

# Tiefflieger

No. 24 - Oktober 2017

Die deutschsprachige Markenclubzeitschrift für  
Caterham und Lotus 7 Enthusiasten





### 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. 25 - Januar 2018 ist der 10. Dezember 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: Kleine Autos.....	4
Andy's Blog .....	6
Dear Diary - Das Seventagebuch .....	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder .....	7
Ein Neuer im 96er Caterham HPC .....	7
Seven Heaven .....	8
News and Events .....	10
Seven Klinik .....	12
Caterham CSR gesucht .....	17
Gentleman Racer .....	18
Schloss Dyck 2017 .....	26
Neuntes LSOS meets LSCD .....	28
Das Doppelfest, das ... ..	30
Das Problem sitzt vor dem Navi .....	33
Dein Seven geht bald in den Winterschlaf .....	34
Wedelei in der Südpfalz 2017 .....	35
Der Weg war das Ziel .....	36
Ticino Meeting 2017 .....	40
Veranstaltungskalender .....	42
Kleine Anzeigen.....	42

**Front & Rear Cover:** Pressefoto von Caterham Cars zur Vorstellung des Seven SuperSprint



Der **Lotus Seven Club Deutschland e.V.** unterstützt die



Stiftung  
für schwerstkranken Kinder

Bis heute haben wir € **3.782,64** gespendet.



Jochens Werkzeugschrank auf Rädern

## Kleine (verrückte) Autos ... ?



Mini Seven - Einsitzer - für Große



Mini-Seve mit großem Fahrer



Grill auf Rädern



Wie es der Zufall so will, ein passendes Bild aus der Schweiz ...



Ulli's Werkstattwagen



Regenschirm auf Rädern

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



**Der Zyklus ...**

- Wann wird der Tiefflieger gedruckt? Kurz vor der Auslieferung.
- Wann wird er fertig gestellt? Nach Redaktionsschluss.
- Wann beginnt man mit dem Tiefflieger? Nach der Auslieferung des vorhergehenden.

Bitte die Storys deshalb nicht erst zu Redaktionsschluss anliefern, bitte so früh wie möglich.

**Unsere Events**

Wer nimmt an welchen Veranstaltungen teil? Viele Clubmitglieder - alle Clubmitglieder? Nein, das schaffen wir nie.

Aber muss denn immer der 1. Vorsitzende an allen Veranstaltungen teilnehmen?


Nein, muss er nicht. Das hat ja auch beim LSOS meets LSCD 2017 gut funktioniert. Und das Management-Team (MT) dieses Meetings hat doch sehr gute Arbeit geleistet. Es geht also auch mal ohne den Chef ...

Und wenn sich dann ein ganz großes Ereignis ankündigt und sich zwei dazu berufen fühlen als Festlandvertreter das englische MT zu verstärken, kann sich der 1. Vorsitzende des LSCD ruhig zurücklehnen und auf seine anderen Aufgaben konzentrieren ... von denen er nicht wenig hat - oder doch nicht?

**Servicepartner**

Servicepartner - sind auch Mitglieder in der Szene des Seven.

Aber sollte man dann nicht das Branding eines Vereines unterstützen?

Oder die Mitglieder dieses Branding-Vereines global als völlig bescheuerte Möchtegernelite Club-Mitglieder bezeichnen? 

**Das Seven - Tagebuch**

Von Martin Stather



Sonntag, kurz vor zwölf. Gut ausgeschlafen, reichlich gefrühstückt, Zeit für eine kleine Ausfahrt mit der Frau. Harry fährt schon mal den Wagen vor - denke! Benzin ist definitiv am Anschlag, jetzt heißt es erstmal eine Tanke zu finden, die am Sonntag offen hat. Ich denke kurz nach, okay, im nächsten Ort ist eine, die hat bestimmt offen. Die Nummer ziehe ich lieber alleine durch, die Frau wartet so lange zuhause. Drei Kreisel und ein Stück Landstraße später: Fehlanzeige - Betriebsferien. Ich komme ins Schwitzen, bis zur nächsten Tankstelle sind es gut und gerne nochmal 10 Kilometer. Hilft nichts, ich versuch's einfach. Das Ortsschild ist schon in Sicht, da kommt der Motor ins Stottern, rasch rechts an und schon isser aus. Herzlichen Glückwunsch, jetzt heißt es laufen, einen Kanister borgen und dann sind die Vergaser immer noch trocken. Mütze hab' ich in der Eile auch vergessen und bis ich dann da bin, bin ich klitschenass geschwitzt. Der Tankwart ist freundlich, leiht mir auch einen Kanister, das Gleiche also retour, noch mehr schwitzen, schließlich muss ich noch 5 Liter mit mir rumschleppen. Als ich ankomme, steht ein Männlein mit einem alten Opel Rekord hintendran und beguckt sich den Seven. „Was hatter denn?“ „Na ja, normalerweise bekommt er Vollmilch, heute morgen war aber nur noch H-Milch da und das verträgt er offenbar nicht.“ „Schon klar“, das Männlein grinst. „Ich hätte da noch ein Kanisterchen mit Super Plus bleifrei an Bord, falls er das haben mag...“ Vielen Dank, leider zu spät. Hätte der Typ nicht eine Viertelstunde früher aufstehen können?

Als ich nach Hause komme, steht die Frau mit den gepackten Picknickkörbchen da. Jetzt erstmal unter die Dusche und dann verzehren wir die Köstlichkeiten auf der Picknickdecke im Garten. Scheint einfach der falsche Tag für eine Ausfahrt zu sein.



Noch relativ früh an einem Samstagmorgen, ich muss nach Heidelberg, fürs Wochenende einkaufen. Ich fahre über Kopfsteinpflaster (schön langsam!) in die Altstadt Richtung nächstes Parkhaus. Plötzlich bin ich von einer ganzen Horde Asiaten umzingelt wie im Wilden Westen der Farmer von Indianern in seiner Wagenburg. Alle lachen, lärmern und knipsen um die Wette, möchte nicht wissen, in wie vielen Fotoalben in Japan, Korea oder sonstwo ich jetzt drin bin. Nachdem sich meine Augen vom Blitzlichtgewitter wieder erholt haben, kommt einer auf mich zu, bedankt sich artig und gibt mir zu verstehen, dass es solche Autos in China nicht gibt. Jetzt vielleicht noch nicht ... aber wenn die Fotos gut genug sind, bauen die bestimmt bald einen Caterham.



**... im Lotus Seven Club Deutschland:**

- Martin Ploch - Wülfrath
- Michael Kitta - Lennestadt
- Jochen Ernsting - Kaltenkirchen
- Stefan Heth - Aach
- Claus Nowotny - Schwäbisch Gmünd
- Dennis Dachsel - Hargesheim
- Mathias Geertz - Rietberg

**... und im Lotus Seven Owner Switzerland:**

- Andreas Härdi - Wetzikon
- Gianni Cortesi - Zürich

- Joke & Jürg Häller - Buttisholz
- Michael Günthart - Niederhasli
- Pascal Campagnuolo - Veytaux
- Ramon Hofer - Beringen
- Rinaldo Bearth - Arboltswil
- Robert Allenspach - St. Moritz
- Roman Rütimann - Grüt
- Stephan Roos - Büren
- Thomas Lehmann & Sabrina Kielreuter - DE/Greifenberg
- Ulrich & Claudia Halbheer - Winterthur
- Vincent Chapel - Genf
- Willi Piccinelli - Näfels

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?

**Ein Neuer im 96er Caterham HPC ...**



Seit dem Frühling letzten Jahres bin ich nun glücklicher Besitzer meines 96er Caterham HPC im traditionellen racing-green.

Ein wenig plagt mich schon das schlechte Gewissen, ein Mitglied zu sein aber nie etwas in irgendeiner Form beizutragen. Nun habe ich vor ein paar Monaten damit begonnen für meine beiden Kinder einen Superseven im Massstab 1:2 zu bauen.

Da ich Schreiner bin und über eine gute Einrichtung verfügen kann, ist der Kidcar wirklich toll geworden. Ich möchte gerne einen kleinen Beitrag mit diesen Bildern leisten und ich denke, sowas gehört doch unbedingt in dieses Clubheft. Übrigens, ich wohne mit meiner Familie im aargauischen Freiamt, bin vierzig Jahre (1977) und im Turnverein aktiv.

Mit freundlichem Gruss Peter Zeier



## Abschiedsbrief an Käthi Sterchi

Liebe Käthi

Ich wurde gebeten, für das Clubmagazin „Tiefflieger“ dein Leben Revue passieren zu lassen. Ich habe mich für die Briefform entschieden, ist sie doch am persönlichsten und entspricht am ehesten deinem Naturell.

Dass wir dich Anfang der 2000er Jahre durch den LSOS kennenlernen durften, war schon speziell, ist doch die Mitgliederliste eher männlich dominiert. Und doch passt es genau in deine Lebensgeschichte, darum von Anfang an:

Am 11. Oktober 1949 in der Innerschweiz geboren, war dein Interesse für Autos schon in jungen Jahren geweckt und so ist es nicht weiter erstaunlich, wolltest du den Beruf der Automechanikerin erlernen. Deine Eltern klassierten deine Berufswahl – ganz im Sinne der 1960er Jahre – als unpassend und verboten dir, einen Ausbildungsplatz zu suchen. Schon damals selten um eine Alternativlösung verlegen, bist du in Begleitung deiner älteren Schwester Ursi bei der Garage Epper in Luzern vorstellig geworden, hast um eine Anstellung gebeten und auch prompt erhalten. Für Büro und Tankstellenbedienung wurde dir die Verantwortung übertragen und du konntest so wenigstens einen Teil deines Autohungers stillen. Damit dein Aufgabenkreis erweitert werden konnte, war im Alter von 18 Jahren die Autoprüfung notwendig. Nach Einholung der elterlichen Erlaubnis und bestandener Prüfung gehörte das Umstellen von Autos auf dem Firmengelände zusätzlich zu deinem Verantwortungsbereich. Vielleicht sollte erwähnt werden, dass Garage Epper schon damals u.a. die Vertretung der Marke Jaguar innehatte.

Deine weiteren Anstellungen waren wiederum im technischen Bereich: Die Flugzeugwerke Emmen und AMP Armeemotorfahrzeugpark Rothenburg durften auf deine kompetente Unterstützung zählen. 1990 tratst du in die Firma Zaugg Schliesstechnik in Luzern ein, hast während den folgenden 23 Jahren als Sachbearbeiterin beim Mitaufbau der Firma massgeblich mitgeholfen und wurdest 2013 mit dem vielzitierten weinenden und lachenden Auge in den wohlverdienten Ruhestand entlassen, verliess mit dir doch eine „Institution“ das Unternehmen.

Du hast dich so auf deine Pensionierungszeit gefreut, hattest du doch endlich ausgiebig Zeit für deine Leidenschaften: mit einem PS auf der Farm deiner Nichte in Kanada oder – mit ein paar PS mehr – im Kreise deiner Autoclubfreunde. 1993 bist du als Passivmitglied dem LSOS beigetreten. 1997 leistest du dir einen 1,4 l Seven. 2001 musste es dann etwas mehr Power sein, weshalb du dir den Wunsch eines VVC Seven erfülltest. Als Besitzerin eines Sevens warst du regelmässig auf Slalomrennstrecken anzutreffen (nach dem Verkauf des Seven ab und zu auch mit deinem Alltagsauto Renault Twingo). Für deine Grosszügigkeit bekannt, hast du das Cockpit oft auch deinem Bruder Koni als Doppelstarter überlassen, der deine Leidenschaft für rassige Autos teilte. An vielen Seven-Meetings hast du teilgenommen, mit deinem Humor für heitere Momente gesorgt, den Beifahrersitz oft kleinen und grossen Fans zur Verfügung gestellt und sie sicher über möglichst kurvige Strecken an die Etappenorte gefahren. Dank deiner aufgestellten und herzlichen Art kamst du ins Visier der Clubverantwortlichen und wurdest 2003 als Beisitzerin, von 2004 bis 2009 als Kassierin von der GV in den Vorstand gewählt. Die Clubehrenmitgliedschaft beim Ausscheiden aus dem Vorstand war mehr als verdient, auch wenn deiner Ansicht nach fast ein bisschen zu viel der Ehre.



So um 2009 muss es auch gewesen sein, als du dich entschieden hast, dein persönliches Super Seven-Kapitel abzuschliessen und fortan mit einem 1966er Lotus Elan Serie II die nähere und entferntere Umgebung zu erkunden. Mit dem Kauf dieses schnittigen „Chärelis“ ging es etwas gemütlicher in die Kurven, aber – wen wundert's? – bald fehlte dir wieder irgendetwas. Dieses Etwas fandest du 2015 in Fredy Kumschick's Garage: In strahlendem Blau stand sie da, deine Lotus Elise 20th Anniversary Special Edition. Liebe auf den ersten Blick muss es gewesen sein und nach mehr oder weniger langem Abwägen von „defür und degäge“ hast du dich zum Kauf entschlossen. Leider konntest du deine neue Errungenschaft nicht lange geniessen, fing in deinem Drehbuch des Lebens doch bereits das letzte Kapitel an:

Im Januar 2017 wurde bei dir ein Harnblasentumor diagnostiziert. Genauere Untersuchungen ergaben, dass eine komplette Entfernung der Harnblase und somit das Erstellen eines künstlichen Harnleiters unumgänglich waren. Aber auch in dieser schwierigen Zeit hat dich dein (Galgen)Humor nicht verlassen: Du hast mehrfach auf die Vorteile hingewiesen, wie z.B. nicht mehr dringend in den unpassendsten Momenten Toiletten suchen zu müssen. Die Operation verlief problemlos, die Rekonvaleszenz machte nach anfänglichen Schwierigkeiten Fortschritte und du konntest deine nächsten Ferien planen. Mitte Mai dieses Jahres dann der Rückschlag: Schmerzen im Schulterbereich liessen dich erneut den Arzt aufsuchen, nur um mit der Diagnose Lungenkrebs konfrontiert zu werden. Anfänglich wurde mit Chemotherapie versucht, der Krankheit Herr zu werden. Schlechte Blutwerte verunmöglichten allerdings eine regelmässige Therapie. Dazu kam, dass bei weitergehenden Abklärungen festgestellt werden musste, dass viele deiner Organe bereits von Metastasen befallen waren. Pragmatisch denkend wie du warst, hast du das ganze Therapieprozedere (ok, du sagtest „Theater“) abgebrochen, denn: „Gah muess jede emal, jetzt bin ich halt dra.“

Wenige Tage vor deinem Tod am 4. Juli 2017 durfte ich wunderbare Stunden an deinem Krankenbett verbringen. Wir haben viel gelacht und auch ernsthafte Themen nicht gemieden. Eine deiner Aussagen wird immer in Erinnerung bleiben: „Ich han es schöns Läbe gha und ich bi überzeugt, es chunt wieder öppis Schöns!“ Auch in diesem schwierigen Moment zeigtest du nur eines: Grosse Dankbarkeit, so wie du für alles in deinem Leben dankbar warst.

Es hat dich sicher riesig gefreut zu sehen, dass anlässlich deiner Abschiedsfeier verschiedene Modelle der Marke Lotus und Caterham schön aufgereiht auf dem Friedhofparkplatz standen, dass sich so viele Leute Zeit genommen haben, um dir die letzte Ehre zu erweisen, ja, dass Hubert „Hubi“ Weiss sogar aus dem hohen Norden Deutschlands angereist war. Ich hoffe, du glaubst nun die Antwort auf deine immer wiederkehrende Frage, wieso - für dich unverständlich - alle so lieb zu dir waren. Ganz einfach: Weil du du warst!

Liebe Käthi, wir danken dir von Herzen für viele erinnerungswürdige Stunden, die du uns geschenkt hast. Sensationell war's!

Im Namen deiner LSOS-Freunde

Béa Pfeuti

Vielen Dank für die Mithilfe:

Ursi Zeder-Sterchi, Konrad Sterchi, Fredy Kumschick, Garage Epper Luzern, Zaugg Schliesstechnik Luzern

## Mitgliederversammlung des LSCD am 18.11.2017

Dieses Jahr treffen wir uns um 17:00 Uhr im Michel Hotel, Siegfriedstrasse 1 in 64646 Heppenheim.

Teilnahme-Anmeldungen, Hotel- und Abendessenbuchungen bitte über die Homepage unter Termine.

Wir haben Einzelzimmer für € 59,00 und Doppelzimmer für € 74,00 pro Nacht reserviert. Für das Abendessen planen wir ein Buffet für € 39,00 pro Person.

Bitte meldet Euch auch als nur „Teilnehmer an der Sitzung“ an, wir wollen den Raum nicht mit unnötig vielen leer Stühlen vollstellen, aber jeder, der kommt, möchte ja auch einen Sitzplatz haben.

Die Tagesordnung wird fristgerecht 30 Tage von der Sitzung via eMail veröffentlicht. ■

## Der LSCD-Kalender 2018 Euer Kalender - eure Bilder

Was machen wir für das Jahr 2018 für einen Kalender?

Ein Bild pro Monat - oder wieder 4 oder mehr?

Dann brauche wir aber noch mehr Input. Auch wenn die ersten Bilder schon im Dezember 2016 eingetroffen sind, haben wir hierfür noch nicht genug Material von Euch ... aber Ihr habt doch bestimmt noch welche in der Schublade - oder? ■



## Wann kommt er, der Elektro-Caterham

Das Dieselgate ist das eine Problem, die dadurch noch strengeren TÜV-Beamten das andere.

Aber was macht selbst ein Kleinserienhersteller wie Caterham, wenn die Motorenlieferanten den bis dato eingesetzten Motor nicht auf die nächste (notwendige) Abgasreinigungsstufe bringen wollen/können?

Die Entwicklung eines Motors in der heutigen Automobilindustrie ist bedingt durch die Gesetzgebung extrem verteuert worden.

Auch Kleinserienlieferanten auf höchstem Preisniveau werden demnächst auf akustische Scherze wie Abgasklappensysteme zur Soundgenerierung verzichten müssen.

Ganz zu Schweigen von den Abgaswerten - hier können aber die Höchstpreisfahrzeuge schier aus dem Unerschöpflichen greifen, sowohl bei notwendigen Tests, bis es klappt, wie auch beim Bauraum, der für die Abgasnachbehandlung notwendig ist.

Was macht man hingegen beim Seven?

Man nimmt einen Großserienmotor, packt einen motornahen Katalysator hinzu, programmiert auf dem Prüfstand und auf Straße und Rennstrecke ein Steuergerät mit einer Getriebe-, Differential- und Reifenvariante so, dass die Abgastests bestanden werden und das Fahrzeug seine COC-Zulassung erhält.

Apropos Getriebe / Differential / Reifen / Fahrzeuggewicht / Frontscheibe (cw-Wert) ...

Jede Änderung außerhalb eines gewissen Toleranzbereiches bedarf eines neuen Abgasgutachtens - der Wagen beschleunigt anders und hat damit natürlich auch ein anderes Abgasverhalten - ob besser oder schlechter kann nur in einem erneuten Abgastest dokumentiert werden.

Somit wird es für Caterham immer schwieriger, Fahrzeuge mit Erfüllung der Abgasnormen in den unterschiedlichsten Varianten zuzulassen.

Welcher Motor stirbt als nächster? Welcher Motor wird der Caterham-Weltmotor? Oder kommt er doch noch, der Elektro-Caterham?

Wobei wir wissen, dass im Moment ein Elektrofahrzeug beim heutigen Strommix nicht sauberer ist und die Herstellung der Batterien auch noch viel zu viel Energie bedarf.

Nur die Entstehung des Drecks hierdurch wird halt geografisch verlagert ... ■



## LSOS MEETS LSCD

ORGANIZED BY LSOS

jetzt informieren und anmelden, Zimmer sind limitiert

[Isos.club/appenzell](http://Isos.club/appenzell)



## 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





# Know how und Leidenschaft

Eine Interview-Story von Martin Stather

## „Bitzani - Die Seven Klinik

Im Südwesten Deutschlands, genauer gesagt: in der schönen Pfalz, kümmern wir uns um die Wartung und Optimierung englischer Autos, insbesondere Lotus Super Seven und davon inspirierte Fahrzeuge. „

So zu lesen auf der Website von Nikolaos Bitza, dem Seven-Spezialist in Herxheim, in der Pfalz. 1969 kam Nick, als 12-jähriger Bub, mit seinen Eltern aus Griechenland nach Deutschland. Hier besuchte er die Berufsschule und lernte einen bodenständigen Beruf, der ihm heute nicht nur immer noch Freude macht, sondern mit dem er seinen Lebensunterhalt bestreitet. Seit November 2010 betreibt er, nach diversen Ausflügen zu anderen Firmen, wie wir gleich sehen werden, seine eigene Werkstatt, in der er alle Arten von englischen Fahrzeugen, insbesondere jedoch Sevens sämtlicher Couleur, betreut, repariert, optimiert und wieder in die Welt hinaus entlässt.



Aber erst mal von vorn. Aus familiären Gründen ging es 1974 erst einmal wieder retour nach Griechenland, 1979 erfolgte die zweite Auswanderung nach Deutschland, diesmal für immer.

Im Jahr 1991, eines Montagmorgens, Nick setzt sich in seinen Audi 90 Quattro, der springt nicht an, kurze Analyse: Benzinpumpe bleibt stumm, na die Woche fängt gut an, dachte unser Jung-KFZ-Mechaniker als Angestellter der Firma Daimler-Benz in Wörth. Was bleibt? Klar, der Weg zur Bushaltestelle. Rein in den Bus. Er setzt sich zu einem Kollegen, der blättert in einem Prospekt der Firma Mohr aus Pforzheim. Was für ein Zufall! Nick ist fasziniert. Damit war es geschehen.

Der Infekt war da, die Verbindung zur Firma Mohr war unumgänglich. Im Laufe der Jahre baute er sich verschiedene Fahrzeuge auf, nicht ohne sich kleine und größere



Veränderungen auszudenken und auch umzusetzen. 1993 überkommen ihn erste Zweifel: es kann nicht alles sein, nach der Fertigung LKW's zu testen, daher folgt die Kündigung bei Daimler und eine Fort- und Weiterbildung zum Konstrukteur.

Danach arbeitet er wiederum für Daimler, diesmal bei einem Dienstleister für die Marke mit dem Stern. In Untertürkheim ist er bei der Entwicklung der M-Klasse und in Sindelfingen für die erste A-Klasse dabei. Schließlich landet er bei Smart und dann als Konstrukteur bei Faurecia Automotive wieder für Daimler. Die Marke hat ihn ein halbes Leben lang beschäftigt. Aber wie es eben so ist, auch ein langes Engagement hat

irgendwann ein Ende. Nach 5 Jahren Entwicklungsarbeit für die S-Klasse werden Nick und weitere 264 Kollegen in eine vorübergehende Arbeitslosigkeit verabschiedet, bis er bei einem Auspuffanlagenbau wieder Fuß fassen kann.

Die diversen Seven-Adaptionen lassen ihn allerdings auch in dieser Zeit nicht los. So entwickelt er eine eigene Auspuffanlage für Sevens, die verbesserten Durchfluss, Klang und Aussehen miteinander verbindet und das wahlweise mit und ohne Kat.

2009 erwischt Nick dann die Krise, die Projekte müssen reduziert werden, die Produktion wird nach Südafrika verlegt und Nick steht wieder ohne Arbeit da.

Bei den staatlichen Profis für Arbeitsvermittlung rät man ihm zur Selbstständigkeit. Eine kleine, freie Werkstatt wäre bei seinem umfangreichen Knowhow doch eine gute Alternative. Ein Businessplan wird erstellt, die Grundausrüstung einer Werkstatt war eh vorhanden und Starthilfe gibt es auch – also los! Inseriert wird in Werner Maurers Seven-Magazin und so langsam wächst eine Kundschaft heran,



**Von Grund auf sicher.**

Drytech ist die europäische Gruppe von spezialisierten Unternehmungen für Bauabdichtungen.

Die Drytech-Partner sind seit 1963 ausschliesslich in der Abdichtungsbranche tätig und sind in Deutschland, Liechtenstein, Österreich, Schweiz, Italien und England präsent. Jeder Partner ist in seinem Einzugsgebiet die Bezugsperson für Planer und Unternehmen im Abdichtungsbereich.

**System Weisse Wanne® für Konstruktionen im Grundwasser.**

Das Grundwasser-Abdichtungssystem Weisse Wanne System Drytech für Neubauten, ist eine einzelne wasserundurchlässige Betonkonstruktion, deren Risse, Fugen und Durchbrüche fachgerecht abgedichtet sind.

**Kontaktieren Sie Ihren Drytech Partner in Ihrer Region  
oder besuchen Sie uns unter [www.drytech.ch](http://www.drytech.ch).**

basel@drytech.ch    bern@drytech.ch    luzern@drytech.ch    zuerich@drytech.ch    westschweiz@drytech.ch  
+41 61 811 47 00    +41 34 423 08 68    +41 41 450 48 28    +41 44 533 47 10    +41 26 526 10 20



**CATERHAM**  
Importeur 1983 - 2014

**Unsere Leistungen**

- Service von A - Z
- Abhol- und Bringservice
- TÜV / AU Abnahme
- Einzel- und Sonderabnahmen
- Einstellung auf Radlastwaage
- Instandsetzung von Caterham Gitterrohrrahmen
- Karosseriebau, Lackierungen, Folierungen
- Restaurierungen
- Motorsport incl. Betreuung

Öffnungszeiten:  
Montags: 10 - 18.30 Uhr  
Dienstags geschlossen  
Mittwochs - Freitags: 10 - 18.30 Uhr  
Samstags: 10 - 14 Uhr  
Jeden ersten Samstag im Monat 10 - 18 Uhr (Cabrio & Sportscar Markt)

Seven Cars & Parts  
Automobile GmbH  
Ringbahnstraße 9  
41460 Neuss  
Telefon 021 31 - 71 81 432  
Telefax 021 31 - 71 81 437  
[www.7cars.de](http://www.7cars.de)  
tklein@7cars.de



die aus Deutschland, der Schweiz, Belgien, Frankreich und Österreich in die Pfalz kommt – nur die alten Bekannten bleiben plötzlich aus.

Umtriebig wie er ist, arbeitet Nick grundsätzlich allein und baut sich mit einem sehr guten Preis-Leistungsverhältnis einen stabilen Kundenkreis auf. Obwohl er weiterhin für alle Seven da ist, stehen Caterhams doch im Zentrum seiner Arbeit. Eigentlich macht er alles, aber bestimmte Dinge, aus Gründen der Sicherheit und des Werterhaltes, macht er nicht selbst, das überlässt er den Kollegen in England. Alle anderen Arbeiten werden aber im Hause erledigt, Elektrik, Mechanik, Motor und Getrieberevisionen und so weiter. Nur lackiert wird ebenso außer Haus.

Neu im Programm sind Motorrad-Motoren.

Seit 2014 hat er neue Räumlichkeiten bezogen und mit einem früheren Kollegen ein E-Car-Business gegründet.

Natürlich entwickelt er auch weiter: z.B. eigene Carboneile, die es nur bei ihm gibt, Carbon-Steinschlagschutz sowie vordere, kleine Kotflügel.

Sein Motto ist „Freunde finden, die die gleiche Geistesstörung haben – das ist unbezahlbar“. Und so ist Nick immer auf dem Sprung, Neues zu generieren, Custom-Umbauten reizen ihn und ein imaginäres Banner zielt seine kleine, aber feine Werkstatt: Geht nicht gibt's nicht!



Kumschick-After-sales-Aktion  
vom 01.11.2017-28.02.2018:  
10% Rabatt auf alle Arbeiten  
inklusive verbauter Ersatzteile



## 2017 exklusiv für die Schweiz: Caterham Seven 485 CSR. Der aktuell beste Seven.

**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 485 CSR: CHF 82'100.--, abgebildetes Modell enthält zusätzliche Optionen. Motor: 2.0, 240PS, Leergewicht 585 kg, 0-100km/h in 3.5 Sek., Verbrauch gesamt: 7.7 l/100km, CO2 179 g/km, Durchschnitt aller Neuwagen 134g/km, Energieeffizienzklasse G. Preise inklusive MWST, Autosteuer, CO2-Abgaben. Preis- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

CSR-Seven

## CATERHAM CSR gesucht

Eine Story von Stefan Heth



Hallo zusammen,  
Ich bin seit einiger Zeit dabei ein Verzeichnis über die weltweite Caterham CSR Population auf die Beine zu stellen. In Großbritannien gibt es das ja schon länger für die durchnummerierten Modelle R500, Superlight R, JPE, etc...  
Link: [www.thecaterhamregister.net](http://www.thecaterhamregister.net)

Nur beim CSR hat sich bislang wohl noch niemand an die Sache getraut; eigentlich schade bei so wenigen produzierten Autos.

Es soll ein umfassendes CSR-Register werden, welches nach Fertigstellung auch allen beteiligten CSR-Fahrern gerne zugänglich gemacht wird. Caterham Cars (UK) selbst unterstützt mich werkseits auch dabei mit den Auslieferungsdaten; nun liegt es aber an uns, diese auch „aktuell“ zu halten.

(Also wenn jemand was über seinen CSR wissen will; einfach mir eine Mail schreiben und fragen...)

Viele Autos wurden ja im Laufe der Zeit verändert, umgebaut, in andere Länder exportiert, etc...

Da wäre es doch schön die besondere Geschichte der einzelnen CSR nachvollziehen zu können

Ich versuche anhand von 10 charakteristischen Merkmalen jeden CSR einwandfrei zuzuordnen.

Aktuell umfasst die Liste schon fast 300 CSR in weit mehr als 20 Ländern, alle Varianten: 175/200/260/Superlight.

Sicherlich ist da noch die eine oder andere „Doublette“ mit da-runter, aber das hoffe ich ja mit eurer Hilfe herauszubekommen...

Rund 50 davon sind anhand der VIN eindeutig registriert.

Nun meine Bitte wenn ihr mich unterstützen wollt:

Schreibt mir doch die Fakten zu eurem CSR:

Das wäre natürlich das non-plus-ultra um jeden Wagen ein-

- Variante (175/200/260/Superlight)
- RHD / LHD
- Kennzeichen (ev. auch vorherige Kennzeichen wenn bekannt)
- Land der aktuellen Zulassung
- Farbe (Body/Nase/Streifen/Kotflügel)
- Armaturenbrett (Standard oder Modular)
- Überrollbügel (Standard / FIA / Käfig)
- Sitze (Stoff / Leder / Carbon / GFK / Kevlar)
- Besonderheiten/Umbauten
- VIN (Falls ihr wollt auch gerne die ganze oder auch nur die letzten 6 Ziffern der VIN)

wandfrei erkennen und ... zuordnen zu können.

Oder schickt mir einfach 1-2 Bilder worauf man diese Punkte erkennen kann an: [stefanheth@architect4u.de](mailto:stefanheth@architect4u.de)

Schon mal vielen Dank für eure Mithilfe - würde mich sehr freuen, wenn wir so was zusammen auf die Beine stellen könnten.

Nur noch zur Vollständigkeit erwähnt: Es werden natürlich keine persönlichen Halterdaten gespeichert oder genutzt bzw. veröffentlicht; es ist egal wer der Besitzer war oder ist; es geht hier nur um das Auto an sich. Da braucht ihr euch keine Sorgen zu machen...

Nun am Ende noch kurz zu mir, damit ihr auch wisst, wem ihr eure Daten zur Verfügung stellt...:

Mein Name ist Stefan Heth, bin 45 Jahre alt, Architekt, komme aus der schönen Bodenseeregion und habe -autojournalistisch- vor einigen Jahren auch schon ein Buch über den Mazda MX-5 geschrieben, welches man aktuell wieder in der zweiten Auflage z.B. bei AMAZON beziehen kann. („The history of Mazda MX-5 1989-2005“) Oben findet ihr auch ein Foto von meinem eigenen CSR 260 Superlight.

# Gentleman Racer Caterham Seven SuperSprint

Die Neugierde war groß, als ich unterwegs auf dem Smartphone die Mail mit dem rotmarkierten Text las:

**„under embargo until 7:30 am (GMT) tomorrow“**

Also stracks nach Hause, an den PC und die Mail in Ruhe gelesen, die Links geöffnet und für den 08.09.2017 ab 8:30 Uhr MESZ einen Newsbeitrag vorbereiten. Der schnell noch geschriebene Newsletter mit dem Hinweis, Morgen früh unsere Homepage anzuschauen, schaffte dann noch etwas Verwirrung, weil einige einen Newsletter suchten, andere im Forum rumstocherten ... aber schlussendlich war dann doch mehr oder weniger schnell fast allen bekannt, um welche News es sich handelte. Auch - oder gerade - Caterham Cars hat dann die Bombe vom neuen „SuperSprint“ pünktlich platzen lassen.

30 Fahrzeuge, zwischen Februar bis August 2018 zum Preis ab 30.000 £ gebaut, wurden angeboten und waren - ähnlich wie Tickets von den Rolling Stones oder anderen Pop/Rock-Ikonen - innerhalb kürzester Zeit (11:31 Uhr GMT) ausverkauft!!!





**Nikolaos Bitza**  
**0176 57 01 46 61**

Gewerbepark West 13  
 76863 Herxheim

[www.bitzani.com](http://www.bitzani.com)  
[bitzani@aol.com](mailto:bitzani@aol.com)



## 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](http://www.sportgarage-lichtschlag.de)



# The Home of British Sportcars



47°44'32.81"N

10°18'15.26"O

Official Caterham Service Partner

Web: [brit-sport.de](http://brit-sport.de)

Phone: 0049(0)831/580 94 355



Bereits im September 2016 präsentierte Caterham ja den „Sprint“, den Retro-Seven in Vorbereitung auf das sechzigjährige Seven-Jubiläum im Jahr 2017.

Und jetzt, auf dem Goodwood Revival-Festival, zeigte Caterham Cars ein weiteres Retro-Sondermodell, den „SuperSprint“.

Dieser erinnert stark an Seven-Modelle im Renntrimm der 60er-Jahre und richtet sich an sportlicher ambitionierte Kunden als der Seven Sprint.



Der Like zum Video ist auf unserer Homepage unter den News zu finden

optisch eine Augenweide. Ganz auf „retro“ gestrickt, erscheint er wie einer der letzten, echten Gentleman Racer, mit dem man von Montag bis Freitag ins Büro fährt und sich am Wochenende „mal kurz“ auf die Rennstrecke begibt.

Vor dem offenen Cockpit steht eine „Brooklands-Scheibe“. Der SuperSprint kann als Single oder Two Seater bestellt werden. Die egoistische Version ist für die Menschen gedacht, die ihren Retro-Seven gerne mal auf der Rennstrecke bewegen

Unter der Motorhaube arbeitet der vom Caterham getunte Suzuki-Dreizylinder mit 71 kW/96 PS.

Den wahren, puren Racing-Genuss auf die feine englische Art kann man mit dem Caterham Seven SuperSprint erleben.

Zwar nicht die brachiale Gewalt eines 620R aber mit einer Beschleunigung von 6,9 s von 0 auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist er lebhaft genug. Der Seven ist rein

wollen und dabei schon beim Kauf das Maximum an Gewichtersparnis einplanen wollen. Dazu gibt es dann eine Abdeckung für den Beifahrerplatz. Stielgerecht lenkt der Fahrer stets mit einem Holz-Sportlenkrad.

Der Seven SuperSprint ist außerdem mit einem einstellbaren Rennfahrwerk ausgestattet und in einer von sechs sportlich orientierten Lackierungen zu haben, die auf Namen wie „Imola“ oder „Hockenheim“ hören.



## 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!
- Geschenk-Gutscheine für Vermietung Ein tolle Idee – gleich bestellen!
- 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 2018 folgen

### 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

Caterham mieten im schönen Allgäu

Ihr GW Ansprechpartner auch für England-Import



CCK Kempten e. Kfm. Gewerbestraße 7, 87439 Kempten

Tel. 0831-95502 [www.cck-kempten.de](http://www.cck-kempten.de) [info@cck-kempten.de](mailto:info@cck-kempten.de)



# Schloss Dyck 2017

Andreas berichtet mit ein paar Fotos

**Begonnen hat es diesmal mit viel Wind und Regen, geendet hat es jeden Abend wie immer mit dem Schnitzel im Haus Porz und dem Bier an der Hotelbar ...**

Geplant war ja zum 60. auch einmal mit einigen Seven vielleicht ein paar Runden auf der Rennstrecke (prust) zu drehen - doch die Absage kam, wie schon fast erwartet, erst 5 Minuten vor der Veranstaltung.

Nichtsdestotrotz traf sich der erste harte Kern am Freitag zur Einzäunung unseres Platzes, damit nicht wieder am Samstag irgendwelche Muggels den Platz „unwissentlich“ falsch belegen.

Nach dem üblichen ersten Schnitzel am Freitagabend und dem Absacker an der Hotelbar war die Nacht dann doch recht unruhig, der Regen prasselte stetig gegen die Hotelfenster. Somit fiel der Samstag für einige ins Wasser – Stadtbummel war angesagt – unsere englischen Gäste aber sahen das ganz locker. Nach dem Zeltaufbau zückten sie ihre Regenschirme

und machten ihren Rundgang, dem Wetter typisch englisch trotzend.

Kurt hatte uns Gott sei Dank mit einem zweiten Zelt und Anhänger unterstützt. So war genug Platz um den Tee/Kaffee trocken mit ein paar englischen Short Breads zu genießen. Natürlich kamen bei dem Wetter nicht alle, die kommen wollten - aber es gab ja noch einen Sonntag und das Wetter am Sonntag hat uns dann aber für den Samstag entschädigt, sodass wir garnicht mehr ans Abbauen denken wollten.

Mit über 40 angemeldeten Seven war das die bisher bestbesuchteste Veranstaltung unsererseits auf Schloss Dyck – wir hoffen, der Regentag wird schnell wieder vergessen, denn ...

... wir sehen uns wieder - 2018 ■



# Neuntes LSOS meets LSCD

Patrick Vogt berichtet mit Fotos von Peter Sailer

Eigentlich zieht es ja die Schweizer mit einem Seven unter dem Allerwertesten eher über die Baumgrenze, oder aber zu längeren Touren in den etwas trockeneren Süden. Doch dieses Jahr, alternierend der Lotus Seven Club Deutschland an der Organisationsreihe, ging es in die Lederhos'n, respektive in das „Gebirge“ südlich von München – genauer an den Tegernsee nach Kreuth. Von der Schweizer Grenze bei Eglisau bis dorthin sind es 333 km, sofern man sich mit dem Navigationssystem eine hübsche Route „countryside“ vorprogrammiert hat. Der Schreibende hatte mit René dort bei einer Bäckerei den Treffpunkt um 10:00 Uhr festgelegt, um 10:15 dann waren alle beisammen.

Nach einigen Einkauf-Staus um Schaffhausen herum (am Freitag nach Auffahrt machen halt viele die „Brücke“), bretteten wir quer und auf fast leeren Strassen durchs Allgäu, der Weg ist ja bekanntlich das Ziel. Und da die Deutschen auf Hauptstrassen angenehme 100 km/h als theoretische Höchstgeschwindigkeit festgelegt haben, dachten die Einheimischen oft an ein heftiges Gewitter, obwohl keine Wolke in Sichtweite war.

Am Freitagabend dann das grosse Hellau entweder drinnen oder draussen im Biergarten in der einfachen aber zweckmässigen Absteige „Hotel zur Post“. Nachdem alle die Erinnerungshirts in auffallendem Cyan entgegengenommen, die flache Ente verinnerlicht, und den Schlummertrunk bei einer guten Zigarre getrunken hatten, horchten wir am Kopfkissen den Klängen unserer Ventile und dem freudigen Gequietsche unserer Reifen.

Der Samstag führte uns in ein kleines aber feines Automuseum nach Amerach, natürlich nicht ohne die kurvige Alpenstrasse mit anschliessendem „Tatzwurm“; einige brav eingereicht, andere wie die heulenden und jaulenden Höllenhunde English-Style auf der linken Fahrspur. In Pelham, nicht zu verwechseln mit der bekannten New Yorker U-Bahn Station, liessen wir uns am See zum Lunch nieder, weiterhin ohne dass nur ein Wölkchen die Sonne verdeckte. Nach dem üppigen Mahl mussten wir etwas für die Verdauung tun, weshalb wir gleich die SLYRS Whisky Destillerie ansteuerten. Die Jungs dort verstehen das Geschäft wirklich schottisch.

Einige rümpften am Abend etwas das gepuderte Näschen, als die Organisation verkündete, dass wir das Abendessen 11 Kilometer weiter im Freihaus Brenner zelebrieren werden. Nach dem



Duschen nochmals in den Seven steigen? Die eine, ältere Hälfte bestellte somit Taxen dorthin, die andere brettete trotzdem mit dem Seven hoch. Doch es lohnte sich wirklich, denn nebst der hervorragenden Aussicht wurden wir mit erstklassigem Essen bei bestem Service belohnt, obwohl die Terrasse proppenvoll war.

Am Sonntag wurde der erste Teil der Rückreise gemeinsam in Angriff genommen, bis zur Benediktinerabtei Ettal. Dort stoben die Teilnehmer dann in alle Himmelsrichtungen davon. Alle? Nein. Wo zum Geier ist denn nu wieder der René? Sein Kupplungskabel sah arg lädiert aus, was ein Fortkommen nur noch mit dem Abschleppdienst ermöglichte. Nachdem alles organisiert war, liess der Schreibende seinen Mitgedenken im Stich, und hatte die glorreiche Idee, über die Autobahn die Heimatgarage anzusteuern. Doofe Idee, denn dort herrschte ein 2stündiger Monsterstau, in brütender Hitze. Mit der Zigarre im Maul wurde es erträglich. Um 18:00 Uhr dann Zuhause. Und der René? Nachdem sein Seven auf einem Perserteppich edel parkiert wurde, buchte er sich ein Mietauto, und war bereits um 19:00 Uhr auch daheim. So geht das. ■



Alle 10 Jahre gibt es ein großes Treffen in England ...

# Das Doppelfest, das keines war ...

Ein kleine Story nach dem Meeting von Andreas Seydell

Im November 2015 saßen Florian und ich beim Area-Repräsentanten-Meeting des L7C und man diskutierte erstmalig über 2017 (60 Jahre Seven), recht konfus, man wollte ein großes Fest organisieren, es aber nicht in professionelle Hände geben, aber mit Caterham zusammenarbeiten. Es sollte das Fest der Feste werden, an und auf der Rennstrecke, mit viel Brimborium drum herum.



Irgendwann hatte sich dann ein semiprofessionelles Management Team (MT) gebildet, Florian und Patrick (Vogt) hatten sich für DE bzw. CH hierzu freiwillig gemeldet.

Florian wollte die Anhängerstellplätze am Hafen und die Fähre klar machen (ein Fähre nur voller Seven und ein Flexticket für die Rückfahrt ...), Patrick das Hotel und eine große Heritage-Tour.

Das Problem: das geplante Wochenende war ein Schnapszahlwochenende, 07.07.2017. Man heiratet gerne an solchen Daten und die Engländer feiern meistens in Hotels mit der ganzen Verwandtschaft. Somit wurde eine Zimmerknappheit an diesem Wochenende befürchtet.

Der erste Schreck deshalb : Patrick konnte vorerst nur 20 Zimmer reservieren, d.h. 10 deutsche und 10 schweizer Seven ...

Namen wurden gemunkelt ...

Sollte das alles sein? Mir war es deutlich zu wenig. Je 200 Mitglieder im LSOS und LSCD und dann nur 20 Seven? So eine Art Auswahl der Creme de la Creme?

Nach meiner ersten unverbindlichen Umfrage waren schon so um die 40 Sevenfahrer aus DE interessiert, zu so einem Event zu fahren. Also hatte ich zusätzlich die Initiative ergriffen und in einem Hotel mittlerer Preisklasse, vielleicht etwas weiter weg von Donington, schnell mal 40 Zimmer reserviert. Auch hatte ich Patrick

gesagt, dass nicht alle die große Heritage-Tour mitmachen wollen werden.

Der LSCD veranstaltet ja (fast) alle zwei Jahre die „Meet Your Maker-Tour“, warum sollen wir bei so einem Event denen die Plätze rar machen, die noch nie auf der Insel waren?

Somit waren die Aufgaben schnell verteilt und Patrick erzeugte eine Anmeldeplattform im Internet, die alle Buchungsvarianten mehr oder weniger deutlich beschrieb.

Es hagelte Anmeldungen, Wünsche, Teilbuchungen, Absagen, Umbuchungen – wie gewohnt, einen Sack Flöhe zu hüten, ist ein Zuckerschlecken dagegen.

Das ich mich dann auch noch um die Heritage-Teilnehmer aus DE kümmern musste, die nicht in der schweizer Lodge untergebracht waren, nicht aber um die Schweizer, die in der German Lodge untergebracht waren ... konnte mir keiner so richtig logisch und verständlich erklären.

Es meldeten sich bis zur letzten Minute Teilnehmer an, am Stichtag wortwörtlich gegen 22:00 Uhr meldete ich die letzten Tickets an den L7C.

Apropos Tickets für Donington ...

Die Aussage des MTs, es gibt keine Tickets vor Ort, wurde natürlich später direkt vor Ort widerlegt: Wer mit dem Seven ankam und keine Tickets hatte – kaufte sie einfach dort vor Ort am Zelt – bei der Chefin des L7C – auch wenn man kein Mitglied irgendwo war ...

Nachdem alle Vorbuchungen erledigt waren, Hotels und Fähre in trocknen Tüchern, die Trailer dann urplötzlich an den Hotels abgestellt werden mussten statt am Hafen (noch eine nicht gewollte Aufgabe), konnten wir Nicht-Heritage-Teilnehmer uns endlich noch um unsere Tour kümmern. Auch hier waren zwei Varianten im Angebot – südwestlich um London oder östlich unter der Themse durch.

Doch erstmal zur Anreise.

Unser Hotel vor Calais, das Chateau de Cocove, war von Claudia empfohlen und für uns gebucht worden, ein 4-Sterne-Hotel mit riesigem Parkplatz zur Abstellung der Gespanne (Gott sei dank).

Die Anfahrt verlief gemütlich, das Abendessen – 4 Sterne – bonfortionös – einer der Restaurantgäste flog kurzerhand mit dem Hubschrauber ein – das Gruppenbild zeigt eine kleine schnuckelige Gruppe Seven mit Hubschrauber im Vordergrund.

London war schlecht gewählt.

Egal wo man in oder um London hin will, nur nicht mit dem Auto, geschweige denn mit dem Seven. Selbst das am „Rande“ liegende Ace Cafe war nur im Stop&Go zu erreichen. Aber nach einem ausgiebigen Mittagsstopp dort waren wir wenigstens so weit gestärkt, dass wir auf der Fahrt nach Derby keinen weiteren großen Zwischenstopp mehr einlegen mussten.

Die Anreise über Donington nach Derby wurde dann zwar noch von einer großen Baustelle und einer damit verbundenen Umleitung etwas verzögert, aber wir kamen noch bei Sonnenschein am Hotel an, parkten unsere Seven im Hof, ein Ale (spezielle Art von englischem Bier) an der 24-Std.-Hotelbar und dann ab unter die Dusche.

## L7C vs Caterham Cars

Wir wissen nicht, was alles bei der Planung zum Event zwischen dem Lotus 7 Club und Caterham Cars vorgefallen ist, aber nach dem Event hat Gramham Macdonald (CEO von Caterham Cars) dem Verein die Freundschaft gekündigt.

Meiner Meinung nach kann so ein Bruch nicht nur einseitig begründet sein.

So liest man im Blat Chat (das englische Forum des L7C) recht konträre Meinungen, von wegen „richtige so“ bis zu „wir müssen wieder zurück an den Verhandlungstisch“.

Es erinnert mich irgendwie an den Brexit: Ich bin nich wählen gegangen, weil ja sowieso das Ergebnis feststeht - und bin dann etwas überrascht, wenn die andere Seite ihre Wähler so aktiviert hat, das sie gewinnen ...

Der Morgen dann ohne Frühstück, in aller Eile zum Fährhafen, man erwartete ja sehr strenge, langwierige Einreisekontrollen, dafür dann aber wundervolle Reihen von anstehenden Sevens vor der Fähre.

Nunja, die Kontrollen waren genauso streng wie bei den letzten Englandtouren in den Jahren davor und das wundervolle Anstehen in schönen Sevenreihen blieb auch auf der Strecke, teils, weil falsche Reihen aufgedruckt und teils, weil in falschen Reihen dem Vordermann gefolgt wurden. Ein bisschen Chaos am Ende der Schlangen, LKWs wurden blockiert, etwas Rumhuperei ...

Aber auch das kennen wir von früheren Buchungen. Die Franzosen haben hier ihr System, das können so ein paar Seven nicht beeinflussen.

Lustig wurde es dann bei der Einschiffung, die eine Hälfte links ins Oberdeck, die andere Hälfte rechts, damit die Fähre keine Schlagseite bekommt – getrennt durch die Aufgänge im Mittelbereich.

Auf der Fähre fanden sich dann die letzten Zusammenfahrer, man verabedete Zwischentreffpunkte und nach dem großen Verlassen der Fähre zerstreuten sich die 109 Seven nach ein paar Meilen in viele, viele kleine Grüppchen.

Wir, die Süd-West-London-Umfahrer, waren grad mal drei Seven, was für eine wunderbar kleine Gruppe, die hat man immer im Überblick. Unsere Tour ging über Redline, Caterham Süd, Ace Cafe nach Derby ins Hotel German Lodge, so stand es jedenfalls im Roadbook.

Die Besuche von Redline und Caterham Süd waren interessant, viele Fotos wurden geschossen, die Route dann zum Ace Cafe in

Die Kontrollen waren genauso streng wie bei den letzten Englandtouren in den Jahren davor ...



Zum Abendessen ging es um die Ecke zum Inder - in England sind neben Fish & Chips auch diese Restaurants zu empfehlen, ist halt altes Commonwealth ...

Der Freitag wurde von den Direktfahrern individuell verplant, von bummeln bis blaten (blat = so nennen die Engländer eine flotte Ausfahrt im Seven).

Meine Idee war, bis nach Liverpool zu düsen, aber die engen Landstraßen, voll mit drängenden!!! Lkw's, ließen uns die große Tour abbrechen und lieber etwas die Landschaft genießen, eine Tee-Pause zwischendurch und dann ein Abstecher nach Donington am frühen Nachmittag, zur Erkundung des Festes.

Als erstes die Clubeinfahrt, das Eingangszelt steht, das Gelände noch leer, dann zum Haupteingang, dem Formel 1-Museum, hier findet der Freitag-Event statt.

Natürlich konnte man sich hier nicht erst um 18:00 Uhr anmelden, schon den ganzen Nachmittag waren die Anmelde-Zelte besetzt. Und wie gesagt, es wurden sogar Tickets an Nichtmitglieder mit Seven für £ 50,- direkt von der Chefin des L7C verkauft ...

Die erhaltenen Beutel mit Taschenlampe, Plastik-Bierbecher (!) und Programm-Heft (sorry, dass wir die Mail zur Aufforderung für einen Inhalt hierzu übersehen haben, aber wie gesagt: Sack Flöhe hüten ...) für Fahrer und Beifahrer brachten wir dann ins Hotel.

Hier waren dann auch die Heritage-Teilnehmer eingetroffen, mit etwas Chaos mit dem Navi oder dem Lesen des Roadbooks, wenn man dann das Hotel „German Lodge“ sucht ...

Irgendwie haben sich dann ein paar Warmduscher zusammengefunden und sind auf die Idee gekommen, mit Taxis zum Event zu fahren, ein, zwei Bier oder auch mehr ohne Reue zu trinken, dann nach dem Leeressen des Buffets und Leertrinken der Ale-Fässer wieder in Seelenruhe mit dem Taxi ins Hotel zu fahren.

Gesagt, getan. Nach der Ankunft mit den Taxis am F1-Museum wieder große Freude über die Freunde, die man dort traf, dann die große Ernüchterung für die Event-Teile, die man vor Ort buchen musste/konnte/sollte: Typisches englisches „Stay in line“.

Eine lange Schlange steht von weit auf dem Vorplatz bis in den Vorraum, dort stehen dann Tische mit den einzelnen zu buchenden Event-Teilen. An den letzten Tischen dreht man Däumchen, denn an den ersten hat sich eine riesige Traube gebildet. Nunja, überholen einer solchen Schlange in England? Damit verscherzt man es sich hier total und wir wollen ja nicht als deutsche Querulanten auffallen.

Also ab durch das F1-Museum, Richtung Buffet - aber auch hier wieder das Phänomen: „Stay in line“.

Obwohl der Caterer das Buffet dreimal nebeneinander aufgebaut hatte, das heißt, man hätte in drei Reihen zugreifen können, stellten sich die Engländer brav in nur einer Schlange an ... „Stay in line“.

Dann die Getränke: Ein Bierwagen im Freien und drei Bedienungen. Was machten die Engländer? „Stay in line“ ...

Auch hier, außer wenn etwas Chaos war, immer schön in Reihe und Glied anstehen bis man dran ist. Schade nur, das nicht das ganze Fassbier den Abend überlebte. Was hatten die Planer kalkuliert? Gegen 20:00 Uhr waren die ersten Fässer leer und wurden durch Flaschenbier ersetzt ...

Die letzten, die zu uns stießen, hatten zwar viele Teil-Events gebucht - dafür dann aber leider nur noch das Nachspeisen-Buffet zur Auswahl, also keine wirklich gute Grundlage für ein paar englische Biere :-)

Das mit der Taxi-Heimfahrt hat sehr gut funktioniert, zu 22:00 Uhr bestellt, waren alle Taxis pünktlich da und so ging es ab ins Hotel an die Bar.

An die Bar? Jein - viele blieben auf der Hofterrasse, die Stühle und Bänke reichten kaum aus. Gemütlich bei einem lauwarmen Sommerabend ging der Tag zu Ende.

Am nächsten Morgen beim Frühstück ein kurzes Abstimmen, wer wann wohin fährt, dann der Start in kleinen Grüppchen in Richtung Festivalgelände. Die Parkplätze im Umfeld der Rennstrecke waren über mehrere Bereiche verteilt, ein klares Bild über die Masse der anwesenden Seven war hier nur schwer zu bekommen.

Man schreitet die Reihen der Seven ab, schaut sich hier und da die Slaloms und Sprints an, trifft an fast jeder Ecke jemand, den man kennt und kommt schließlich zum Bereich der Zubehörstände.

Irgendwie sah das aber auf dem Plan etwas reichlicher aus, auch die Display Cars, die ausgestellten Seven vor der Halle, sahen etwas dürrig aus. Hier gab es aber noch eine Fortsetzung etwas neben der Halle, die sich aber erst peu a peu füllte - mancheiner schläft halt gerne etwas länger.

Der Magen zeigt Essenzeit an, also ab zur Hamburger-Bude. „Einen Cheeseburger und einmal Chips bitte“ - „Cheeseburger ist aus, nur noch Hamburger ...“ - um 12:00 Uhr!!! Gegen 14:00 Uhr waren dann auch die Hamburger alle - oh Gott, was für eine Planung ...

Dann ging es für uns erst mal auf die andere Seite des Zaunes, zur Rennstrecke, das andere Fest besuchen. Wir hatten ja die Tickets vorab im Internet bestellt und das Scannen am Tor klappte auch mehr oder weniger perfekt.

Doch wo war das Fest? Ins Caterham-Rennzelt kam nicht einmal Kurt, nicht einmal für eine Tasse Kaffee. Ansonsten herrliche Qualifings, Rennen, Crashes, wie es sich an einem Rennwochenende mit Caterhams auf einer Rennstrecke gehört.

War das alles seitens Caterham? Irgendwie konnten wir das noch nicht glauben, aber weit und breit keine weitere Info seitens Caterham oder des MT.

Nunja, dann ein kleiner Blat und ab ins Hotel zum Duschen um sich für den Abend sauber und frisch zu machen.

Hier traf man sich zu einem Bier an der Bar und die Vorab-Besucher des Festzertes des L7C für den Abend erzählten mit Schrecken von ein paar Absperrgattern vor dem Buffet, so richtig zum „Stay in line“. Nach den leeren Verkaufsständen am Mittag und dem leeren Buffet am Freitag schwante uns schreckliches ...

Kurzer Beschluss des harten Kernes: Wir gehen wieder zum Inder - war er doch wie wir erfuhren, ein Freund des Hotels ...

Dass das Buffet diesmal aber überreichlich war und auch die reglementierte Rennstreckenfahrt mit der auf 300 Seven festgelegten Maximalbelegung nicht vollständig ausgeschöpft wurde, lag dann vielleicht aber auch an unserem Fernbleiben ...

Die Nacht endete dann bei vielen auch wieder auf der Hofterrasse mit ein paar Ales oder anderen berauschenden Getränken, andere hatten sich in die Hotelloobby zurückgezogen und hielten dort ihr Schwätzchen bis spät in die Nacht.

Der Sonntagmorgen, die ersten Verabschiedungen, dann wieder aufs Festgelände, hier und dort ein Plausch oder einen Seven näher unter die Lupe genommen, nochmal ein Abstecher auf die Rennstrecke, die Rennstrecken-Tickets danach an Freunde verschenkt und auf zu einem großen Blat.



Bis an die Nordsee sind wir gefahren, Fish & Chips - ganz frisch, zum Finger verbrennen - bei herrlichem Sonnenschein. Doch die Jungs drängelten schon wieder zum Abendessen. Diesmal war internationale Küche a la „All You Can Eat“ angesagt. Also schnell wieder ins Hotel (2 Std. Rückfahrt), duschen, ein Ale an der Bar, dann ging es zu Fuß in die Altstadt von Derby - und wo endete der Abend nach dem Essen? Natürlich auf der Hofterrasse.

Am nächsten Morgen dann, es war Montag, das große Verabschieden, es ging so ziemlich in alle Himmelsrichtungen auseinander. Das war das Fest der Feste für 2017 - naja ...

# Das Problem sitzt vor dem Navi

*Klaus Mey schildert seine Probleme*

**Wir haben uns dieses Jahr zum ersten Mal für eine richtige Ausfahrt mit dem 7Club angemeldet, nämlich 60Yof7, und uns sehr darauf gefreut. 6 Tage unterwegs und dann auch noch in England, da hatte ich mich/den Kleinen gut vorbereitet.**



Unter anderem natürlich das Navi auf Stand bringen. Das Kartenmaterial war noch aus 2012 und England hat auch gefehlt. Also 14 Tage vor Abfahrt Kartenupdate. Mit der Kleinigkeit von 160€ war's getan (man gönnt sich ja sonst nichts).

Navimäßig also voll auf Stand. Leider waren die Routen-Dateien nicht importierbar in mein Gerät. Also die Koordinaten (zum ersten Mal) einfach von Hand eingeben.

Tag der Abfahrt. Koordinaten vom 1. Hotel eingegeben und dann abends zum Essen - Punktlandung. Alles super.

2. Tag, Fahrt zum Fährhafen. Koordinaten eingegeben - top.

Wir hatten uns für die Heritage Tour angemeldet, also das nächste Koordinatenpaar eingegeben (nach Brands Hatch). Ups, war bei einer Koordinate doch eine Stelle zu viel angegeben. Kurzer Abgleich mit der Karte - passt trotzdem!

Tolle, beeindruckende Überfahrt und dann geht's los. Gleich mal verfahren, aber das Navi bringt uns wieder gut zurück. Fahrt gut, angekommen, Punktlandung!

Nach einem schönen ersten Stopp Weiterfahrt. Für die nächsten 2 Stopps die Koordinaten eingegeben, angekommen, alles gut. Zwischenbilanz naviseitig. Die kleine Extraausgabe war richtig, nach Koordinaten fahren ist das Beste.

Nächster Halt ist unsere Übernachtung, das Marriott Huntingdon Hotel. Daten eingegeben und losgefahren. Nach ca. 2 h sind wir mitten auf der Landstraße, Navi zeigt noch 1 km an - Hm, nur noch 1 km? Das kleine Kaff da vorne dann wohl! Nach wenigen

Minuten, mitten auf der Landstraße im Grünen, Kornfelder um uns herum - Ansage vom Navi: „Sie sind angekommen“. Silke lacht und sagt „dann halt heute nicht das Marriott, sondern ein Bett im Kornfeld“.

Da stimmt offensichtlich was nicht, die Koordinaten müssen falsch sein. Wahrscheinlich ein Zahlendreher oder so. Vorher war ja mal eine Zahl zu viel (s.o). Also das Ziel im Navi über Sonderziele gesucht. Noch 37 km - hat geklappt.

Nächster Tag, nächstes Ziel (Arch Motors). Laut Beschreibung wenige km, sogar fußläufig zu erreichen. Koordinaten eingegeben - 37 km, 45 min. Was ist denn jetzt los? Ich die Kollegen gefragt. „Hast Du auch die Koordinaten in dein TomTom eingegeben (vielleicht ist mein Navi doch Scheiße)?“. Er fährt eigentlich nicht nach den Koordinaten, aber wir prüfen mal an seinem Gerät. Auch 37 km. Komisch?! Nun habe ich die direkte Adresse eingegeben - angekommen, gut.

Nächstes Ziel Melton Mowbray. Jetzt geb ich keine Koordinaten ein, sondern fahre erst mal nach Melton und dann sehe ich weiter. Dort angekommen halten wir am Stadtrand an. Jetzt Koordinaten eingeben. Navi: „240 km“. Ja was ist denn jetzt los?! Aber klar, die Daten haben vorher auch nicht gestimmt. Böse Vermutung, vielleicht hatte einer beim Aufschreiben der Koordinaten ein bisschen zu tief in die Tassen geschaut. Muss man doch gegenprüfen solche Angaben! Weiterfahrt, jetzt das Hotel gesucht und danach gefahren - hat geklappt.

Im Anschluss sind wir dann aufs Veranstaltungsgelände. Ich am Abend einen Kollegen gefragt „Du bist doch auch nach Koordinaten gefahren, wie war's denn bei Dir? Ich hatte riesig Probleme, ...“ Antwort: „Das ist doch klar und Patrick hatte doch was in den Unterlagen mit den negativen Längengraden geschrieben ...“

Aha ..., da war doch was in der Schule in Erdkunde mit Greenwich-Meridian ..., hört sich sehr logisch an ...

Zurück im Hotel habe ich in den Unterlagen nachgeschaut. Richtig, da steht ein - vorne dran. Zum Test nun die Längengrade mit Minus eingegeben und siehe da - passt.

Erlebte Erdkunde! Da saß das Problem wohl vor dem Navi. ■



# Dein Seven geht bald in den Winterschlaf?

Eine kleine Story von Frank Ammann

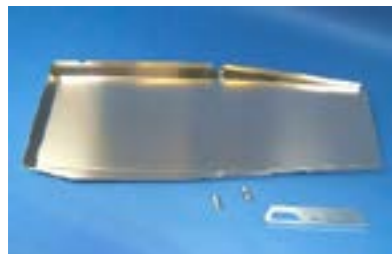
Die Spätherbst- und Winterzeit eignet sich bestens für ein Upgrade, Wartungsarbeiten oder Instandsetzungen, um für die nächste Saison wieder startklar zu sein. Wie wär's mit etwas Zubehör? Hier einige Beispiele:

## Nachrüstung LED-Scheinwerfer



LED- Abblend- Fern- und Standlicht! Der Original-LED Scheinwerfer von Caterham sorgt nachts für bessere Ausleuchtung. Zudem sieht es toll aus, wenn nur das Standlicht als LED-Querbalken leuchtet.

## Nachrüstung Sitzabsenkung



Die Sitzabsenkung begünstigt den möglichst tiefen Schwerpunkt deines Seven und hilft zu dem vor allem grösseren Insassen, durch die ca. 3,5 cm tiefere Sitzposition von der Windschutzscheibe besser geschützt zu sein.

## Wind-Deflector



Das windige Fahrerlebnis ohne Frontscheibe ist legal. Der Wind-Deflector verhilft vor allem auf der Rennstrecke zu mehr Topspeed.

## Composite Race-Sitze oder Carbonlook-Sitze



Besserer Seitenhalt und toller Look. Für beide Chassis-Varianten erhältlich.

## Räder



Zweiter Satz Räder erwünscht? Wir bieten passende Reifen dazu und falls nötig die Anpassung der Kotflügel.

## FIA Track Überrollbügel



Der zusätzlich verstärkte Überrollbügel ist vor allem für Rennstreckenbegeisterte ein zusätzliches Plus an Sicherheit.

# Wedelei in der Südpfalz 2017

Eine kleine Story von Hans Hellmann

Nach diffiziler Terminfindung fiel die Wahl auf den 17. Juni 2017, um die kleinen Sträßchen der Südpfalz unter die Räder zu nehmen.

Treffpunkt war der bewährte Parkplatz am Wasgaumarkt in Maikammer. Highnoon war als Zeitpunkt festgelegt ... ja und diesmal gelang es sogar mir pünktlich zu sein. Wiederholungstäter und Pfalz-Novizen warteten kommunikativ bei Kaffee und sonstigen Erfrischungen auf den siebten Seven.

Durch das Edenkobener Tal und die K6 führte die Wedelei Richtung Ramberg. Ein Teil der Strecke war einst Sonderprüfung im Rahmen der „Deutschland Rally“. An die Bestzeit von Jean Ragnotti mit 5'43" für die 11,5 km vom Naturfreundehaus bis zur Spitzkehre vor Ramberg, kamen wir nicht ansatzweise heran. Dafür entschädigte uns ein kurvig und an Ausblicken und Vegetationswechsell reiches Sträßchen.

Über Silz und die eigens für uns gesperrte L439 führte uns die Runde auf die Burg Berwartstein. Nachdem die Sevens im Burghof parkiert waren, bot sich im Rittersaal die Gelegenheit sich vor der Besichtigung der Burg zu stärken. Im Rahmen der Burgführung bot sich dann aus der Vogelperspektive ein Blick auf die weitere Streckenführung der Wedelei im Grenzgebiet zu Frankreich.

Vorbei an der Erzgrube Notweiher, durch den Königsbruch und entlang des Saarbachs nahmen wir den Eselsberg unter die Räder. Diese alte Bergrennstrecke erfreut mit vielen Kurven in wechselnden Radien und fordert die Feder- und Dämpfungselemente deutlich.

Kurvig gings weiter in Richtung B10. Die Kreisstraße 56 führte uns dann hinauf zur B48. Andreas und Peter klinkten sich dort Richtung Armsheim aus. Damit wären es noch 5 Seven die über Elmsteiner Tal und Totenkopfstraße zur Burrweiler Mühle wedeln. Aber es sind nur drei, die über gegen Ende sehr staubige Wege bei der Mühle ankommen - kaum an der langen Tafel Platz genommen, treffen auch die beiden verschollenen Sevens ein. Bei feinem Speis und Trank klang die Wedelei dann aus.

In meinem Job predige ich immer wieder Kaizen, den Wandel zur stetigen Verbesserung anzustreben. Aus der diesjährigen Wedelei habe ich mitgenommen:

- vor dem Start die Telefonnummern der Mitfahrenden untereinander zu tauschen,
- nicht die kürzeste Strecke zum Ziel abzufragen, wenn die Runde aus Zeitgründen spontan angepasst wird
- Bei der Planung der Tour, den teilnehmenden Damen die Verwendung eines Sport BHs zu empfehlen ...



## Wrap Up zum Festival „60 Years of the Seven“ in Donington

# Der Weg war das Ziel

Eine Story von Patrick Vogt

Nach Jahrzehnten des Sevenfahrens mit oder auch ohne Dach, und vor allem mit verschiedenen Organisationen, bleibt schon das eine oder andere hängen. Die wichtigste Regel für internationale Treffen überhaupt ist, dass nicht das Ziel das Highlight ist, sondern der Weg dorthin. Denn wir sind schon an englische Sevenmeetings gefahren, bei welchem die Organisation vergessen hatte zu organisieren. Doch das ist eine andere Geschichte und Pech hat dann der gehabt, der mit dem Trailer nach Grossbritannien fährt. Denn dann gibt's weder Meeting noch Weg. Doch so himmeltraurig war es glücklicherweise ja nicht, aber in der Voraussicht planten die Schweizer sicherheitshalber schon mal ein Pre- und Postmeeting, welches den Teilnehmern des südlichen Schokoladen- und Alpenstaats jetzt doch besser gefallen hatte. Aber jetzt mal der Reihe nach:



Das Festival in Donington fand genauso statt wie es im Tiefflieger Ausgabe 23 vom Juni 2017 beschrieben wurde. Somit gibt es zum Wochenende nichts Neues zu berichten. Und wer nicht dabei war, der kann sich schon mal präventiv für das 70jährige anmelden. Gewisse kleine Details wurden dann aber doch anders durchgeführt: Die „Parade Lap der 1.000 Seven“ auf dem Donington Circuit wurde kurzfristig vom Eigentümer auf 300 Fahrzeuge limitiert, 830 Sevens wären anwesend gewesen, also 130 Fahrzeuge mehr als vor 10 Jahren im Carrotland. Und erwartungsgemäss versagte der Monopolbetrieb des Donington Caterings am Freitag vollends, der Verein durfte nur dieses Unternehmen zwecks Verpflegung wählen. Die beiden Präsidenten des englischen und des schweizer Clubs kriegten mit vielen anderen nur Flüssiges als Nahrung. Das machte aber nichts, denn am Samstagabend im Farmhouse klappte die Verpfle-



gung wie am Schnürchen, und das Manko vom Freitag konnte restlos wettgemacht werden.

Obwohl das Festival wegen den Zankereien zwischen Caterham Cars und eini-



gen englischen Lotus 7 Mitgliedern unter schlechtem Stern stand, dürfen wir die Sache durchaus als Erfolg sehen. Die weniger verwöhnten englischen Teilnehmer waren grossmehrerlich ganz hipp und weg, und trotz anfänglich vollständigen Verbots für Tradestands schafften es kurzfristig trotzdem am Schluss noch einige nach Donington. Es fehlte somit nur der gemeinsame Fototermin, welcher aber aufgrund der kurzfristigen Restriktionen des Rennparks ins Wasser fiel. Und klar, wer den Weg nach Donington unter die Räder nahm, nur um sich dort unterhalten zu lassen, der wurde wahrscheinlich enttäuscht. Denn Meetings leben ja vor allem dem „treffen“ wegen. Wer sich nun nicht mit anderen treffen will und sich nur an den Wegrand setzt, der erlebte halt nix.



Also geht es hier mehr um den Weg als um das Ziel, welches als vollster Erfolg verzeichnet werden kann. Die Planung dafür startete 16 Monate vor Event, an einem kühlen, regnerischen Tag im März des Jahres 2016. Das OK des Festivals traf sich dort zur Besichtigung und ersten Vorbesprechung, auch der Autor nahm den Luftweg von Zürich nach Birmingham unter die Flügel, und von dort mit einem Mietauto an den Renn-Circuit. Die Übernachtung in einem Pub bei Donington Castle zeigte mir, dass die Grafschaft Derbyshire in Mittelengland nicht umsonst „das Armenhaus der Insel“ bezeichnet wird. Als Organisator für den LSOS wurde mir schlagartig bewusst, dass die Hotelfrage rasch geklärt werden musste, denn am 7.7.17 würden auch verschiedene Hochzeiten stattfinden, und die besten Hotels würden schnell ausgebucht sein. Es stand für mich zudem schnell fest, dass die „offiziellen“ Containerhotels am nahen Mid-



land Airport keine wirkliche Befriedigung bringen würden, und der versprochene „Shuttle“ von und nach dem Festival „englisch“ funktionieren würde – nämlich gar nicht.

An einem nebligen, nassen und kalten



sich schwierig, denn Dikko ist noch von der Schreibmaschinen- und Faxgeneration. Der Fernaustausch von Routenvorschlägen gestaltete sich somit denkbar umständlich. An jenem Abend aber legten wir wenigstens die Eckpunkte fest, und ich versprach, die zu fahrende Route elektronisch zu planen, und einem Kollegen von Dikko zu mailen, damit dieser dann zusammen mit ihm das „sign off“ erstellen konnte. Zwischen dem Kartentreffen vor dem Pub bei Gaydon und dem



Anlass sollte sich noch viel verändern, aber der Beschrieb dazu würde hier den Rahmen sprengen.

Somit kam der heissersehnte Morgen des 5. Juli 2017. Das war der Tag an welchem meine 17-monatige Planungszeit für das Meeting zu Ende war, und das Treffen für uns Schweizer (und einige Deutsche, welche mit uns fuhren) beginnen konnte. Der Start war um 07:00 Uhr auf der Autobahnraststätte Pratteln bei Basel festgelegt. Von dort ging es zuerst etwas über die französische Rheintalautobahn, um aber dann über die Vogesenstrassen zu donnern. Nur gerade Strassen sind ja doof. Leider „verabschiedete“ sich dort bereits der erste Seven, eine technische Vollpanne verunmöglichte

Herbsttag im 2016, anlässlich des Area Manager Meetings des Lotus 7 Clubs GB in Gaydon, setzten sich der Schreibende und Dick (Dikko) Dixon in sein im Hinterhof eines Pubs parkiertes Wohnmobil. Die Heizung war bedauerlicherweise defekt, weshalb wir in dicke Jacken gehüllt auf riesige Papierkarten starteten. Das Thema war „The Heritage Trail“ sowie der „Heart of England Run“, ein Vormeeting speziell für die Continentals, welche ans Festival fahren wollten. Eine Routenplanung gestaltete



die Weiterfahrt. Für ihn und seine Frau war das Meeting dort schon vorbei.

Nach einer Stärkung auf der Autobahn-raststätte bei Reims stellte ein weiterer Sevenser fest, dass seine Batterie das Zeitliche gesegnet hatte. Während wir uns zu unserer Loge im Chateau du Tilques bei Saint Omer



verabschiedeten, liess sich der Unglücksrabe dort eine neue Batterie einbauen. Am Abend dann das grosse „Hellau“ im Schlosspark. Dort trafen sich die allermeisten der 109 Sevens, welche am nächsten Morgen die gemeinsame Fähre nach Dover gebucht hatten. Das Schloss hatte Nicolas Callewaert



(AR France du Nord) ausgesucht, und war der völlige Hammer.

Zum Früh-Tau des 6. Juli um 05:45 Uhr starteten wir zur morgendlichen, kurzen Fahrt nach Calais, nicht ohne dass sich einige noch von der Gendarmerie fotografieren liessen. Die mit Navi sahen das Gewitter kommen. Da die Gehirne einiger Sevensfahrer am frühen Morgen im Hafen noch im Stand-By-Modus waren, wurden die dann auf eine andere Fähre gelotet, weshalb unser reserviertes Deck auf der Sevensfähre nicht ganz belegt war. Aber gut 100 Sevens waren es trotzdem. Nach 90



Minuten erreichten wir unseren Zielhafen. Nach dem Ausschiffen (ein Video von Piers Rendell und Paul Head kann unter <https://www.youtube.com/watch?v=-kFAO7KiJSU> besichtigt werden) ging es ohne Umschweife dem Roadbook nach in Richtung Brands Hatch, wo uns die Leute von Sevens



& Classics zusammen mit Dikko, Ian Bruce, Dougie mit Shirley Tulloch, Mick mit Gloria Smith, Mike mit Margaret Braun, und Peter Edmundson freudig zum Frühstück erwarteten.

Nach dieser Stärkung ging es weiter



durch den Dartford-Tunnel in Richtung Kentwell Hall, wo uns die Truppe des Carrotland-Teams (das sind die Organisatoren des 50. Geburtstages vor 10 Jahren) zum Tea empfingen. Leider ging kurz vor dem Tunnel ein nigelnagelneuer 485er in eine gravierende Panne, welcher uns noch das ganze Weekend beschäftigen sollte. Nach dem schönen Besuch auf dem Landsitz Kentwell ging es über Farmland in Richtung Duxford Air Museum.

Auf dem Weg dorthin fuhren vier Teilnehmer ineinander, zwei weitere Lotus Sevens waren nachhaltig ausser Gefecht. Ja,



ja, in England fährt man eben anders, selbst langjährige Sevenser haben ihre Mühe. Aber auch bei den Franzosen gab es einen Total-schaden; glücklicherweise alles nur Blech.

Nach der Besichtigung der Airshow und den Flugdemonstrationen führte uns eine Nebenstrasse nach Huntington ins Marriott



Hotel. Dort wurde ein grosses Buffet organisiert, und wir durften während dem Essen im Speisesaal drei wunderschön restaurierte Sevens bestaunen, welche dort parkiert waren. Die Engländer hatten sich wirklich ins Zeug gelegt, um uns einen tollen Abend zu ermöglichen.



In Huntington finden wir die Chassisfabrik von Arch Motors, welche seit Jahrzehnten die Lotus- und Caterham Fahrwerke lötet. Der Parkplatz des kleinen Werks war übervoll, die Führung und Besichtigung wie immer ein ganz besonderes Highlight, und die Gastfreundschaft der Geschäftsführer wahrlich mustergültig. Nach dieser Besichtigung ging die Reise weiter nach Melton Mowbray, ein altes, typisch englisches Städtchen, welche seine Berühmtheit durch die Herstellung von Pork Pies erlangte. Parkiert wurde auf dem Schlachthof, um den kulinarischen Schmaus geniessen zu kön-



nen. Von dort war es in unsere Hotels bei Donington nur noch ein Katzensprung, um am Abend die grosse Get Together Party in Angriff nehmen zu können.

Das Schweizer Team hatte sich in Voraussicht dazu entschlossen, am Sonntag nach dem Breakfast nicht mehr nach Donington zu fahren, sondern nach Navigation umgehend Wales anzusteuern. In verschiedenen Gruppen nahmen wir die schöne Strecke in Angriff, um den Abend in der walisischen Küstenstadt Aberystwyth zu verbringen. Das ausgewählte Hotel hatte zwar auf Tripadvisor die denkbar schlechteste Bewertung, aber so übel war die Sache nun doch nicht. Leider hatte ein Teilnehmer auf der Fahrt dorthin dann noch einen Frontalunfall. Sein Lotus Seven wandelte sich in Schrott, den Fahrern ist aber nix passiert.

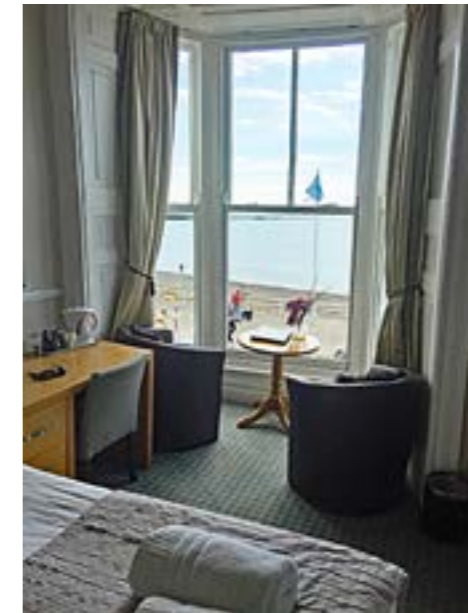
Nach der romantischen Nacht an der walisischen Atlantikküste ging am nächsten Tag die Reise weiter über das Hochland, um einen Stopp am Sillbury Hill einzulegen.



Diese Erdpyramide gehört zum UNESCO Weltkulturerbe, und ist über 4700 Jahre alt. Die benachbarte und berühmtere Attraktion Stonehenge besichtigen wir nur von



weitem, denn bis nach Portsmouth waren es ja noch einige Meter zum Fahren. Doch



bevor wie die Nachtfähre nach Le Havre bestiegen, besuchten wir zum Dinner das „The Hampshire Hog“ Pub, eine gepflegte Absteige am Waldrand mit genügend Parkfläche.



Der zweite Teil der sogenannten „Celtic Tour“ führte uns über verlassene Nebenstrassen quer durch Frankreich bis nach



Saulieu. In der mittelalterlichen „Hostellerie de la Tour d'Auxois“ gab es reichlich zu futtern, bevor wir erschöpft aber glücklich in das Reich der Träume abdrifteten. Der nächste Morgen war der erste, an welchem es weniger sonnig war auf der ganzen Reise. Nur in Le Havre regnete es am Vortag etwas, aber im grossen Ganzen konnten wir mit dem sommerlichen und warmen Wetter sehr zufrieden sein. Somit änderten wir



kurzfristig das Tagesziel. Anstatt in Richtung Vallorbe donnerten wir durch das Burgund etwas mehr nördlich mit dem Ziel Kanton Jura der Schweiz. An diesem Tag hatte dann noch der letzte eine unreparierbare Panne, aber die grosse Meute erreichte an diesem 12. Juli zufrieden und noch vor dem Eindunkeln die heimatliche Garage. Zusammengefasst wird dieses Treffen in langjähriger und guter Erinnerung bleiben. ■





# Ticino Meeting vom 26./27. August 2017



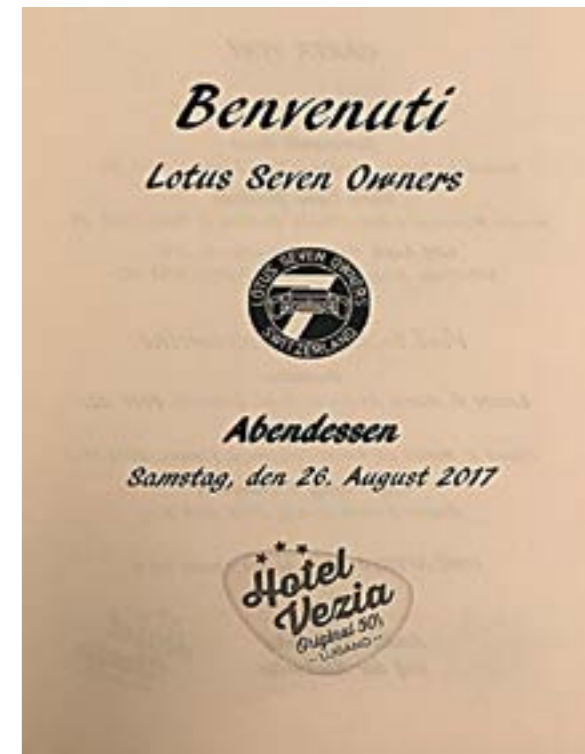
Eine Story von Rainer Carspecken

Erneut fand das bereits traditionelle Meeting bei perfekten Wetterbedingungen mit 16 Personen und 9 Fahrzeugen statt. Übrigens das erste Meeting von Rainer Carspecken ohne Jacke, so gut war der Wetterbericht. Leider startet der Anlass für den Organisator eher negativ. Nach gut 9 Wochen mit abgeschalteter Batterie wollte der R400 einfach nicht starten. Da half nur die Überbrückung der Bat. Gesagt getan und der Seven schnurrte fröhlich vor sich hin. Zum Glück war die Anfahrt zum Grimsel Hospiz etwas länger, denn so konnte die Batterie geladen werden. Beim Hospiz trafen sich von den 15 angemeldeten Personen immerhin 14. Denn ein weiterer Kollege hatte eine Panne mit seinem Seven und konnte am Meeting gar nicht teilnehmen. Nach einer Stärkung ging es gut gelaunt die kurvenreichen Strassen

weiter in Richtung Tessin. Kurz vor dem Nufenen stiessen noch unsere Walliser Kollegen dazu und gemeinsam ging dann die Fahrt weiter in Richtung Süden. Zum ersten Mal wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer überrascht. Die normalerweise sehr langweilige und öde Strecke zwischen Airolo und Biasca wurde diesmal via einer sehr kurvenreichen Route teilweise als „single track road“ in Angriff genommen. In Biasca kurz auf die Autobahn, um dann nach dem Monte Ceneri den 2. Desert zu erleben. Das Tal Val di Colla fand sehr grossen Anklang bei den Teilnehmern. Ist es doch neben seiner Schönheit auch bekannt für sehr schöne Seven geeignete Strassen. Schlussendlich traf sich die ganze Belegschaft gegen 17:30 im Hotel Vezia mit einem grossen Grinsen, zufrieden und müde ein. Kurz den Pool und/oder die Bar besuchen und der kulinarische Teil konnte in Angriff genommen werden.

Nach dem Essen fand dann die Verlosung eines Satzes Pneu's im Wert von CHF 880.- für den Seven statt. Das Los entschied und die glückliche Gewinnerin ist Jeannine Carspecken. Hier ein grosses DANKE an den Sponsor Lotus Seven Owners Switzerland. Nach einem gemütlichen Abend gingen alle ins Bett, um dann für den Tag 2 bereit zu sein. Wir starteten bereits um 08:30 um einigermassen beizeiten in Mollis beim berühmten British Car Meeting zu sein. Dass die Strassen dorthin mehrheitlich aus Kurven und einer sehr schönen Gegend bestanden, spricht fast für sich. Es ging nämlich über den San Bernardino, Vi mala und Kerenzerberg. Pünktlich erreichten wir Molis um 12:00 Uhr und das Bestaunen der englischen Fahrzeugvielfalt konnte beginnen. Nach und nach wurde dann der Heimweg in Angriff genommen.

Ein grosser Dank an alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen. Es war super mit Euch.



## NOVEMBER

Samstag, 18. November

Mitgliederversammlung LSCD

## 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](mailto:redaktion@tiefflieger.mobi) oder [editor@lsos](mailto:editor@lsos)

Alle Termine gelten nur als Hinweise.

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

# Kleine Anzeigen

Anzeigen werden akzeptiert für:

Cars for sale (nur Lotus & Caterham)  
Parts, Verschiedenes sowie Wanted

Maximum 100 Wörter

Die Kosten ?

Für Clubmitglieder: Kostenlos

Nichtmitglieder: € 10,-  
(incl. MwSt. pro Anzeige)

Wie ?

Anzeigen und Bilder bitte per eMail an:

[redaktion@tiefflieger.mobi](mailto:redaktion@tiefflieger.mobi)

oder per Brief an:

Lotus Seven Club Deutschland e.V.  
Grüner Weg 1  
D 55288 Armsheim

Anzeigenschluss ?

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe !!!

Deine Kontaktdaten ?

Vergiss nicht, Deine Kontaktdaten anzugeben, auch ggf. einen Ort, damit der Käufer besser abschätzen kann, ob es sich lohnt, vorbei zuschauen.

### Zu verkaufen 4 Komplettträder für Caterham

4 Minilite Felgen mit Toyo Semislicks

Rand Alu poliert Innenteil schwarz  
2 Stk 6x15 / 2 Stk 9x15

Reifen 185/60 15 und 225/60 /15

Die Komplettträder sind neuwertig ca. 200 km  
(1 Kratzer)

Neupreis Fr. 1'600.--

Verkaufspreis Fr. 800.--

Norbert Traber  
Bodenacker 4  
CH8525 Niederneunforn  
Tel. 0041795871045



## 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](mailto:info@archmotor.co.uk)

- 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.

HISTORIC SEVEN PARTS SUPPLIERS

FACTORY APPOINTED PARTS & SERVICE CENTRE

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

