 1. und 2. könnte man sich sparen, wenn man die Polyesterform direkt

am Fahrzeug laminieren würdet. Mir war das Risiko aber zu groß, mit flüssigem Polyester direkt an der Karosserie zu arbeiten. Die Spuren lassen sich eventuell im Gegensatz zu Gips nicht wieder entfernen. Wenn die Polyesterform ausgehärtet ist kann sie von der Gipsform gelöst werden und ist bereit zur weiteren Bearbeitung. Dazu kann sie das erste Mal auf seinen späteren Platz gelegt werden um zu sehen ob alles passt.

Dann wird mit einem Folienschreiber markiert, wie weit die Kantenbearbeitung vorgenommen werden muss. Die geht bestens mit einer Schere und grobem Schleifpapier. Wenn die Polyesterform fertig bearbeitet ist, kann sie mit der Schaumgummimatte beklebt werden.

Schritt 4. Die Schaumgummimatte



Das Laminat mit Schaumgummimatte und Kunstlederbespannung

Dazu wird die Polyesterform mit Patex vollflächig bestrichen. Anschließend wird die grob und überlappend ausgeschnittene Matte aufgeklebt. Wenn der Kleber ausgehärtet ist, können die überstehenden Schaumgummiflächen sauber abgeschnitten werden.

Schritt 5. Die Kunstlederbespannung

Kunstleder ist hier besser geeignet als echtes Leder, weil es viel elastischer ist.

Das Kunstleder wird nach der Polyesterform zuzüglich 1,5 - 2 cm Überstand rundum zugeschnitten und kann dann verklebt werden. Hier muss sehr sauber gearbeitet werden. Es darf kein Klebstoff auf die Kunstlederoberfläche kommen.



Die Kunstlederbespannung

Dazu wird der untere Rand der Polyesterform innen ungefähr 1,5 -2 cm mit Pattex bestrichen. Ebenso die 1,5 -2 cm Überstand der Kunstlederbespannung. Bevor weiter gearbeitet wird soll Pattex lt. Beschreibung 10 Minuten antrocknen.

Jetzt wird die eine Seite des Kunstleders auf den unteren Rand der Polyesterform geklebt. Danach wird die anderen Seiten genauso mit Klebstoff bestrichen und (nach 10 Minuten) stramm über die Schaumgummifläche gezogen und verklebt.

An den Rundungen muss das Kunstleder eingeschnitten werden und an einigen Stellen muss auch etwas vom Kunstleder weggeschnitten werden.

Schritt 6. Die Befestigung am Seven

Wenn vorher alles gut angepasst worden ist, dann passt es jetzt auch und muss nur noch befestigt werden.

Dazu eignet sich bestens doppelseitiges Klebeband. Dieses muss für außen und Nässe geeignet sein. Das ist zwar das Teuerste aber auch das Beste.

Nun sind die Einstiegsbereiche vollständig geschützt. Und durch die unter dem Kunstleder befindliche Schaumgummischicht hat das Ganze auch eine angenehme Haptik und sieht elegant aus.

Nur für unsere Gewichtsfetischisten ist das nichts.

So eine Einstiegsleiste wiegt 200 g ;-)

36. Generalversammlung des Lotus Seven Owners Switzerland

Der Präsident versprach die kürzeste GV in der Vereinsgeschichte, und nahm dabei seinen Mund ordentlich voll, obwohl er eigentlich auf Diät ist.

Der Grund dafür war die Tatsache, dass keine breite Diskussion erwartet wurde, denn es gab weder Neubesetzungen im Vorstand, noch gab es irgendwelche Anträge zum behandeln. Trotzdem dauerte die Versammlung 1 Stunde und 27 Minuten. Doch dazu später. Seit letzten Jahr haben wir für die GV die Anmeldung eingeführt, da bei einem aktuellen Mitgliederbestand von 211 Personen unter Umständen der Platz eine Rolle spielen könnte, besonders wenn dann jeder noch die Co-Pilotin, Freundin, Freund oder Grossmutter mitschleppt. Andererseits und gemäss Statuten müssen mindestens 10% aller anwesend sein müssen. Werden diese 10% unterschritten, müsste ein neues Datum gesucht werden, wobei dann theoretisch nur ein Mitglied dabei sein könnte. Sogar gab es aber in der Schweiz noch nie, die GV war lange Zeit der bestbesuchte Anlass des Vereins, was aber inzwischen korrigiert werden konnte.

Von den 41 angemeldeten Mitgliedern und den beiden Gästen gab es dann Krankheitsausfälle, Nichterscheinen und unangemeldete Besuche, was die GV dann auf 39 Mitglieder einpendeln liess. Dank der Anmeldemaske hatten auch 32 Mitglieder die Möglichkeit sich für Versammlung offiziell abzumelden; der Rest hatte kein Interesse. Es gibt in einem Sevenverein Witzigeres als die Generalversammlung, ganz ohne Zweifel.

Seit der LSOS seinen nationalen Clubhock ins ACE CAFE nach Rothenburg bei Luzern verlegt hat, müssen wir für Sitzungen im privaten Rahmen immer eine andere Lokalität aufsuchen, weil das ACE eben keinen

separaten Saal hat, dafür aber mehr Motoren zeigt. Letztes Jahr waren wir auf dem Passwang im Restaurant Alpenblick, heuer verschlug es uns in das Restaurant Rumpel oberhalb von Trimbach, was die Nachbargemeinde von Olten ist. Die Beiz liegt am Ende einer 1,8 Km langen Single Track Strasse, eingebettet inmitten der Juraformationen, also direkt im Sevenland. Dank präziser Wegbeschreibung hat sich niemand verfahren, die GV konnte pünktlich beginnen.

Zusammengefasst wurde das Protokoll 2016 genehmigt, der Revisionsbericht mit CHF 4'170.92 Gewinn verlesen, dem Vorstand Décharge erteilt und Vorstand sowie Revisionsstelle mit Bestzahlen wiedergewählt. Und dank den prallen Kassen wurde die Gesamtrechnung aller Konsumptionen dieser GV wieder durch die Vereinskasse getragen. Zusätzlich genehmigte die Generalversammlung die Vergabe von 2 kompletten Reifensätzen, einmal am Ticino Meeting und einmal am Fahrwerkskurs.

Die Mitgliedschaft beim LSOS lohnt sich somit.

Der offiziell-offizielle Teil hätte sicherlich in 60 Minuten abgehandelt werden können, doch der Präsi erläuterte dann ausführlich die kommende Reise ans Festival „60 Years of he Seven“ in Donington inklusive dem Rahmenprogramm vor- und nachher. Der Sportchef zeigte die Herausforderungen in der kommenden Saison auf der Rennstrecke, und zum Schluss zeigte der Präsident einen Ausblick auf die GV 2019.

In diesem Jahr wird mit Rücktritten im Vorstand gerechnet, und man solle sich schon mal Gedanken zum Fortbestehen machen.



Restaurant Rumpel



Die GV



Menü Cordon Bleu



Oben: Menü Vegi - Unten: Menü Zander Filet



Wer im Dorf eine Feuerwehr haben will, der ist auf die freiwillige Fronarbeit der jungen Dorfbewohner angewiesen. Deshalb fällt auch bei einem Einsatz das Trinkgeld eher großzügig aus.

Der Untergang der (Vereins-) Milizgesellschaft

von Patrick Vogt

In der Schweiz wäre die Miliz-Feuerwehr beinahe gestorben, verlangten doch die Behörden in jedem Fall vollständige Alkoholabstinenz. Man stelle sich vor man meldet sich freiwillig und ehrenamtlich zur Feuerwehr, und darf dann nie mehr ein Bier trinken, weil ja 365 Tage lang 24 Stunden irgendwo ein Brand ausbrechen oder eine Überschwemmung passieren könnte. Falls hingegen die vormundschaftliche Behörde auf den Null-Alkohol-Pegel bestanden hätte, wären wohl die Häuser auf dem Land alle ohne Feuerwehr abgebrannt.

Die Schweiz ist eigentlich durch und durch ein Milizsystem. In der Politik sind die einzigen Berufspolitiker die Bundesräte sowie die Regierungsräte eines jeden Kantons. Alle anderen Parlamentarier sind als Miliz im Einsatz, das heißt in der Regel nebenher noch berufstätig. Im Aargau bekommt ein gewählter Großrat gerade mal CHF 5'000 im Jahr Entschädigung. Auch in den allermeisten Ortschaften der Schweiz sind es Miliz-Gemeinderäte, weil man(n) oder Frau etwas für die Gesellschaft leisten will, teilweise ehrenamtlich und vor allem freiwillig.

Das hatte natürlich oft auch mit dem bekannten Stammtisch etwas zu tun. Früher, in der Welt der absenten Multimedia, diskutierte man mehr, suchte gemeinsam nach Lösungen, organisierte etwas. Heute strampelt im Hamsterrad jeder nur noch für sich, man lässt sich unterhalten, statt dass man etwas zur Unterhaltung beiträgt.

War somit früher alles besser? Nein, aber der Begriff TEAM wird heute anders definiert: Toll ein anderer machts. Auch in unserem Verein glauben viele Leute, mit dem Bezahlen des jährlichen Mitgliedsbeitrages wäre es getan. Tiefflieger, Lowflying, Events und Meetings, Webseiten, Facebook Fanpage, etc. kommen ganz von selbst zum Füllhorn raus, so wie Tageszeitungen und Radioprogramme, allesamt vom üppig bezahlten OK gemacht.

Bullshit! Der Vorstand arbeitet ehrenamtlich, mit Freude an der Sache. Glaubt mir, auch ein Vereinspräsident fährt am allerliebsten ganz alleine über eine kurvige Passstraße, gerade dann wenn es ihm passt, ohne dauernd zu kucken dass der Hinterletzte seine Unterhosen nicht vergisst, das Öl kontrolliert hat, und überhaupt den Weg über den Hill findet. So haben wir Mitglieder, welche Jahr für Jahr stoisch den Mitgliedsbeitrag bezahlen, sich aber niemals, niemals nur ein einziges Mal an einem Treffen zeigen würden. Wahrscheinlich lesen diese Leute einzig den Tiefflieger, kümmern sich hingebungsvoll um ihren Garten, während darunter ein Caterham schlummert, den sie pro Jahr vielleicht so eine Tankfüllung lang bewegen.

Glaubt mir, auch ein Vereinspräsident fährt am allerliebsten ganz alleine über eine kurvige Passstraße, gerade dann, wenn es ihm passt, ...

Etwas unentgeltlich für die Gemeinschaft tun. Ne, oder? Die Tugenden des „Human Being“ sterben ab, langsam aber unaufhaltsam. Der Biss mal durchzubeißen ist weg, toll ein anderer machts. In 11 Monaten werden wir wieder einen neuen Vorstand bestellen müssen, weil eben Vereins-Orga-

nisation, Sevenfahren und überhaupt nicht mehr in eine Reihe geht. Keine Lust etwas für andere zu machen, an und für sich, jeder für sich – der Tod des Milizvereins. So haben wir seit Jahren das gleiche Problem: Kandidaten für den Vorstand stehen nicht gerade Schlange, einige ganz wenige könnten sich zwar begeistern, müssen aber durch den Restvorstand immer wieder fachlich gestützt werden, was eher Mehrarbeit mit sich bringt. Andere Mitglieder muss man mit Nachdruck bearbeiten, damit sie sich endlich zur Mitarbeit überwinden können. Doch schon nach wenigen Monaten ist die Luft draußen, man spricht über den Rücktritt: „Weißt du, es ist mir zu viel, ich kann nicht mehr, viel zu tun im Geschäft“ etc etc.

Aus meiner Sicht ist unser Modell des reinen Freizeitvereins tot. Wenn sich niemand mehr finden lässt der Meetings oder Vereinsleben organisiert, niemand mehr andere zum gemeinsamen Unternehmen einlädt, dann ist das Ende nah. Die einzige Lösung für die reinen Konsumenten einer Clubleistung wäre halt die Professionalisierung. Das heißt man delegiert alle Vereinsarbeiten in eine Organisation, welche gegen Entgelt Buchhaltung macht, Meetings organisiert, Teilnehmerlisten führt, Merchandising bestellt, Webseiten programmiert und so weiter. Dann bezahlt man halt doppelt so viel Mitgliedsbeitrag, bekommt aber alles frei geliefert, perfekt organisiert, und durch einen „legislativen“ Vorstand delegiert, der nur noch Ideen liefert, aber ansonsten von allen Arbeiten befreit ist. Dann dürfte man auch mal über etwas meckern, denn nur was gratis ist hat keinen Wert.

Liebe Mitglieder, entweder es melden sich nun Leute, welche befähigt sind und Zeit für mindestens drei Jahre unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, oder wir müssen ein „Generalsekretariat“ mit Kostenfolge einführen, oder wir müssen den LSOS leider auflösen. Überlegt es euch, die Zeit der Entscheidung ist nah. ■

The Home of British Sportcars



47°44'32.81"N

10°18'15.26"O

Official Caterham Service Partner

Web: brit-sport.de
Phone: 0049(0)831/580 94 355

Herzliche Einladung zu unserem 4. Double Open Day am 23. April 2017



Caterham mieten im schönen Allgäu



Ihr GW Ansprechpartner auch für England-Import

UK Kit Car Center Kempten

Unsere Leistungen:

- Neu- und Gebrauchtwagen - Verkauf
- Softbits for Sevens alleiniger Deutschland Importeur
- Caterham u. Westfield-Vermietung Fahrspaß pur – gleich buchen!
- Fahrsicherheitstraining 2017 19. Mai und 10. Juni 2017
- Hol- und Bring-Service
- Ihr Ansprechpartner, wenn es um den GW England Import und deutsche Zulassung geht
- Allgäu lightweight Cup 2017 von Stefan und Tanja
Termine: 20.05./03.06./01.07./15.07./30.09.

Ansprechpartner für:

- Caterham
- Englische Cobras
- Fisher Fury
- Gardner Douglas
- GBS
- ListerBell Automotive
- Tiger Racing
- Vuhl
- Westfield
- ... und viele Weitere

CATERHAM
unsere ganze Leidenschaft seit 1976

CCK Kempten e. Kfm. Gewerbestraße 7, 87439 Kempten

Tel. 0831-95502 www.cck-kempten.de info@cck-kempten.de

CATERHAM - Neujahrs - BLUES - BRUNCH

Story: Andreas Seydell, Fotos: Peter, Wolf, Bernhard und Andreas

Wer mit seinem Autohaus umzieht hat größeres vor ...

8:00 Uhr Abfahrt hatten Peter und ich verabredet – das es da noch -3°C hatte – nun ja wir hatten auf einen schönen warmen Morgen gehofft.

Gegen 9:30 Uhr kamen wir dann in Dierdorf an, leicht verfroren, aber der Kaffee stand bereit.

Als dann die englische Prominenz kam – durch Wolfgang Becker am Samstag Abend von Frankfurt ins Hotel gebracht und Sonntag Früh dann vom Hotel nach Dierdorf geholt – waren die ersten Fotoshooting angesagt.

Graham Mcdonald, Geschäftsführer, David Ridley, Verkaufsleiter und Olivier Jouanne, Händlerbetreuer West Europa, hatten den Weg zu Kurt gefunden, um an der Eröffnungsfeier von CATERHAM DEUTSCHLAND (fast mitten in Europa) teilzunehmen – und neben Ihrer guten Laune hatte die Jungs auch noch die neuesten CATERHAM-Europa-Broschüren im Gepäck.

Die neuen Räumen füllten sich, der Getränkewagen stand im Hof, das Buffet war im geplanten TÜV-Raum aufgebaut und das Wetter hatte sich mit den Sevenfahrern verbündet – Sonne pur.

Auch die Caterhamecke – am Samstagnachmittag von Peter und mir noch mit einer Fotocollage vervollständigt – fand regen Anklang – auch von Nichtmitgliedern.

Kurt begrüßte dann bei seiner Ansprache nicht nur die Vertreter von CATERHAM CARS, auch sein alter Chef Hans-Albert Zender und seine Mutter waren bei diesem außergewöhnlichen Brunch dabei.

Er bedanke sich bei seinem Team für den perfekten Umzug in den neuen Showroom, stellte den von CATERHAM CARS zur Verfü-



9:30 Uhr und Sonnenschein nach Start bei -3° C

Kurt's Ansprache

Fotoshooting vor dem Werbepoller

Graham Mcdonalds Ansprache

Der neue CATERHAM-Schriftzug

Neidischer Blick auf den Teilnehmer-Nasenaufkleber

Der Seven Sprint für einen Tag in Deutschland

Die Clubecke mit Rollups und Fotocollage

Nimmt man den Neuen in die Zange?

Die Musik, die den Titel machte ...

gung gestellte SEVEN SPRINT und unsere Clubcorner vor, die dazu einladen soll, einen Break zu machen und einen Kaffee zu bekommen, wann immer man auch vorbei kommt.

Sein Ziel, 50 Caterham pro Jahr zu verkaufen wird im Moment jedoch durch die Lieferzeiten von Caterham etwas getrübt. Man spricht im Moment von 12 Monaten ...

Lars, sein Sohn, nimmt 2018 am ACADEMY-Rennen teil. Wer diese Schule durchlebt, hat alle Voraussetzungen die deutschen Caterhamfahrer perfekt zu betreuen – sagte Kurt noch.

Auch Graham Mcdonald gratulierte Kurt für den neuen Showroom und anschließend ...

... wurde dann endlich das Büffet eröffnet ;-)



APRIL

Freitag 21. bis Sonntag 23. April

🇩🇪 Jim Clark Revival
Hockenheim

Sonntag, 23. April

🇩🇪 4. Double Open Day
Kempten

Sonntag, 30. April

🇩🇪 Rundfahrt um Caterham Deutschland
Dierdorf

MAI

Samstag, 6. Mai

🇩🇪 Sportfahrtraining
Lignières

Sonntag, 7. Mai

🇩🇪 3. British Car Meeting Fa. Classic-Line
Kirchheim/Neckar

Freitag, 12. Mai bis Sonntag 14. Mai

🇩🇪 Caterham @ Spa Francorchamps

Sonntag, 14. Mai

🇩🇪 Bergsteigerfrühstück mit dem SLT
Glaubenberg

18. bis 21. Mai

🇩🇪 Mille Miglia 2017

Freitag, 26. bis 28. Mai

🇩🇪 LSOS meets LSCD

JUNI

Samstag, 3. Juni

🇩🇪 Sportfahrtraining (Reserve)
Lignières

Freitag, 9. bis Montag 12. Juni

🇩🇪 Dolomiten Classic

Sonntag, 18. Juni

🇩🇪 Rundfahrt um Caterham Deutschland
Dierdorf

JULI

Freitag, 7. bis Sonntag, 9. Juli

🇩🇪 60 Years of 7
Caterham und der englische Club laden
zum Mega-Event nach Donington ein

AUGUST

Freitag, 4. bis Sonntag, 6. August

🇩🇪 Schloss Dyck

Freitag, 11. bis Sonntag 13. August

🇩🇪 OGP - Treffen am Nürburgring

tbd.

🇩🇪 Scheunentreffen bei Wolfgang

Samstag, 26. bis Sonntag 27. August

🇩🇪 Ticino Revival mit Anschluss BCM Mollis

27. August

🇩🇪 British Car Meeting in Mollis

SEPTEMBER

Freitag, 1. bis Sonntag 3. September

🇩🇪 Rund ums Steinhuder Meer
bei Hannover

Sonntag, 17. September

🇩🇪 Rundfahrt um Caterham Deutschland
Dierdorf

Samstag, 23. bis Sonntag 24. September

🇮🇹 Portofino

Freitag, 30. September bis Sonntag 1. Okt.

🇩🇪 Caterham @ Spa Francorchamps

Samstag, 30. September

🇩🇪 26. Swiss Classic British Car Meeting
Morges

WIEDERKEHRENDES

Jeden 1. Dienstag im Monat

🇩🇪 Höck@ACE Luzern

Jeden letzten Freitag im Monat

🇩🇪 Höck@Tann

WEITERE TERMINE:

Freies Fahren o.ä.

🇩🇪 www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

🇩🇪 www.smrc-eurocup.com/events

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham- und Lotus Super Seven ?

Dann maile sie an redaktion@tiefflieger.mobi oder editor@lsos

Alle Termine gelten nur als Hinweise.

Für Änderungen oder Setzfehler übernehmen der LSOS und der LSCD keine Haftung.



Sole manufacturers of Lotus & Caterham Seven chassis for over forty-five years

All chassis body unit repair & restoration is carried out using only correct specifications and production tooling. All forms of tubular and monocoque chassis component restoration by the specialists.

For further information contact:
Bruce Robinson
Arch Motor & Manufacturing Co. Ltd
Redwings Way, Huntingdon, Cambridgeshire PE29 7HD
Tel: 01480 459661/2/3 Email: info@archmotor.co.uk



HISTORIC SEVEN PARTS SUPPLIERS

REDLINE COMPONENTS LTD

FACTORY APPOINTED PARTS & SERVICE CENTRE

TEL: (01883) 346515 FAX: (01883) 341604
TIMBER HALL, 19 TIMBER LANE, CATERHAM, SURREY CR3 6LZ ENGLAND

- PARTS FOR ALL SEVEN MODELS - 1957 TO DATE
- RAPID MAIL ORDER SERVICE, EXPORT ORDERS WELCOME
- ENGINE BUILDING, TUNING, NEW & EXCHANGE UNITS
- TRANSMISSION, NEW & RECONDITIONED
- SERVICING, REPAIRS & RESTORATIONS
- ACCIDENT REPAIRS

We are Agents or Stockists of most leading brands including:
WEBER, K&N, SPAX, KENT Cams, VANDERVELL BEARINGS, MINILITE Wheels, WILLANS Seat Belts, NGK, TOP TEK HELMETS, O/E LOTUS & CATERHAM Parts, MOTORCRAFT, LUCAS, Plus our range of REDLINE Accessories.

For Spares, Repairs, Servicing or Free Advice Telephone or Visit our premises in Caterham. Only minutes from Junction 6, M25, Short walk from BR Station.



DER SEVEN WIRD SECHZIG



Anlässlich des 60. Geburtstages des legendären Caterham Seven lädt Caterham Cars alle Besitzer vom 7. bis 9. Juli 2017 nach Donington Park ein um diesen unglaublichen Meilenstein in der Geschichte des Seven mitzufeiern.



CATERHAM