



No. 20 - Oktober 2016

Tiefflieger

Die deutschsprachige Markenclubzeitschrift für
Caterham und Lotus 7 Enthusiasten



POWERFLEX

FULL CAR KITS
TRAILING ARM - £320.70
WATTS LINKAGE - £319.80
CSR - £280.98



CLEAR AEROSCREENS
S3 £169.00

NITRON SUSPENSION
STREET SERIES - £649.00
1 WAY DAMPER - £1147.00
3 WAY DAMPER - £2510.00

QUANTUM SUSPENSION
ZERO 1 WAY - £1372.80
ZERO 2 WAY - £2065.56

OHLINS SUSPENSION
OHLINS 46MM 1 WAY - £2648.00
OHLINS 46MM 2 WAY - £3446.00
OHLINS ILX 3 WAY - £4265.00

PENSKE SUSPENSION
7500 55MM 1 WAY - £1996.00
7500 55MM 2 WAY - £2393.00
8700 55MM 3 WAY - £3804.00



NEW! JUST ARRIVED
PRE PREG CARBON CSR WINGS - £320/PAIR



www.meteormotorsport.com All Prices Exclude VAT



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 im 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. 21 - Januar 2017 ist der 15. Dezember 2016

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des LSCD, des LSOS u.a.

© 2016 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	4
Andy's Blog	6
Dear Diary - Das Seventagebuch	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	7
Eigentlich war ich auf der Suche	7
News and Events	8
Seven Heaven	11
60YearsOfSeven.....	12
Trip in die Vergangenheit: Der Seven Sprint.....	12
Classic Day's 2B16	14
CUSTOM SEVENS	18
Der 500ste Caterham Seven	21
Das 36. Internationale Seven Meeting	26
Seven Leute Jan Schulte-Hillen	30
Ich fahre am allerliebsten	33
Wer erkennt seinen CATERHAM ?	34
Im Caterham V8 in Shelsley Walsh	36
Bärenherz - Tag der offenen Tür	38
Scheunentreffen in Haltern am See	38
Lückenfüller: Test Seven 355	40
Cartoon.....	43
7 und 11, zwei, die unterschiedlicher nicht sein können	45
Caterham in Deutschland - eine aussterbende Tierart?	48
Veranstaltungskalender	50

Das Front Cover:
 Klaus Mey mit seinem Papp-Seven auf seinem Seven



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 € 3.532,64 gespendet.



Häkelt eure Nachbarin auch so schön?



Wo führt diese Strasse hin?



Früh übt sich, ...

Ökologisches Anfeuern für's Wildschweingrillen



Einer sagte, er wolle den roten Seven haben.
Das war aber das Vorbild für den Seven Sprint - ein echter S2



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



Hilfe für den Seven (nicht nur) im Ausland - wo gibt es Fachleute?

Der Aufruf kam über ein Smartphone ins Forum: Wo ist die nächste Fachwerkstatt für ein Seven?

Kurzes hin- und her, Adresse aus der Caterham-Seite ins Forum geschrieben, Mitglied hingefahren, Caterham wieder repariert - alle glücklich.

Das zeigt nur wieder, dass unsere Idee, "Eure" Werkstätten, die Ihr kennt, auf unserer Homepage aufzulisten, Gold wert sein kann.

Helft, unsere Landkarte mit Werkstätten, die unsere Seven hegen und pflegen - und/oder auch notreparieren können, zu vervollständigen.

Area Repräsentanten

Wir haben jetzt auch Area Repräsentanten in unserem Verein. Das sind einerseits die lokalen Ansprechpartner für Interessierte und Neumitglieder aber auch Unterstützer des Vorstands.

Sie nehmen - wenn geografisch möglich - an Vorstandssitzungen teil, geben ihren Senf dazu und verbreitern somit die Schultern des Vorstands.

Die, die nicht direkt teilnehmen können, werden via Protokoll und/oder Forum auf dem Laufenden gehalten.

Ist schon ein bisschen Vereinsmeierei - gell ;-)

Relaunch nach 19 Tieffliegern

Die No. 20 sieht anders aus. Irgendwie hatte ich das Gefühl, es mal etwas anders aussehen lassen zu müssen.

Die Homepage wurde ja auch relaunched, also musste auch der Tiefflieger etwas dran glauben.

Ich hoffe, es gefällt euch.

Das Seven - Tagebuch

von Martin Stather

Sonntägliche Ausfahrt, heute mal in die Vogesen. Ist nicht so weit, gutes Essen allenthalben und zum Abschluss noch ein Besuch beim Winzer. So weit der Plan. Der Wettergott scheint uns gewogen, die Sonne tut das, was sie soll, sie brezelt heiß vom Himmel runter, macht aber nix, wofür ist schließlich der Fahrtwind gut. Die beste Ehefrau von allen besteht darauf, das Gesicht einzucremen, Lichtschutzfaktor 30. Danach sieht man aus wie ein Clown, hilft aber. Dass ich was vergessen habe, merke ich erst später.

Erst mal quer durch Rheinland-Pfalz (ist ja nicht so groß), rüber über die Grenze und dann gen Süden. Man merkt gleich, dass man in Frankreich ist, vor uns zuckelt und ruckelt eine alte Ente lang. Die werden langsam auch immer seltener, zumindest habe ich eine halbe Ewigkeit keine mehr gesehen. Wir überholen, der Fahrer, ein älteres Semester, winkt freundlich und hebt den Daumen aus dem Klappfenster - hat der doch tatsächlich eine Baskenmütze auf und eine Fluppe in der Schnauze! Wenn man ihn mit Ente in Gießharz tunkt, kann man ihn als Denkmal für ein vergangenes Frankreich im Centre Pompidou in Paris ausstellen.



Leider sind auch andere Dinge, wie wir feststellen müssen, in Frankreich in Vergessenheit geraten. Z.B., dass man auch um 14 Uhr noch ein Mittagessen bekommt und bis 16 Uhr tafeln kann. Von wegen tafeln - alle, aber wirklich alle Kneipen, die wir anfahren, haben um 14 Uhr schon die Bürgersteige hochgeklappt, schließlich finden wir ein Café, da gibt's wenigstens Kaffee und Kuchen. Jetzt ein großes Stück durch die Berge. Arbeitsteilung wie üblich, die Frau liest die Karte und der Fahrer meckert nicht. Der Mann fährt und die Beifahrerin meckert auch nicht. „Du willst kleine Straßen fahren, oder?“ „Logisch.“ „Dann jetzt rechts abbiegen!“ Ein kleines Sträßlein windet sich den Berg hoch, wird enger und enger, jetzt isst nur noch ein geschotterter Weg. Au weia! „Wie weit noch?“ „Wir müssten gleich auf der anderen Seite nach Saint Nimmerlein kommen.“ Schön langsam fahren, die Steinchen prasseln überall hin, die meisten finden sich auf meinem Hosenlatz ein. Dabei war die Hose schon stone washed!



Urplötzlich macht der Motor seltsame Geräusche - der Motor? Wir halten an, es rasselt ziemlich ungut. Da - ein Steinchen hat sich am Lüfter verhakt, aber so, dass ich nicht drankomme. Noch langsamer schleichen wir zu Tal, da ist die Ortschaft, Pause, nachdenken. Ein kleiner Rundgang bringt die übliche Dorfkirche (Église romane, XIIIème siècle), ein Denkmal für die Gefallenen der zwei Weltkriege sowie ein, das glaube ich jetzt nicht, chinesisches Lokal zum Vorschein. Noch unglaublicher: es hat geöffnet! Eigentlich hatte ich mir Choucroute garnie oder Ähnliches vorgestellt, gibt's hier aber nicht. Na dann, zweimal Nr. 34, Ente mit irgendwas. „Hat geschmeckt?“ „Wir haben schon mal besser gegessen...“ „Aber nicht bei uns!“ Nein, das habe ich nicht gesagt, hätte ich aber gerne, wenn meine halbwegs gute Erziehung dem nicht im Weg gestanden hätte. Immerhin, nach dem obligatorischen Pflaumenwein (igitt!) habe ich dann die Erleuchtung - ich nehme die Stäbchen mit zum Auto, damit kann ich das Steinchen mit Stochern und einiger Fummelei nach Art der Chinesen entfernen!

Wieder zuhause betrachtet mich die Frau kritisch: „Du hast eine knallrote Nase, hab' gar nicht gesehen, dass du so viel getrunken hast?“ Hab' ich auch nicht - nur vergessen, die Nase mit Sonnenschutz einzucremen ...

... im Lotus Seven Club Deutschland:

Marco Bacigalupo - Puchheim

Thorsten Henler - Bergheim

Ralf Angetter - Lauchringen

Raimund Schmelzer - Olpe

... und im Lotus Seven Owner Switzerland:

Joaquin Gabarron - Troinex

Toni Loddo - Laupen ZH

Roger Kleiner - Niederglatt

Jürg Schönenberger - Feldbach

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?

Eigentlich war ich auf der Suche nach einem klassischen Sportwagen

Ohne viel Elektronik, ohne Sitzheizung. Es sollte ein Porsche sein. Alle Jungs träumen doch von einem Porsche.

Nachdem es ja eher klassisch zugehen sollte, suchte ich mehrere Jahre nach einem luftgekühlten Modell, einer aus den Modellreihen 964 oder 993 wäre ideal. Großes Problem bei der Suche: sofern du keine "Bastelbude" willst (und diese mangels ausreichender Fähigkeiten und Fertigkeiten auch nicht in den Griff bekommst), sind hier einfach die Preise in den letzten Jahren explodiert. Von den evtl. Folgekosten mal ganz abgesehen - also habe ich die Traum beendet und nach Alternativen gesucht.

Italienische Sportwagen: nichts für mich, gefällt mir einfach nicht. Frankreich - eine A 110 vielleicht? Nein, eher auch nicht.

Nach diesen Streichkriterien blieb noch England - Lotus/Caterham. Das wäre eine ECHTE Alternative. Also sammelte ich alles, was ich an Informationen rund um den Super Seven bekommen konnte. Auch in den gängigen Foren wurde intensiv mitgelesen.

Und natürlich die Überwachung von den bekannten Verkaufsplattformen im Internet.

Darüber kam ich dann nach Lauchringen zu Ralf. Dieser hat sich viel Zeit für mich genommen und mir viele weitere Details geduldig erklärt und als Entscheidungshilfe "welcher Seven soll es denn nun werden" beigetragen.

Meine "schwarze Perle" habe ich jetzt seit letzten Oktober. Es ist ein Seven mit dem 1,6 Rover-Motor in der Supersport-Ausführung. Natürlich rechtsgelenkt. Ohne Firlefanz - einfach ein pures Auto. Über den Winter wurde kleinere Details - auch mit kulanter Unterstützung von Ralf - aufgearbeitet und in diesem Frühjahr konnte ich die ersten und nach und nach immer ausgedehnteren Ausfahrten unternehmen.

Und jedesmal war es wieder da: das Dauergrinsen beim Fahren und nach dem Aussteigen aus der schwarzen Perle.

Genauso wollte ich es haben!

Ach ja: ich bin Bernd Hartlieb, bin 51 und wohne in der Nähe des Bodensees. Neben dem Seven interessieren mich alte und neuere BMW-Motorräder sowie gutes Essen und Trinken.

Auf interessante Begegnungen mit den TF-Lesern freue ich mich. ■



Der LSCD-Kalender 2017 Eurer Kalender - eure Bilder

Die ersten Bilder sind schon im Dezember 2016 eingetroffen, ein paar weitere kamen im Laufe des Jahres.

Aber ... Ihr habt doch bestimmt noch welche in der Schublade für 2017 - oder?



Es gibt Stammtische im gelben und im grauen Forum ...

... und wer von uns "grünen" geht zu welchem Stammtisch?

Erzählt uns für den nächsten Tiefflieger was da so läuft - oder im Forum. Nicht alle Mitglieder kennen sich zu dem Thema aus.

Und wer will, kann auch gerne ein paar alte Tiefflieger zu einem Stammtisch mitnehmen - man trifft dort vielleicht den einen oder anderen Caterhamfahrer, der uns noch nicht kennt.

Seven SOS - WhatsApp für die schnelle Hilfe



Wer kennt das nicht - man ist allein auf weiter Flur, weit und breit keine Fachwerkstatt und der Seven streikt.

Was nun?

Wir haben dafür eine WhatsApp-Gruppe gegründet: Seven SOS.

Eintragen kann sich hier jeder lassen, zuständig sind unsere Area-Repräsentanten, sie haben alle Administrator-Rechte, Caterham- und Lotus Seven Enthusiasten zu dieser Gruppe hinzuzufügen.

Aber Vorsicht: das ist kein Quatschboard - ein Hilferuf und wenn eine Fachantwort da ist - direkt kommunizieren - denn wer quatscht fliegt raus.

Wie soll das nun werden mit den Avatars?

Wie schon mal an anderen Stellen angesprochen, die Avatars im forum sind stellenweise zugegebenerweise verbesserungswürdig!

Teilweise sind es Bilder die vermutlich aus der Jugend sind oder aber mindestens 10 Jahre alt.

Auf anderen Bildern verstecken sich die Leute hinter Sonnenbrillen.



Noch schlimmer sind die, die eine Karikatur als Avatar haben.

Daher hier ein Vorschlag: Das Selbstbildnis sollte Euch ohne Sonnenbrille zeigen, und das Bild sollte nicht älter als 3-4 Monate sein. Wer sich ohne Sonnenbrille nackt fühlt, kann die Brille ja auf der Stirn parken. Gibt es da irgendwelche Einwände? :-)

Und auf der Seite "Wir im Bild" kann man noch seine Seven-Daten vervollständigen, z.B. das Kennzeichen. Damit man schnell mal nachschauen kann, ob man den Seven, der da parkt, kennt ...

Welche Farbe darf's denn sein?

Guten Tag Andreas,

bei mir steht demnächst die Anschaffung eines Caterham an, daher bin ich derzeit auf der Suche nach einer hübschen Lackierung.

Im letzten "Tiefflieger" auf den Seiten 36 ff. ist ein graues Fahrzeug mit Mannheimer Kennzeichen zu sehen, das mir gut gefällt.

Kannst Du mir sagen um welchen Grauton es sich dabei genau handelt bzw. mir bitte die E-Mail-Adresse des Eigners mitteilen, auf dass ich ihn fragen kann? Vielen Dank für Deine Mühe

Gero.

Hallo Gero,

der Farbton heißt Jupitergrau L225 und ist der Originalton des Brelzel Käfers.

Inzwischen wird er nach meinem Vorbild von Lambos, Morgans und anderen Supercars werksseitig angeboten ...

Find ich klasse, wenn Gero sich diesem exklusiven Zirkel anschließen will.

Nach dem Motto: „Chris Kentman macht den Trend“

7 Grüsse,

Chris Kentman



The Home of British Sportcars



Official Caterham Service Partner

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



Weltweites Einzelstück
Näher am 620S als am R500
Neuaufbau 271 PS
VB € 58.900,00



Gutschein jetzt bestellen!
Das besondere Geschenk

UK Kit Car Center Kempten

Unsere Leistungen:

- Neu- und Gebrauchtwagen - Verkauf
- Softbits for Sevens alleiniger Deutschland Importeur
- Caterham u. Westfield-Vermietung auch als Geschenk-Gutschein
- Hol- und Bring-Service
- Ihr Ansprechpartner, wenn es um den GW England Import und deutsche Zulassung geht

Ansprechpartner für:

- Englische Cobras
- Fisher Fury
- Gardner Douglas
- GBS
- ListerBell
- Tiger Racing
- Vuhl
- Westfield

..... Weitere folgen.

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

Ich kündige die Mitgliedschaft im LSCD ...

Normalerweise kommen Kündigungen formell, ja fast steril, ohne jegliche Erklärung - auch Rückfragen bleiben meistens unbeantwortet.

Es ist schade, wenn man nicht weiß wieso - weshalb - warum.

Manch einem ist das Sevenfahren doch zu puritisch, ein anderer hat Großserienqualität erwartet, noch ein anderer bekommt sein Schätzchen nicht in seinen Seven - und manchmal ist einem auch nur die Vereinsmeierei oder auch nur unser Verein zu viel.

Das ist alles nicht schlimm, bei einigen Punkten würden wir auch gerne anschließend noch helfen - nein, nicht wenn das Schätzchen nicht in den Seven will - aber wem das Sevenfahren nicht ist, der will auch meistens verkaufen und was hat ein Verein wie wir immer?

Anfragen von Leuten die einen Seven suchen.

Umso mehr freut einen dann folgende Kündigung:

Hallo Andreas,

leider möchte ich meine Mitgliedschaft beim LSCD zum nächstmöglichen Termin kündigen.

Die Sache hat für mich aktuell keine Zukunft. Mittlerweile ist seit wenigen Jahren ein neues Hobby entfacht (Offroad & Fernreisen), welches wesentlich familienfreundlicher ist.

Da ich meinen Seven im letzten Jahr nur noch 350 km und dieses Jahr sage und schreibe keine 40 km bewegt hatte (TÜV), habe ich beschlossen ihn zu verkaufen und erst mal keine Neuanschaffung zu machen.

Evtl. bauen wir nächstes Jahr, mal sehen, da kann man das Geld auch anderweitig nutzen.

Alles hat seine Zeit ...

Jetzt bricht nach 16 Jahren Seven Szene aber für mich eine neue Zeit an.

Herzlichen Dank.

Viele Grüße.

Adam Lentner
www.seven-inside.de



The Car the Club Rebuild

Der englische Club wollte den Seven seines ehemaligen Aktiven Barry Sweeney, der sowohl den Blatchat wie auch den gesamten Internetauftritt des englischen Clubs überhaupt erst möglich gemacht hat, der schwer erkrankt ist und finanzielle Schwierigkeiten hat, restaurieren und wir hatten angeboten, als Akt der Solidarität einen kleinen Beitrag in Form von Restaurierung diverser Anbauteile dazu zu leisten.



Leider jedoch waren im Endeffekt

- a) die Kosten höher als gedacht, nämlich rd. 1.400 € und
- b) die Spendenbereitschaft unserer Mitglieder deutlich kleiner als gedacht, so dass am Club und an Florian, der das Ganze organisiert und in Auftrag gegeben hat, letztendlich dieser Betrag hängen bleiben wird. Damit jedoch ist die Clubkasse deutlich überlastet.

Wir möchten euch daher nochmals herzlich um eine kleine Spende für die internationale Verbundenheit der Seven-Fahrer bitten. ■

Zum Tod unseres Mitgliedes Ronald Maier

Auch wenn es nicht immer einfach mit Ihm war, hatte er doch viele Freunde, für die er auch sehr viel getan hat - die Seven Szene verliert einen Pardiesvogel und eines der letzten Originale.

Hinter der rauhen Schale eines großen Jungen versteckte sich ein hochsensibler Mensch ...



Jetzt ist er nicht mehr da ...

Aber er lebt noch in der Erinnerung seiner Freunde!



Ronald Christian Maier
"der Steinmetz"
* 31. Mai 1959 † 3. Juni 2016
Wir vermissen Dich
Arsenius und Servane

Er war wie immer schneller als wir!



Zum Tod unseres Mitgliedes Toni Lendi

Er war ein Sevenfahrer mit Leib und Seele.

Seit sieben Jahren ertrug er seine schleichende Krankheit. Trotzdem war sein Lebenswille und Optimismus bis zuletzt ungebrochen.



Toni Lendi

*26. April 1946 † 24. September 2016

Toni gab nie auf.

Noch vor einigen Wochen sprach er vom Einbau einer sequenziellen Schaltung in seinen Seven weil sein rechter Arm nicht mehr voll einsatzfähig war.

So entlockte er auch seiner Frau Ruth, die ihn liebevoll betreute, immer wieder eine Lächeln.

Toni verlor den Kampf.

Wir verlieren einen tollen Kollegen.





7. bis 9. Juli 2017

Das schweizer Hotel war schon ausgebucht als die gemeinsame Homepage dann endlich online ging; aber das ist ja nicht weiter schlimm - im deutschen Hotel ist immer noch genug Platz.

Das Programm ?



1.000 Seven - das ist der Plan. Am Sonntag, den 9. Juli auf Donington Park zur Fotoshow.

Und wir werden Ausfahrten unternehmen - sogenannte Blades - immer gut von den Engländern organisiert, Seven bestaunen, mehr als ein Blick auf die auf die Rennstrecke werfen - Caterham Cars wird Samstag und Sonntag in verschiedenen Klassen Rennen veranstalten, am Freitag Abend eine große Welcome-Party und am Samstag ein "Gala Abend" - was immer die Engländer auch darunter verstehen :-)

Ansonsten fehlt uns nur noch die Buchung der Fähre - irgendwie lassen sich die Fährgesellschaften verdammt viel Zeit.

Aber das Problem werden wir auch noch lösen ...

Wer sich noch nicht angemeldet hat:

<http://www.60years7.info/>

Trip in die Vergangenheit: Der Seven Sprint

Mit dem Caterham Seven 165 besinnt sich Caterham Cars auf seine Historie und Tugenden. Der 165er transportiert Colin Chapmans Philosophie in die Gegenwart. (Frei nach seinem Zitat: "Mehr Leistung macht ein Auto auf der Geraden schneller, weniger Gewicht macht es überall schneller")

Mit dem Seven Sprint setzt Caterham dem Ganzen nun die Krone auf, und das gleich sechzigmal!

Der Caterham Seven Sprint ist optisch an die Gründungszeit von Lotus Cars angepasst. Mit langen Kotflügeln, den schmalen Reifen auf den wunderschönen Retrodesign-Stahlfelgen, runden Rückleuchten, grauen Chassis und den möglichen Farbkombinationen, kommt der Seven Sprint geradezu aus den 60ern zu uns gefahren. Die rote Innenausstattung mit dem wundervollen Motolita Holzlenkrad, den Smiths-Instrumenten und exklusiven Details komplettiert diesen Eindruck. Angetrieben wird das Leichtgewicht vom bekannten 3 Zylinder Turbo Motor von Suzuki der mir bereits beim Test des 165 mit seinen nur 80 PS extrem viel Freude bereitet hat. Da die Auflage des Seven Sprint auf nur 60 Stück begrenzt ist, werde ich wohl nicht in den Genuss einer Probefahrt kommen und kann mich mit euch nur an den wunderschönen Bildern erfreuen.

Weiter so Caterham und danke für dieses außergewöhnliche Modell - auch oder gerade wegen der limitierten Auflage. ■



Klein Goodwood Revival made in Germany auf Schloss Dyck - oder: Classic Day's 2016

Rund 7600 Oldtimer- und Liebhaberfahrzeuge standen beim großen Treffen auf dem Dycker Feld. Mehr als 110 Clubs trafen sich.



Die Zugmaschine war voll gepackt, der Seven auf dem Hänger hing dran - ab nach Schloss Dyck hieß es am Freitagmittag. Auf den letzten Kilometern Autobahn und bis ins Hotel klebten zwei Sunbeam am Heck - hatten die sich verfahren und kannten den Weg zum Schloss nicht? Nein, auch sie hatten unser Hotel gebucht. Also Sybille absetzen und ab zum Schloss.

Hier wurde das Zelt und sonstiges Zubehör in den vom Seven-Jünger bereit gestellten Anhänger für die Nacht verstaut und das uns zugewiesene Parkfeld mit Stangen und Absperrband gesichert - soweit möglich. Denn auch dieses Jahr waren wieder ein paar wildparkende Freitagsbesucher da, die genau auf unserem Feld ihre Schätzchen abgestellt hatten - also wurden sie mit dem Absperrband "eingeschlossen".

Dann ging es ab ins Hotel, etwas frisch machen und mit den zwischenzeitlich angereisten pünktlich um 18:00 Uhr zu Fuß ins Haus Porz - Schnitzel und Bier warteten schon auf uns. Wir saßen wieder im Saal oben rechts - wie letztes Jahr zu Anfang an zwei Tischen und zum Schluss ... die Tische haben mit Ach und Krach gereicht. Ich weiß nicht, wie man die Tischform nennt, die wir am Freitag da aufgestellt hatten.

Am Samstagmorgen dann gemeinsame Anfahrt zu Schloss Dyck - wir dachten, wenn wir pünktlich losfahren, kommen wir ohne Stau bis ins Ziel - weit gefehlt. Selbst Andreas mit dem Schlüssel für den Hänger, der eine ¼ Stunde später kommen wollte - hing unendlich im Straßenverkehr fest.



Unser Stammlokal in Grevenbroich



Stau am frühen Morgen



Großes Treffen nochmals am Samstag Abend - mit Schnitzel bis zum Abwinken



Jeder und alles war wieder vertreten



Diesmal nicht zu übersehen - die Muscle Cars



Das Schloss



Was einem liebe Nachbarn so alles häkeln ...



Lotus-Sticker gibt es immer - aber Caterham?



Großes Treffen nochmals am Samstagabend - mit Schnitzel bis zum Abwinken



Youngtime-Clubs soweit das Auge reicht

Dank Gabi, die in einem kleinen Marathonlauf uns den Schlüssel brachte, konnten wir noch einigermaßen pünktlich mit Zeltaufbau und Kaffee kochen beginnen.

Das Wetter spielt wieder mit, ein neuer Schloss-Dyck-Rekord mit 33 Seven wurde aufgestellt. Das ganze mit englischer, französischer, belgischer und niederländischer Hilfe.

Wer Glück hatte, sah oder traf einen oder mehrere der Ehrengäste: Jutta Benz, Ellen Lohr, Derek Bell, John Fitzpatrick, Jochen Mass, Strietzel Stuck, Frank Biela, Christian Geistdörfer, Roland Asch, Klaus Ludwig, Ralf Waldmann, Leopold Prinz von Bayern, Mario Ketterer, Eckard Schimpf und Walter Röhrh gab sich dieses Jahr die Ehre.

Nicht unerwähnt bleiben soll auch unsere Mitglied Ludger Rippelbeck - unser Minibote - der für uns untypisch - aber stielrecht mit seinem neuen Spielzeug, einem Morris Mini Baujahr 1961 aufgebaut nach FIA BMC Works Rallye Car mit einer 40 Weber Split Vergaseranlage, sogar an einem Sonderlauf teilnahm.

Am Abend war dann nochmal Schnitzel im Brauhaus Porz angesagt.

Diesmal bekamen wir gleich den linken Saal im ersten Stock zugewiesen und setzten uns in zwei Tischreihen zu Speis und Trank.

Auch am Sonntag wieder das gleiche Prozedere, gemeinsame Anfahrt - diesmal ohne große Staus, Zelt aufbauen, viel Kaffee und Tee kochen, Shortbreads, belgische Waffeln und Eis essen, viel rum-palavern, dann irgendwann am späten Nachmittag Zelt abbauen, alles verstauen und gemeinsam getrennte Wege gehen ...

Das nächste Jahr schreit regelrecht nach einer weiteren Steigerung.

Wie wäre es, wenn jeder Sevenfahrer einen weiteren Seven mit-bringt? ■



Der "Mini"-Bote

CUSTOM SEVENS



gesammelt von Martin Stather

Der frühere Bundeskanzler Helmut Schmidt antwortete einmal auf die Frage eines Journalisten, was für eine politische Vision er habe, „Wenn ich Visionen habe, gehe ich zum Arzt!“

Auf anderen Gebieten sind Visionen nicht von Nachteil - viele von uns machen sich Gedanken, was aus dem Seven in ein paar Jahren werden wird – gibt es ihn dann überhaupt noch, wird Caterham mal wieder verkauft werden und wie ist das mit der Einfuhr, wenn Großbritannien nicht mehr in der EU ist?

Es gibt jedoch Designer, die sich, zumindest was die äußere Form betrifft, eine Menge Gedanken machen, wie in ihrer Vision der Seven der Zukunft aussehen sollte. Die Jungs fühlen sich dabei weniger Colin Chapman oder Graham Nearn verpflichtet, als ihrer eigenen Kreativität und der (durchaus berechtigten) Frage, wie man den Seven außerhalb seiner Ursprungsform heute neu sehen könnte.

Wir stellen hier 3 Beispiele vor: Den schwedischen Entwurf von Bo Zolland, den britischen von Diseno-Art und den des belorussischen Designers Yuri Zamkovenko.

Zunächst der

Indy-Seven von Bo Zolland

Der Gitterrohrrahmen des Seven mit der unabhängigen Vorder- und Hinterradaufhängung ergibt eine Grundform, die ein bestimmtes Maß von Kreativität bei der Karosserie erlaubt – im Wesentlichen kreierte man eher eine Art Verblendung als einen tragenden Korpus wie bei einer selbsttragenden Karosserie, was ein größeres Maß an künstlerischer Freiheit ermöglicht. Diese künstlerische Freiheit wurde beim Seven nicht immer genutzt – zu sehr war man darauf bedacht, die sakrosankte äußere Form nicht zu verändern. Natürlich gibt es einige Custom-Seven auf der Welt, aber es gibt keine Karosiers, die Einzelanfertigungen für die Menschen anbieten, die einen etwas anderen Look bevorzugen würden, was eigentlich schade ist.

Das Fehlen solcher Angebote inspirierte das schwedische Designerteam Bo Zolland Design AB, eine Serie von 3-D - Simulationen anzufertigen, die vom 60er Jahre Indy-Car Stil beeinflusst sind. Die Designs sind alle flach und windschlüpfrig, manche haben sogar klassische geteilte Frontscheiben, alle verfügen über freistehende Räder ohne Kotflügel, integrierte Scheinwerfer, Überrollbügel und einen Auspuff, der als Ellenbogenwärmer für den Fahrer durchgeht.

Von einem rein ästhetischen Standpunkt aus gesehen, sind die Entwürfe einfach phantastisch. Einzig die Scheinwerfer würde ich gerne ändern wollen – nur zu gerne hätte ich sie so, dass man sie in die Motorhaube einklappen könnte, um eine saubere Haubenlinie zu erreichen, wenn man den Wagen tagsüber fährt. Falls jemand eine alte, englische Maschine zum Blechtreiben hat (Youtube-link zum Angucken: [old English wheeling machine](https://www.youtube.com/watch?v=old-english-wheeling-machine)) und auch noch genügend Zeit, kann er den Youtube-link: [buy yourself a Caterham Seven kit](https://www.youtube.com/watch?v=buy-yourself-a-caterham-seven-kit) anklicken und aus diesen Autos Realität werden lassen, allerdings bitte ich mir aus, dann euren alten Freund JamesMcBride bei Silodrome anzurufen, damit er auch mal fahren kann.

(Quelle: Silodrome, www.silodrome.com/caterham-seven-custom-car/) Autor: James McBride

Noch ein Vorschlag:

Der Diseno-Art New Seven

Dieser Vorschlag nimmt sich nicht den originalen Gitterrohrrahmen als Grundlage, vielmehr entsteht hier ein ganz neues Auto. Das Konzept eines neuen Lotus 7 wurde von Diseno-Art entwickelt, weil man das Gefühl hatte, dass das Original nun seit beinahe 60 Jahren praktisch unverändert in Produktion ist und man die breite Palette von Original und Nachbauten um ein moderneres Konzept erweitern wollte.

Der neue Seven ist etwas größer geraten als das Original und auch etwas ausgefeilter, wie zu erwarten war. Wie der alte Seven kann er, in schier unendlicher Art und Weise modifiziert und bestückt werden, individuell auf seinen Eigner abgestimmt. Er kann sowohl als Wochenend-Spaßauto gebaut werden, schnell, agil und mit ein paar Annehmlichkeiten versehen werden, oder er kann nur für Rennen gebaut werden, allem beraubt, was er nicht wirklich braucht, mit Überrollkäfig, Treibstoffsystem für den Renneinsatz und eingebautem Feuerlöschsystem.

Angeboten werden könnte eine große Anzahl von Goodies und Teilen, die dem Besitzer einen maßgeschneiderten Aufbau ermöglichen. Die Karosserieteile wurden so gestaltet, dass sie einfach zu wechseln sind, entweder für Reparaturen beim oder nach dem Rennen, oder für Wartung und Upgrades.

Der Lotus New Seven könnte eine Vielzahl von Motoren aufnehmen, wäre jedoch vor allem für kleinere 4-Zylinder Direkteinspritzer gedacht, normal beatmet oder mit Turbolader. Der Antrieb läge bei der Hinterachse.

Der Lotus New Seven wurde von Diseno-Art entwickelt, um in die Lotus-Palette höherwertigerer Automobile zu passen und um in den nächsten Jahren



über das Lotus Vertriebsnetz verkauft zu werden. Ob das so sein wird – wohl eher unwahrscheinlich.

(Quelle: Diseno-Art; www.diseno-art.com)

New Lotus Seven

Yuri Zamkovenko ist ein junger Designer aus Minsk, Weißrussland, Absolvent der dortigen Staatlichen Akademie der Künste, der als Freelancer bereits viele Entwürfe für die Automobilindustrie abgeliefert hat; im Wesentlichen Verbesserungs- bzw. auch Erneuerungsvorschläge für bereits existierende Modelle. Im Netz findet sich außer seinen Entwürfen praktisch nichts.

Er hat sich wohl am Ehesten am Konzept des Aero-Seven orientiert, wobei die Vorderräder frei stehen, die Scheinwerfer sind in die Karosserie integriert. Eine insgesamt eher unausgereifte Vision, bei der sich der Designer wohl kaum Gedanken zum Innenleben gemacht hat. Nichts desto Trotz überlegenswert. Besser eine Vision als keine.



Wie auch immer: so lange sich die Leute Gedanken über die Zukunft des Seven machen, ist er noch nicht Vergangenheit. ■

Der 500ste Caterham Seven

Nischenmärkte, besonders im Bereich Automobil, sorgen vor allem für zwei Dinge: Erstens bleibt man als Besitzer eines seltenen Fahrzeuges immer ein Exot, und zweitens feiert man Jubiläen etwas seltener, dafür umso heftiger.

Weit ab der grossen Schweizer Wirtschaftszentren wie Basel, Zürich oder Genf, hinter den Luzerner Moränenhügeln der letzten Eiszeit, befindet sich seit 38 Jahren die Quelle der Technischen Emotionen, zu erreichen über Dagmersellen, welches nichts, aber auch gar nichts mit der Dämar zu tun hat. Mit zarten Lebensjahren als Tweens begannen dort bei Nebikon und Schötz die beiden Enthusiasten Elisabeth und Fredy Kumschick Ihre Liebe zu den Britischen Fahrzeugen zu manifestieren, genauer die des Konstrukteurs Colin Chapman. Ein Uralt-Video aus dem Nach-



lass des Ehrenpräsidenten Roger Savaré aus jener Zeit, welches auf der Website des Schweizer Seven-Clubs www.isos.ch betrachtet werden kann, spielt da so eine Art Zeitzeuge. Darauf zu sehen ist eine Szene, wo die Kumschicks und die Savarés Reifen im Dreck drehen. Warum die das tun ist eine andere, vertrauliche Geschichte aus der Gründerzeit.

Nun gut, seit mehr als 38 Jahren importieren die Kumschicks Caterham Sevens in die Schweiz, zuerst nur als einfache Handelsleute, ab 1983 dann als offizielle Importeure. Während des Schreibens dieser Zeilen



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
tklein@7cars.de

berichtete Fredy ausführlich, welche „technischen Highlights oder Wunder“ da genau importiert wurden. Ja, es scheint gerade so, als schmeissen die Briten Ersatzteile in eine Tonne, schüttern diese, und dann kommt ein Seven raus. Irgendwie zusammengewürfelt. Manchmal läuft's, manchmal nicht, und so verpasste Kumschick Sports Cars auch dem 500sten importierten Seven das notwendige „Swiss Finish“, welches besonders auch Occasionen so interessant machen. Qualität zahlt sich aus, denn Kumschick Sports Cars ist einer der grössten Caterham Dealer.

Es war wohl irgendwann im Februar 2016, als Joaquin Gabarron dem unbändigen Drang folgte, einmal in seinem Leben beim offiziellen Caterham Cars Importeur vorbeizuschauen. Der Spanisch-Schweizer Doppelbürger, welcher selbst als Dreikäsehoch aus Katalonien „importiert“ wurde, lebt nämlich bei Genf, was für Schweizer Verhältnisse am anderen Ende der Welt bedeutet. Beim Besuch bei Kumschick Sports Cars wur-



Graham Macdonald - CEO at Caterham Group - mit Fredy Kumschick

Manchmal läuft's, manchmal nicht, und so verpasste Kumschick Sports Cars auch dem 500sten importierten Seven das notwendige „Swiss Finish“.

de ihm kurzerhand eine Testfahrt mit einem giftgrünen Seven 485 SV offeriert.

Gabarron nahm die Herausforderung selbstverständlich an, denn was der Verkauf damals noch nicht wusste war, dass der Neuliker in Wahrheit ein alter Hase mit elektronikfreien Rennautos ist. So präsidierte Joaquin während 10 Jahren das „Groupement des Écuries Genevoises“, eine Organisation des Motorsports mit mehr als 600 Mitgliedern. Natürlich ordnete er dort nicht nur Papiere, sondern besitzt seit seinem 18. Lebensjahr die Rennlizenz, und gewann auch den europäische NASCAR Championship welches zuletzt in Le Mans stattfand. Der Kulturschock auf die kleinvolumigen Motoren des Caterham musste gewaltig aber nachhaltig gewesen sein, denn jetzt gab es kein Halten mehr: Nach 15 Minuten Probefahrt musste ein 485er her.

Im Gespräch kommt Joaquins ausgeglichenes und sympathisches Wesen sofort zu Geltung, sein südländischer Charme in Kombination mit den Schweizer Eigenschaften eines seriösen Genfer Privatbankiers ohne lackierte



Nitrofahwerk



Carbon-Gehäuse



Motor



Das Cockpit



No. 500



Allüren machen den 48jährigen sofort zum liebenswerten Gesprächspartner. Die ursprünglich geplanten 30 Minuten Interviewzeit dehnten sich mühelos auf zwei Stunden aus. So erfuhren wir auch viel mehr über den Besitzer des 500. Caterham Seven in der Schweiz. Er machte die typisch Schweizer Autokarriere durch, wie wir das in dieser Generation kennen. Zuerst frisierte 2-Gang Töfflis, dann trial motorbike mit 350 ccm Maschinen (Joaquin war einige Jahre lang der Speaker der Fédération International de Moto), später der typische Strassengegner der frisierten Golf GTI, die wir damals „Golf-Fridus“ nannten, ohne natürlich damit den Lotus Meister in der Schweiz zu meinen. Sein erstes Rennauto war ein Renault 5 GT Turbo Cupmodell, und den ersten visuellen Kontakt mit einem Caterham Seven hatte Joaquin vor dem Fernseher, als „The Prisoner“ über die Mattscheibe lief. Gabarron besass seit seinem 18. Lebensjahr schon unzählige Fahrzeuge, an welche er sich nicht mehr vollständig erinnern kann, aber 10 ganz spezielle Fahrzeuge waren schon darunter, meint er. So zum Beispiel zwei Porsche, ein RS und ein Cupfahrzeug. Doch da war immer dieses Ding im Hinterkopf, wie er es auch am Automobilsalon in Genf des Jahres 1993 sah. Der ein Meter hohe „Chlapf“ ohne Schnickschnack, bei welchem man „auf“ der Hinterachse sitzt: Caterham Seven! Doch bevor er den automobilen Olymp bestieg, kaufte er sich zuerst mal einen



Der erste und der 500ste

Lotus Elise Mark I, der ja irgendwie verwandt ist. Trotzdem wurde er immer und immer wieder von Freunden stimuliert, sei dies durch seinen Nascar-Copiloten Frédéric Gabillon, welcher in Frankreich auch schon den Caterham Cup gewonnen hatte, oder mittels Lesen des „sevenser.fr“ Forums.

Nun gut, nach der Probefahrt mit dem 485 SV war der Virus implantiert, die Sucht war geschaffen, ein Verkaufsgespräch mit Fredy Kumschick stand auf dem Programm. Man sah sich die Lieferliste gemeinsam durch, wo die vorgefertigten und bestellten Schweizer Importe aufgeführt sind. Rote, schwarze, gelbe und blaue Sevens sollten in den kommenden Monaten angeliefert werden. Doch auf dieser Liste des Importeurs war auch klar erkennbar, dass ein blauer 485 S der 500ste Caterham Seven sein sollte, welchen Kumschick hinter die Landesgrenze schafft. Genau der sollte es sein, ein Jubiläum Seven!

Für CHF 77'777 wurde gut fünf Monate später diese Spezialedition ausgeliefert, welche sich technisch und optisch von den Standard 485 abhebt. Zuerst ist das Nitron Fahrwerk zu beachten, dann wurden die Carbon-Sitze des in der Schweiz für die Strasse

nicht verfügbaren 620 R verbaut, und das Chassis so dank Nitron-Rennfahrwerk noch weiter zur Strasse zugeführt. Die Radlast ist individuell einstellbar und im Cockpit glänzt ein Carbon-Effekt Bezug.

Dann kam der FIA Überrollbügel zum Einsatz, die Blinker, Schweinwerfer sowie die Rückspiegel wurden aus Carbon gefertigt, ein abnehmbares Lenkrad montiert, und die Pedalerie auf ein Renn-Setting angepasst, und das ganze Fahrwerk für den Clubsportbetrieb auf der Rennstrecke noch besser ausbalanciert.

Joaquin hat seinen erst vor wenigen Wochen ausgelieferten 485 S schon ausgiebig getestet. Bereits 2'500 Kilometer hat er von Genf aus abgespult, besonders die Deutschschweizer Alpenpässe haben es ihm angetan. Freuen wir uns mit ihm über den 500sten Seven in der Schweiz, und geniessen wir mit ihm das Clubleben in einer ganz besonderen Gesellschaft der Enthusiasten dieses im kommenden Jahr 60 Jahre alt werdenden Vollblutportlers. ■



500. Caterham ausgeliefert – Herzlichen Dank für die Kundentreue!

Kumschick Sports Cars AG: Seit 38 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



Abbildung Caterham Seven 485 S3: CHF 65'500.--, ausgestelltes Modell CHF 77'777.--. Motor: 2.0, 240PS, Leergewicht 540 kg, 0-100km/h in 3.5 Sek., Verbrauch gesamt: 7.7 l/100km, CO2 179 g/km, Durchschnitt aller Neuwagen 139g/km, Energieeffizienzklasse G. Preise inkl. MWST. Preis- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

Das 36. Internationale Seven Meeting

in der Schweiz und das 8. Weltwunder... ...oder von Erfolgen und Niederlagen

Sommeraktivitäten in diesem ehemaligen Glanz & Gloria Kurort bis auf wenige homöopathische Dinge abgebaut wurden, die Teller auf dem Tisch kleiner, die Preise dafür aber immer fetter wurden. Eine alte, ja uralte Diskussion. Im Nachlass von Roger fand ich ein Schreiben vom September 1985, in welchem das Thema bereits auf der Tagesordnung stand, und dabei hatte man damals gerade erst das 4. St. Moritz absolviert.

„Weisch“, meinte der damalige Präsi nach doch schon 10 Jahren Organisationsmeisterei, „du muesch gse, dass es ebe ned möglichech, aneme andere Ort aus Sanckt Moritz esones Meeting zmache. Elei scho daas met'e Bolizei esch en Sanckt Moritz eimolig!“ Gugus,



Jaja, nach dem Meeting ist immer auch vor dem Meeting, und man weiß ja nie wie viele dann auch wirklich kommen werden. Aber nun mal langsam der Reihe nach, immer hübschli aus der Sicht eines Organizers, der so ein Treffen schweißgebadet immer mit ganz anderen Augen sieht.

Der Organisator sitzt ja sozusagen auch am Hebel der Macht. Schon im Jahre 1991 führte ich endlose und auch gehässige Diskussionen mit dem damaligen Vereinspräsidenten Roger Savare darüber, warum denn in Colins Namen das „St. Moritz Meeting“ denn immer in diesem St. Moritz stattfinden müsse. Ich meine im Engadin ist es auch im Juli kalt, und wir erlebten auch schon dicken Schneefall dort oben. Verschlimmernd kam dazu, dass die wenigen



dachte ich, ließ es dann aber stecken.

Klar, wenn man sich unter den verschiedenen Stakeholdern (Hotels, Polizei, Fremdenbüro, etc.) schon gut kennt, und gemeinsam Erfahrung sammeln konnte, dann geht alles viel besser von der Hand. Und zudem: Ein Teilnehmer von diesem Jahr erzählte mir, dass er einzig nur deshalb an die früheren Treffen fuhr, weil er in Steffanis Einstellhalle seine Sevensnase aus einem Fenster lugen sah. Den Rest interessierte ihn eigentlich nicht. Wie bitte?

Aber egal. Am 6. Juli 2015 war das 35. Seven Meeting in St. Moritz vorbei, und es standen bereits verschiedene Entscheide für das 2016er Meeting an. Wie es so die Tradition vorschreibt, startet der Event nicht nur am runden Jubiläumstreffen bereits am Donnerstag, sondern auch am darauffolgenden Jahr, wenn der Verein einen runden Geburtstag feiert. Das Veranstaltungshotel stand wie immer zuoberst auf der To-Do Liste, weil es könnte ja mal wieder sein, dass mehr als 100 Seven anfahren. Und wer hat schon Platz für 150 Personen. Der Vorstand musste aus einer Auswahl von 5 Hotels wählen, wobei keines in St. Moritz ansässig war. Die allermeisten entschieden sich für die Schatzalp in Davos, wobei nur, wenn auch die Zufahrt möglich wäre. Der Zauberberg, so benannt von Thomas



Mann in seinem im Jahr 1924 erschienenen Roman, ist so etwas wie ein Heiligtum der esoterischen Grünen, ein Goldenes Kalb am Berg, wo jegliche Art von Befahren der Wege ein Sakrileg, ja einer Gotteslästerung gleichkommt, und mit der wieder auferstandenen Spanischen Inquisition mit Häuten, Strecken, Vierteln und lebendig Verfeuern geahndet werden muss. Nur schon der Gedanke an ein Befahren der Schatzalpstrasse ist des Teufels.

Aber man gibt ja nicht gleich auf.

So versuchte ich es zuerst bei meiner Schwägerin, eine langjährige Hoteldirektorin aus Davos, welche im Ort alle kennt. „Ja, da ist Pius App zuständig“ meinte sie, und schob gleich nach: „Sevens auf der Alp? VERGISS ES!“

Nun gut, man soll ja nie aufgeben. Die erste Antwort per Mail lautete, dass man 30 Parkplätze bei der Talstation für 20 Franken die Nacht anbieten könne... - nicht aufgeben-anrufen... Ich schickte ein paar Bilder unserer „Oldtimer“ und am 13. August 2015 sprach der Herr der Schatzalp ein Machtwort:

„Wir können es ermöglichen, dass Sie mit Ihren Autos auf die Schatzalp fahren und hier oben parkieren, jedoch müssen wir entweder auf Ölwannen oder Matten unter den Autos bestehen, damit

kein Öl oder andere Flüssigkeit in den Untergrund gelangen. Falls es doch zu Schäden kommen würde, müssten wir Ihnen die Kosten vollumfänglich in Rechnung stellen. Wir bitten um Ihr Verständnis, die Schatzalp ist nicht ohne Grund autofrei, wir haben eine wunderbare Flora rund um das Hotel, die es zu schützen gilt: <http://www.alpinum.ch>“

Tatää: Soeben wurde das 8. Weltwunder geboren, der LSOS konnte den Ausländern auch dieses Jahr etwas bieten, was es alleine nicht zu kaufen gab. Jetzt mussten nur noch die Details entwickelt werden. Doch steckt der Teufel auch genau dort. Ein solches Killefützchen waren die geplanten Besichtigungen, wie beispielsweise der schon bald wieder verworfene Besuch der Mondschein Brauerei in Davos. Bei meinem ersten Anruf klingelte das Telefon dort sehr lange, bis dann ein Bergweib endlich ein lallendes „Halllooo“ in die Sprechmuschel krächzte. Da die Frau außer Stande war, ein nüchternen Satz einigermaßen verständlich herzugeben, legte ich mit dem Versprechen auf, es am nächsten Tag nochmals zu versuchen. Tatsächlich, anderntags lief das Gespräch doch recht flüssig. Allerdings als mir die Dame mitteilte, dass die größte Gruppengröße maximal 15 Personen beinhaltete, gab ich es auf.

Eine zweite Besichtigung war mit dem Ova Spin geplant, ein Wasserkraftwerk an einer imposanten Schlucht in Richtung Ofenpass. Bei den ersten Abklärungen klang noch alles nach herzlich willkommen. Erst im Juni, als ich die Nägel mit den Köpfen sehen wollte, ging es plötzlich nicht mehr flott. Auch hier wurden die Gruppengrößen massiv limitiert, und die Seven hätten auf einem Parkplatz 2 Kilometer vom Werk entfernt parkiert werden müssen. Nö, wir sind keine Blüemlipflücker.

Die dritte Knacknuss war das geplante Breakfast im „Valley of Lakes“, oder auf Deutsch dem Aargauer Seetal, in welchem der Organisator zu einem stattlichen, damals noch sportlich drahtigen Mann herangewachsen ist. Am Hallwilersee gibt es drei Restaurants direkt am Ufer, welche auch eine grosse Meute problemlos bewirten kann. Das erste Lokal, die Seerose in Meisterschwanden, wollte pro Frühstück sagenhafte 80 Franken, bot dafür aber keine Plätze direkt am See an. Das zweite Lokal, die Schiffplände in Birrwil, war ein paar Franken günstiger, allerdings hätten wir die Sevens im Dorf parkieren müssen, 2 Kilometer und 200 Höhenmeter entfernt. Das dritte Lokal, der Delphin, gab keine Laute von sich, und die Alternative auf dem Homberg hatte gerade einen Besitzerwechsel hinter sich und somit keine Lust auf uns. Somit blieb der Eichberg, wo man



normalerweise die ganze Alpenkette sieht, die beiden Seen zu Füßen. Nun, dass es am Tag der Veranstaltung einen hässlichen Nebel hatte konnte ich damals nicht voraussehen.

Ebenso eine Herausforderung war die Organisation für das Backpacker-Bundle. Am Donnerstag hatten wir den Zeltplatz vom letzten Jahr auf sicher, aber in Davos war der Campingplatz unzumutbar weit weg und zudem erst im Juni für eine Reservation erreichbar. Da einige Wochen vorher ein Hochwasser den Zeltplatz geflutet hatte, gab es nur Bettlager, weshalb die Camper ihr Zelt zuhause lassen konnten.

Allerdings brachte mich das Wetter dieses Jahr zur schieren Verzweiflung, da die nette Software der Navigationssysteme ihre Basisdaten von den Verkehrsmeldestellen bezieht, und wenn da ein Bergpass als geschlossen gemeldet ist, kann man den auch nicht planen. So machte ich mich erst Mitte Juni auf, die Routen in den Bergen zu zeichnen, was leider nicht zu 100% gelang, doch niemand hat es gemerkt. Der letzte Pass öffnete an unserem Wochenende im Juli.

Dann gab es noch gehörig Ärger mit den T-Shirts. Die deutsche Firma, welche schon im letzten Jahr gestickt hatte, nahm die Bestellung dankbar anfangs Juni entgegen, um sich dann fünf Tage später wieder zu melden, dass man nochmals bestellen sollte, dass die Textilien dann so Mitte Juli angeliefert werden. Scheiße! Dann ist das Meeting vorbei. Nach längerer Abklärung fand ich dann einen Schweizer Produzenten, welcher mir gedruckte Shirts in der benötigten Qualität rechtzeitig zustellen würde. Was dann folgte war der übliche administrative Albtraum. Zuerst bestellte ich, dann gab es ein Hin- und Her wegen dem Hersteller der Textilien, und obwohl ich mich schon längstens entschieden hatte, gab es noch immer neue Varianten. Dann bestellte ich schriftlich, worauf eine Auftragsbestätigung folgte. Erst dann habe ich erfahren, dass man bei der Firma zuletzt noch die Auftragsbestätigung bestätigen muss... Kurz vor Meeting dann ein Anruf. Die Shirts wären schwarz/weiss bedruckt anstatt grün/schwarz/weiss, man wolle express nachliefern, und die falschen Dinger karitativen Zwecken spenden. Nach meinem Aufbegehren konnte ich die „falschen“ bei Fribourg abholen, die richtigen per DPD zuhause in Empfang nehmen, jeder kriegte nun zwei Shirts.

Da die Jubiläen traditionell immer an drei Tagen gefeiert wer-

den, letztes Jahr das 35. Meeting und dieses Jahr der 35. Vereinsgeburtstag, startete die Get Together Party in Schötz schon am Donnerstag. Elisabeth teilte mir mit, dass die Koch-Crew vom letzten Jahr an diesem Donnerstag keine Zeit habe, und nun als Notlösung eine andere Crew her musste, welche den Cater-Ham-Burger vorbereitete. Glücklicherweise klappte die Party ohne Zwischenfälle, und der ganz kurze Regenguss konnte vom Organisator als Ansprachezeit benutzt werden. Auch die Hotels spielten mit, dort gab es mit Ausnahme der Reservation kaum Zusatzaufwand. Das Meeting konnte beginnen.

Anstatt nun die schöne Anfahrsstrecke zu genießen, fuhren der Sekretär Jürg, Webmaster Rainer und meine Wenigkeit auf dem Blümchenpflückerpfad (aka Autobahn) direkt auf die Schatzalp. Dort gab es einiges vorzubereiten, so zum Beispiel das Aufstellen der Wegweiser, da die Zufahrtsstraße eben gut versteckt im Tal liegt. Denn die Straße wird ja normalerweise nur als Fuß-Saumpfad verwendet. Oben angelangt lag die Unterlage bereit, welche in die korrekten Längen geschnitten und ausgelegt werden musste. Am Freitag lief der Schweiß, von der schönen Aussicht gab es kaum was zu sehen, bis der letzte Sevens die Naturstrasse heraufgeklommen war.

Die Schweiz hatte bereits seit letztem Jahr mit einem teuren Schweizerfranken zu kämpfen, was aber die Gastronomie nicht davon abhält, für das Essen exorbitant viel zu verrechnen. Seit die Arbeitgeber in dieser Branche einem Gesamtarbeitsvertrag mit Mindestlöhnen unterliegen, kriegt eben ein Barkeeper im Monat auch schon 5'000 Franken Lohn, was sich dramatisch auf die Preise auswirkt. Da wir uns mit dem Meetingpreis bereits am allerobersten Limit bewegten, musste am Freitag das preisgünstigste Menü her: Fondue für 38 Franken/Person plus Salat für CHF 12, dafür a Diskretion, so wurde mir versprochen. Leider arbeitete in der Küche kein Walliser, weshalb das Fondue durchaus als Käsesauce gelten konnte. Als dann beim zweiten Caquelon ein Mehrpreis verlangt wurde, stieg mein Blutdruck ins Unermessliche, und meine Worte gegenüber dem Personal steigerten sich in das typische Staccato eines aggressiven Verbalsturms, was mein Tischnachbar zum Anlass nahm, seine Hand beruhigend auf mein Haupt zu legen. Und überhaupt hatte mich der „Manager Beverage & Food“ 30 Minuten vorher schon wegen den homöopathischen Weißweinrationen bis aufs Blut gereizt. Der Freitag war gelaufen.

Der Samstag startete lieblich (im Nebel ruhet noch die Welt, usw.), das Frühstück war ganz ok, der Tag konnte für die anderen am Berg beginnen. Der Organisator bewegte seinen Seven lediglich 20 Meter über den Parkplatz, und war tagsüber mit den Blachen beschäftigt. Via den Facebook Einträgen konnte ich den Tagesablauf der Teilnehmer live verfolgen, da klappte alles unfallfrei. Am Nachmittag traf dann die hervorragende Band „The Hot String Blues Band“ aus Italien ein, um die Instrumente einzustimmen. In meinem ganzen Leben habe ich noch nie so einen virtuosen Lead-Guitar Spieler live gehört, ein Fachmann, der es mit den Größen der bekannten Musikszene locker hätte aufnehmen können. Trotzdem zogen es die meisten vor, den Abend nach dem Nachtessen vor der Glotze zu verbringen, es war Europa Meisterschaft der 22 Idioten, welche während 90 Minuten verzweifelt versuchen, ein ledriges Rund in ein eckiges Netz zu schießen. Wahrscheinlich war der Ball mit einem Seven bedruckt. Rückwirkend betrachtet hätten wir anstatt auf dem Berg auch irgendwo in einer Stadt ein Public Viewing buchen können, alles wäre dramatisch billiger gekommen. Natürlich hätte ich auch den Fernseher sabotieren können. Wenigstens hatte es an diesem Abend genügend Rotwein auf den Tischen, so dass der Rest noch an der Bar geleert werden konnte. Auch die Veganer, die Allergiker und die Raucher kamen auf ihre Kosten, wenn auch zum Missfallen der Nichtraucher. Man kann es heute nicht mehr allen recht machen, selbst dann wenn man Exklusives aufischt.

Das Fotoshooting im Arvenwald am Sonntag klappte ganz gut, das Bild sah grotesk aus wie ein Stau im Wald. Das ist so aberwitzig, dass es glatt als moderne Kunst durchgeht. Gut, einige parkierten

am Samstagabend im Tal, weil die Kieselsteine doch eine eitle Gefahr für Lack und Ölwanne darstellten; Leute, welche wahrscheinlich noch nie durch eine Baustelle gefahren sind (gut, die meisten davon fahren ohnehin den Seven auf dem Hänger spazieren). Jeff aus England mit seinem betagten Vierer ohne Hänger hatte dann auch ein großes Loch in der Ölwanne, welches das Naturschutzgebiet auf der Schatzalp schwarz einfärbte. Das Hotel hat bis heute noch keine Rechnung dafür gestellt, der Gärtner soll den Gerüchten nach aber einem Herzinfarkt erlegen sein, ich habe Blumen in Kranzform geschickt.

Der Aufwand für ein solches Treffen bedeutet ein Jahr Vorbereitung und etwa anderthalb Monate Freizeit im Raffer, Website, Administration und Evaluationen, Besichtigungen und gute 1'500 Kilometer im „zivilen“ Fahrzeug. Dazu kommen dann die üblichen Meckereien und Lobhudeleien, was alles gut und was alles schlecht gewesen ist, und das alles selbstverständlich zum einzigen Gotteslohn. Da fragt sich der geneigte Organisator zu vollem Recht: Was gibt es schöneres als einfach nur Seven fahren? Ich werde kein „The International“ mehr organisieren. Nicht in diesem Ausmaß. Im 2017 besuche ich den 60. Geburtstag des Sevens in Donington und helfe bei der Organisation. Vielleicht, aber nur vielleicht, gibt es dann im 2018 das erste „Roger Savarè Memorial“ in St. Moritz, Freitag bis Sonntag, zu einem Preis, wo niemand mehr des Geldes wegen meckern muss, mit Plumpsklo und Servelas.

Und wer weiß, vielleicht guckt dann die Seven-Nase wieder aus dem Fenster raus. ■



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



Seven Leute Jan Schulte-Hillen



Andreas, du hast angeregt, dass die Leute was über sich schreiben und ich möchte Dir hierzu die magischen 7 Fragen beantworten:

Wer ich bin

Ich bin Jan Schulte-Hillen, 54 Jahre alt, verheiratet mit 2 Kindern, die zwar selber einen Führerschein haben, aber nichts vom Seven halten („Paps, immer wenn Du mit Deiner Kiste unterwegs bist, hoffen wir, dass alle Teile gleichzeitig da antreffen wo Du hinfährst“).

... und wie kam ich zum Seven?

1975 war ich 14 Jahre und 1975 war ein prägendes Jahr für mich:

Es gelang mir, Freunden die ausgelesenen und zerfledderten Bravos abzukungeln und einen Blick in die große weite Welt der Dinge zu tun, von denen ich keine Ahnung hatte.

Da gab es immer einen Centerfold in der Bravo und 1975 verliebte ich mich in 4 Centerfolds nacheinander:

- den Lotus Seven
- die Traction avant
- die Harley Sportster

- Jodie Foster

Die ersten 3 Wünsche der Liste habe ich mir erfüllt, Jodie Foster entzog sich der Männerwelt...

Also: die Bravo war schuld, seither bin ich dem rebellischen Charme des Seven erlegen.

Es folgten immer wieder schmerzliche Begegnungen mit glücklichen Männern, die sich ihren Traum erfüllen konnten.

2001 kam es besonders schlimm als ich über den S2 von Freddy Kumschick stolperte und anlässlich meines 40. Geburtstages sprach ich mit meiner Frau ein ernstes Wort.

„Frau“, verkündigte ich im Rahmen des familiären Abendessens, „Dein Gatte wird 40 und er erhebt jetzt sein Recht auf eine Midlife-Crisis und einen Rennwagen!“

Ich zückte das Bild von Freddy Kumschicks S2 und ehe meine Frau „Was bitte soll das denn sein?“ sagen konnte, traf mich friendly fire von links unten:

Mein Sohn blickte auf das Bild des S2 und gab zu bedenken, dass ich mit meinem Bauch sowieso nicht da reinpassen würde.

Schande über die Brut! Mir so in den Rücken zu fallen..

Die beste Ehefrau von allen jedoch reagierte klug, vorsichtig und dabei gewitzt. Sie meinte, wenn ich bis zum 45. Geburtstag wieder mein Hochzeitsgewicht erreichen würde und die Finanzen den Kauf ermöglichen, würde sie mir meinen Wunsch gewähren.

Sie tat dies in der festen Überzeugung, keine der beiden Bedingungen sei erfüllbar...

6 Monate vor meinem 45. Geburtstag fing ich mit der Diät an.

Möhren.

Ich habe soviel Möhren gegessen, dass ich die Dinger irgendwann sogar gemocht habe.

Es gab Zeiten, da konnte ich anhand des Anblickes einer Möhre genau sagen, wie diese spezielle Möhre schmecken würde.

Ich konnte das Datum des Sonnenunterganges benennen, der genauso ein Orange gezeigt hatte wie die Möhre, die ich gerade in der Hand hielt.

Es war entsetzlich....

Mein Körper zeigte sich erstaunlich anpassungsfähig, schaltete das Notprogramm ein und ließ mich mit den gefühlten 260

Unwichtige Funktionen wie Muskulatur und rationelles Denken wurden einfach ausgeschaltet, mehr als 5 Minuten Stehen ging nicht mehr und meine Gedanken kreisten um Currywurst und Pommes.

Kalorien / Tag hervorragend auskommen. Unwichtige Funktionen wie Muskulatur und rationelles Denken wurden einfach ausgeschaltet, mehr als 5 Minuten Stehen ging nicht mehr und meine Gedanken kreisten um Currywurst und Pommes.

In meiner Freizeit durchstöberte ich Amazon nach Kochbüchern, nach 8 Wochen war ich zu einem etwas dysthymen Möhrendurchlauferhitzer geworden, hatte aussen die Farbe von angelautem Kupfer angenommen und war innen drin und an Geist und Seele wund.

Das Körpergewicht war stabil, die Frisur hielt.

Meine Frau meinte: „Schatz Du sagst ja gar nichts mehr...“

Warum all diese Quälerei?

Irgendwann hatte ich das Ziel aus den Augen verloren, mein Geist kreiste um Hochkalorisches, mein Körper gehorchte jedoch blind der Möhre um deren Achse sich meine Welt seit 12 Wochen drehte.

Nach ca. 3 Monaten war plötzlich der Bauch weg und mein geistiger Horizont erweiterte sich beträchtlich. Ich nahm Dinge wahr, die mir früher nicht aufgefallen waren: Das Zwitschern der Vögel, Tautropfen im Gras und meine eigenen Zehen.

Ich wurde euphorisch, vielleicht wegen



der Unterzuckerung.

4 Wochen vor dem Tag meines 45. Geburtstages kamen meiner Ehefrau Zweifel an meinem sicheren Scheitern und sie versteckte die Waage.

Ich ging in einen diätetischen Blindflug über und halbierte sicherheitshalber die Möhrenration.

Der Tag des 45. Geburtstages brach an, ein 25. April, ich weiß es genau, und im Lichte der Frühlingssonne ward eine offizielle Wägung des Ehemannes vorgenommen.

Meine Frau hatte die üblichen Verdächtigen und Zweifler meines heroischen Projektes eingeladen und während die andächtig im Kreis herumstanden, stieg ich auf die Waage. Als Geburtstagsgeschenk erhielt ich von der Familie 3 kg Auftrieb in Form von riesigen Heliumballons doch der Sportsgeist ward gewahrt und ich erreichte die 65 kg Grenze auch ohne statischen Auftrieb.

Es folgten noch einige Zeiten phantasievoller Geldbeschaffungsmaßnahmen aber im Dezember 2009 war ich 47, wog immer noch 65 kg und hatte einen Caterham Seven!

Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt

Ich arbeite als Oberarzt auf der zentralen Notaufnahme der St. Anna Klinik in Luzern.

Was steht in meiner Garage

Ich hatte das unfassbare Glück, an meinem Wohnort bei Zug eine 12 Meter lange Garage mieten zu können.

Dort steht neben dem Seven (1987er

Supersprint, Tuning von Vulcan auf 150 PS) eine 1992er Sportster in der Farbe „turquoise/vanilla“ und ein Citroen 11 CV von 1952 in schwarz. Der Seven selber parkt auf einem Autotransportanhänger in der Garage.

Die letzte Zählung ergab noch etliche weitere, jedoch uninteressante Autos und mehrere Anhänger außerhalb der Garage, die von der gesamten Familie bewegt werden.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker?

Nun, seien wir doch ehrlich. Wir kennen das doch alle: Man fährt als Blümchenpflücker sonntagsmorgens zum Brötchenfahren und kommt mittags ausgehungert als Rennfahrer nach einer 5-Seen Tour, Fliegen in den Haaren, etlichen frustrierten Motorradfahrern und einem breiten Grinsen zurück. Nur die Brötchen hat man irgendwie vergessen....

Wie wird meine Garage befüllt, wenn ich in der Lotterie gewinne

Ich habe alles was ich will. Ich brauche eher noch eine Garage - wenn ich im Lotto gewinne, mache ich ein SOS Kinderdorf im Sudan auf.

Wer ist mein liebster Rennfahrer

Senna und Rindt, may they rest in peace. Gone but unforgotten ...

Bier oder Champagner

Och nö. Lieber Rotwein und Whiskey.

Der Lotus Seven Club Deutschland

Ja, den gibts, was soll ich dazu schreiben???

Was mache ich außer Seven

Im Moment einen Pilotenschein (erst Tief-Lieger, dann Tiefflieger), außerdem ist da eine Homepage in Arbeit:

<http://www.seven--eleven.de>

Der schlimmste Augenblick im Auto

Das war am 28.6.2015, 13:30, Hausen am Albis, Schweiz.

„The Moment of dawning comprehension“

Ich hatte die grandiose Idee, meinen neuen Auspuff auf Schweiztauglichkeit probefahren um endlich den Wagen in der Schweiz zuzulassen. So klebte ich mit einem Auge am Tacho (in der Schweiz darf man nur mit 80 auf der Landstrasse fahren) und mit einem Ohr am Auspuff.

Was von mir nach 6 Nachtdiensten am Stück noch übrig war, konzentrierte sich auf die schöne Landstraße vor mir.

Erst wollte ich dem Polizisten nicht glauben, der mir sagte, ich sei 130 statt 80 gefahren bis mir dämmerte, dass mein Seven Tacho (Rechtslenker, alle Instrumente im Original) ja Meilen und nicht Kilometer anzeigt...80 mph = 129 km/h. shitshitshitshit.....

Bilanz: 3 Monate Führerscheinentzug und eine unfassbar hohe Geldbuße.

So, das wars - Dr. Jan Schulte-Hillen

Aus dem Forum für den Sevens

Ich fahre am allerliebsten ..

... alleine mit und im Seven

... zu zweit im Seven aber sonst niemand

... in einer kleinen Gruppe Seven, nicht mehr als ...

... in einer großen Gruppe - da find ich mich immer zurecht.



"Allein" auf der Nordschleife

"Allein" auch mal ohne Herrchen

Wie fahren wir mit unserem Seven? Diese Frage wurde recht eindeutig im Forum diskutiert.

Die spontane Genußrunde am Abend mal kurz alleine, manch einer sogar für weite Strecken (Österreich - Finnland oder Groß-Gerau - Nizza)

Wenn die Holde dabei ist, wird es meist ein geordneter Ausflug - auch mit nur einem Seven.

In Gruppen fahren heißt - da sind sich (fast) alle einig - nicht zu groß.

Zwei Seven ist hier das Optimum an Spaß, mit drei bis fünf Seven sehen auch viele noch die Möglichkeit, es als flotte Ausfahrt zu bezeichnen - auch wenn hin- und wieder die Bezeichnung "Blümchenpflücker" fällt.

Der große Konvoi ist jedenfalls nicht das Metier des Seven.

Somit sollten wir bei unseren Treffen dem Rechnung tragen und lieber ein paar kleine Gruppen mehr einteilen - im Gegensatz zur Anreise zu einem großen Treffen. Hier ist das "Lumpensammel" angesagt. Man startet allein, trifft sich unterwegs mit anderen Seven, hält unterwegs zur Brotzeit ... und freut sich gemeinsam auf das Treffen.





Wer erkennt seinen
CATERHAM ?
Car collection by H&R



Im Caterham V8 in Shelsley Walsh oder: Auch ein blindes Huhn trinkt gern mal einen Korn

erzählt von Martin Stather

Shelsley Walsh – Legende und lebendige Rennstrecke gleichermaßen. Der Shelsley Walsh Speed Hill Climb befindet sich in Worcestershire, England, und wird vom Midland Automobile Club (MAC) betrieben. Einer der ältesten Motorsport-Plätze in der Welt und der tatsächlich am längsten durchgehend (Kriegszeiten ausgenommen) betriebene Platz weltweit seit 1905! Damals war die Rennstrecke 907 m lang, aber 1907 bereits auf 1000 yards (914 m) standardisiert. Diese Länge hat die Strecke bis heute und an Renntagen sieht man die unglaublichste Mischung von Renn- und Sportwagen aller Arten und Zeiten. Shelsley Walsh ist ein ziemlich steiler Kurs und überwindet einen Höhenunterschied von 100 m auf die Streckenlänge bei Steigungen zwischen 10.9% und 16%. Das macht den Kurs zu einer Strecke, bei der PS-Leistung zählt. Außerdem ist die Strecke nicht gerade breit – an manchen Stellen nur 3.66 m. Als Novize kämpft man da mit charakteristischen Schwierigkeiten...und die Zuschauer, bestens versehen mit Fernglas und Thermoskanne voller Tee, haben ihren Spaß daran, wie der Bericht eines britischen Piloten zeigt.



Nachdem ich die letzten acht Jahre einen V8 Caterham aufgebaut hatte, kam nun die Stunde der Wahrheit.

Die Teststrecke Llandow ist zwei Stunden westlich von Bromyard, eine angenehme und komfortable Rundstrecke, zum Atlantik hin offen, an der walisischen Küste zwischen Cardiff und Swansea. Nicht ganz überraschend waren wir das einzige Auto dort, als sintflutartiger Regen, stehendes Wasser und 500 PS pro Tonne eine wilde Performance gaben, eine Art Kreuzung zwischen Bootsrennen und einer Szene aus Mad Max.

Vorsichtig die ersten paar Runden gefahren, rein zur Kontrolle und dann das Entdecken eines Ölflecks, der einfach auszumachen war, da das Fahrerlager einem Schwimmbad glich! Ein geplatzter Schlauch beim Ölfilter wurde bald durch den immer zuverlässigen Jonathan in Ordnung gebracht.

In der folgenden Runde verzog sich mein Mund zu einem breiten Grinsen - 100 mph (im 4. bei 6000 rpm) wurden im Handumdrehen erreicht. Runde Dreizehn sah das Ende des breiten Grinsen, als der Motor - ph-futt! – sich in einer Rauchwolke auflöste. In der folgenden Woche wurde der Motor zerlegt, nur um eine gebrochene Steuerkette zutage zu fördern. 24 Stunden später war der Motor von JE Developments komplett runderneuert, so dass noch zwei Tage bis zum Debüt im Shelsley Walsh Hill-Climb blieben.

Shelsley Walsh ist ein fantastischer Hill-Climb-Hügel. Mein erster Lauf sah gleich die rote Flagge weil ein Subaru Impreza am oberen „S“ in die Begrenzung geflogen war. Mein erster und zweiter Lauf nach der Uhr waren peinlich langsam, verursacht vom Anfahren im dritten Gang! Die beiden folgenden Läufe waren etwas respektabler, aber noch durch eine schleifende Kupplung gehandicapt. Es folgte eine reichliche, wenn auch durchaus widersprüchliche Beratung durch die versammelten Motorsportfreunde. Am Ende half das Aufbohren des Kupplungspedals und Neupositionierung der Geberzylinder-Kolbenstange nachdrücklich.

Um 2.30 h nachts die Sau rauslassen ist definitiv nicht angesagt, wenn man den Frühgottesdienst in der schönen Kirche von Shelsley nicht versäumen will, was ebenso für das erste Rennen um 9:30 h gilt. Allerdings sah eine Zeit von 34,92 und 96 mph an der Ziellinie eher ermutigend aus und erwies sich als vernünftige Basis für eine gute Zeit vor einer Kulisse von Familie und Freunden, die das letzte Rennen am Nachmittag sehen wollten.

Der Anblick der Startlinie mit acht feuerspuckenden Vergasern ist für mich der automobiler Himmel. Dieses Gefühl ermutigt natürlich ein paar mehr Umdrehungen, das Durchdrehen der Räder und Qualm an den Reifen – nicht unbedingt nötig für einen guten Start aber ein guter Ausgangspunkt für den Rest des Hügels ... nagut, bei dieser Gelegenheit machte es „Blurr“, anderer Gang, immer noch „blurr“ – es blieb nichts übrig, als unter Beifall und Heiterkeitsausbrüchen neben raus zu fahren. Na dann bis zum nächsten Mal. ■

Tag der offenen Tür



Das Kinderhospiz „Bärenherz“ öffnete am 19. Juni mit Musik und Kuchen seine Türen und bot interessierten Besuchern einen Einblick in seine Räumlichkeiten.



Mit zwei Seven fuhr der LSCD vor - ältere Generationen kamen mit dem Reisebus.

Nach Kaffee, Kuchen und den Ansprachen wurden wir zu einem Rundgang eingeladen.



Die Räumlichkeiten wurden erklärt, der Garten gezeigt, wo für jedes verstorbene Kind ein rituell bemalter Stein in den Garten gelegt wird.

Wir werden für Bärenherz weiterhin jährlich spenden.

Auch wenn es bei der Terminfestlegung etwas Unmut wegen einer Terminüberschneidung mit einem anderen Treffen gab, dieses Treffen wollen alle Teilnehmer nächstes Jahr wiederholen.

Scheunentreffen in Haltern am See



Ausfahrt - Gruppenfoto - Essen ab Abend - was will man mehr?

Wolfgang hatte zum Seven-Wildschwein-Grillfest eingeladen.

Die einen planten ihre Seven-Hinreise mit der von Wolfgang angebotenen Nachmittags-Ausfahrt, andere ihre weite Sevenanreise als Ausfahrt.

Und wer nicht mit seinem Seven kommen konnte, kam im Tintop - mit der ganzen Familie oder alleine.

Am Abend wurde das Wildschwein gegrillt - aber wer dachte, ala Obelix das

ganze Wildschwein auf dem Grill zu finden, irrte sich - Birgit hatte die schönsten Stücke eingelegt und Bratwürste gab es auch noch.

Der Abend endete erst in vollkommener Dunkelheit und alle Heimfahrer verabschiedeten sich mit dem Wunsch auf Wiederholung im nächsten Jahr.

Dass die Übernachtungsgäste am nächsten Tag etwas nass wurden, das gehört hier nicht hin :-)

Drytech
Waterproofing System Engineering

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.

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

FS-Racing Team

Die Caterham-Werkstatt zwischen S und HN

- Wartung**
- Fahrwerkoptimierung**
- Leistungssteigerung**
- Motorrevision**
- Neuaufbauten**

FS-Racing
Kai Burkert
Talstraße 10
71717 Beilstein
Tel. 01 72 / 6 41 45 89

www.mzh-net.com



Test Caterham Seven 355

Lückenfüller

Am letzten August Wochenende fuhren Andreas, Peter und ich nach Neuwied um bei Kurt Hoffmann den neuen Caterham Seven 355 zu testen. Er soll die Lücke zwischen dem „Straßen“-Caterham Seven 275 mit 1.6 Liter Ford Sigma Motor (137 PS) und dem „Fast-Rennstrecken“-Caterham Seven 485 mit 2.0 Liter Ford Duratec Motor (240 PS) schließen. Auf der Hinfahrt beschäftigten wir uns mit den Fragen: Bleibt das Wetter noch lange genug trocken bis zum Ende unseres Tests? Hält der Lückenfüller Caterham Seven 355 mit 2.0 Liter Ford Duratec Motor (175 PS) das was die technischen Daten versprechen?

Das Wetter hielt glücklicherweise.

Bei Kurt angekommen stand der Caterham Seven 355 schon zur Probefahrt bereit, sodass wir uns sofort zu unserer bekannten Teststrecke (siehe Google: „Haus am Pilz“) auf den Weg machten. Andreas mit dem 4-Türer fuhr voraus, auf dem Rücksitz räkelte sich Peter und machte die ersten Fotos aus dem Seitenfenster. Nach dem Einfädeln in das S3-Chassis versuchte ich den beiden mit dem Caterham zu folgen, wobei ich sofort feststellen musste, dass der Motor noch nicht 100%ig perfekt abgestimmt war. Das Anfahren



0821 RF



CATERHAM DEUTSCHLAND
Autohaus Hoffmann & Rink GmbH
 Danziger Straße 6
 56564 Neuwied
 Tel. 02631 39360
www.caterham.de

HOFFMANN & RINK 
 THE BEST FOR OUR FRIENDS.



fiel nicht leicht. Entweder man fährt mit durchdrehenden Reifen los, oder man würgt den Motor fast ab. Fährt man langsam im Stadtgebiet neigt er zum Ruckeln. Nutzt man aber das Gaspedal „standesgemäß“ schießt der „kleine“ nach vorne als gäbe es kein Halten.

Beim Haus am Pilz angekommen unterzogen wir den Caterham erst einmal einer genauen Sichtprüfung. Zuerst fiel mir das neue, runde Caterham-Logo auf. Endlich wieder ein richtiges Logo! Sonst optisch ein typischer S3 mit klassischer Aufhängung und einer gelungenen 13 Zoll Rad-Reifen Kombination. Auch bei der Instrumentierung ist alles ist wie gewohnt am richtigen Platz. Beim Auspuff fällt einem der große Blechausschnitt für den Katalysator (optisch nicht der Brüller – geht aber nicht anders) sowie der Klappenauspuff am Heck ins Auge. PS: Wenn der Katalysator stört, kann auf die breite SV Version schwenken. Dann hat man nicht nur mehr Bein- und Armfreiheit, der Katalysator verschwindet ebenfalls im breiteren Chassis.

Der Sound ist – nett ausgedrückt – gewöhnungsbedürftig. Er erinnert eher an eine leise, tackernde Nähmaschine als an einen Sportwagen. Hier haben die neuen EU-Regelungen bezüglich Lautstärke ganze (negative) Arbeit geleistet. Der fehlende Sound ist leider eine Spaßbremse und steht in keinem Verhältnis zu den Fahrleistungen. Hier sind Zubehör- und Tuning-Spezialisten gefragt (Sidepipe!). Die EU-Regelungen haben leider auch zur Folge, dass die Gasannahme leicht verzögert erfolgt (m.M. nach ein noch nicht optimal eingestelltes elektronisches Gaspedal) was den anfänglichen Spaß ebenfalls etwas bremst. Ist man aber ein paar Minuten die Serpentinauf und hinunter „geschossen“ ist das Gaspedal vergessen. Die Lenkung ist typisch Caterham-direkt. Das Fahrwerk, das Handling und der Spaßfaktor ebenso. Hier hatten die EU-Richtlinien zum Glück noch keinen (negativen) Einfluss.

Als Besitzer eines Caterham Rover mit ebenfalls 175 PS konnte ich sehr gut die Performance vergleichen. Der 2.0 Liter Duratec hat im unteren Drehzahlbereich noch etwas mehr „Bums“ als der Rover, dreht leicht und willig bis zur Drehzahlgrenze hoch und hängt sehr gut am Gas. Ich finde den Rover-Motor evtl. noch etwas giftiger, aber leistungsmäßig geben sich beide nichts. Somit ist der Caterham Seven 355 optimal für schnelle, kurvenreiche Landstraßen. Für die Rennstrecke fehlen ihm dann aber doch noch das ein oder andere PS und hier würde ich den Caterham Seven 485 bevorzugen.

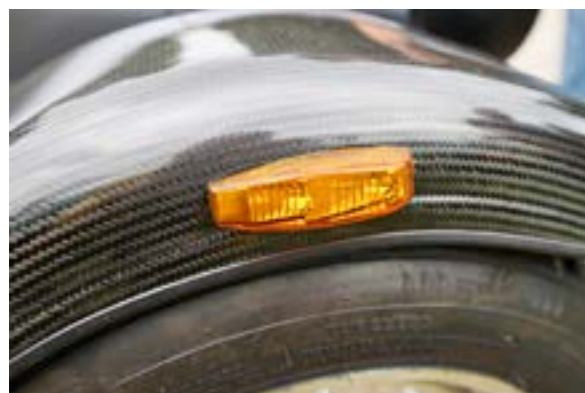
Fazit: Der Caterham Seven 355 reiht sich perfekt in die Modellreihe von Caterham ein.

Caterham Modellreihe 2016:

- Caterham Seven 165 – der kleine, leichtgewichtige für den kurzweiligen Spaß am Wochenende
- Caterham Seven 275 – ein „richtiger“ Seven mit ausreichend Spaßfaktor für die Landstraße und für längere Touren
- Caterham Seven 355 – der Schnelle für die Landstraße, Touren und auch „linke Spur Autobahntauglich“
- Caterham Seven 485 – fast schon zu schnell für die Landstraße - Rennstreckentauglich
- Caterham Seven 620 – der Über-Caterham nur für die Rennstrecke für Profifahrer und Selbstmörder* (*Vorkasse oder Barzahlung bei Abholung bevorzugt)

Mein persönlicher Favorit ist der 485er, aber auch nur da ich in den letzten 10 Jahren mehr als 100.000 km auf meinem 175 PS Caterham abgespult habe und ich mir nun durchaus zutraue einen Caterham mit mehr Leistung zu fahren.

Als Anfänger und für die Landstraßenräuber unter uns reichen die Modelle 275 und 355 (für die nächsten 10 Jahre) locker aus. Die noch bestehenden kleinen „Problemchen“ des Caterham Seven 355 können mit kleinem Geldbeutel behoben werden und man bekommt einen klassischen, schnellen „Alltags-Seven“. Ziel „Lückenfüller“ erreicht! ■





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

PASSENDER SCHUTZ FÜR DAS, WAS SIE BEWEGT.

Sie lieben Ihr Fahrzeug? Dann sollten Sie es bestmöglich schützen. Mit einer Kfz-Versicherung, die zu Ihnen und Ihrem persönlichen Sicherheitsbedürfnis passt. Inklusiv flexibler Zusatzbausteine, die Ihr mobiles Leben sicherer und komfortabler machen.

Gerne beraten wir Sie:
BEZIRKSDIREKTION
FRANK MISCHLICH GMBH
Am Sportplatz 14
57644 Hattert
Telefon 02662 939291
mischlich@zuerich.de

ZURICH VERSICHERUNG.
FÜR ALLE, DIE WIRKLICH LIEBEN.



7 und 11, zwei, die unterschiedlicher nicht sein können

erzählt und fotografiert von Erich P. Rödner

Es war ein Geburtstagsgeschenk ! Wir zwei Jungrentner, Peter und Erich, hatten gerade noch eine gemeinsame freie Woche in 2016 gefunden, um durch die Dolomiten zu düsen. Frei nach dem Buch „Curves“ eines Zuffenhausener Autoherstellers.



Tag 1, erste Pässe

Start um 10:00 Uhr, Wetter trocken, Berge versteckt. Peter öffnet den 7 und wir laden ihn vom Anhänger ab. Der 11er freut sich schon auf die gemeinsame Ausfahrt.

Nach dem Tanken, an vielen Tankstellen in Italien und Österreich wirklich schwierig, da keine Bedienung und nur Cash oder Karte, gings ab Richtung Passo Nigra (Nigerpass) und Passo di Costalunga (Karer Pass). Die Straße ist noch vom Winter gezeichnet. Aber sie ist leer und der erste Schwung beim Fahren kommt auf.

Über Pozza (Poza) geht es nach Cianacei (Canazei) und schon kommt die erste Dusche von oben, die aber Peter als „Wahl-Engländer“ nichts ausmacht.

Für diverse Fotostops meint es das Wetter wieder gut mit uns, nur zeigen die Berge sich nicht von ihrer schönen Seite.

Der nächste Pass der uns unter die Räder kommt, ist der Passo di Fedaia (Fedaia Pass). Einzelne Regenschauer können Peter nichts ausmachen. Immer wieder treffen wir Motorrad- und Fahrradfahrer. Die Straßen sind voll, wie sieht es hier erst am Wochenende und bei schönem Wetter aus? Wir lassen uns nicht irritieren und fahren unseren Stil gefolgt von einem BMW Pärchen (M3, Spengler Edition und 1er). Nach einem Orientierungsstop, Erich war der Vorausfahrende mit Landkarte, fragten wir die beiden BMWler warum sie nicht überholt haben, Antwort: „weil wir gerne hinter dem 7 hergefahren sind“. Ein kurzer Austausch über „woher“ und „wohin“ und ging es in verschiedene Richtungen weiter.

Als nächsten Pass nahmen wir Passo Pordoi (Pordoi Joch) und Passo di Sella (Sellajoch) unter die Räder, natürlich unterbrochen durch Fotostops. Der Regen meinte es - noch - gut mit Peter. Über Wolkenstein, St. Ulrich und Kastelruth ging es zu einem Eis und Kaffeestop in Völs am Schlern. Die Sonne schien herrlich warm aber die Wolken, die über den Schlern zogen, waren bereits schwarz, weshalb wir uns entschieden die Flucht nach Tiers zu ergreifen. Die letzten paar Kilometer wurde es so richtig nass für Peter. Bis zu unserem Hotel in Tiers half auch Schnellfahren gegen die Nässe nicht, da selbst ein paar hundert Meter vor dem Hotel eine rote Baustellensampel für eine extra Dusche für Peter sorgte.

Der Empfang des Hotelwirts mit Schirm und eine warme, trockene Garage für den 7 waren dann, genauso wie das 4-Gänge

Erichs Wunsch war es schon lange Pässe zu fahren und nachdem Peters Gutschein auf Piemont oder Pässe lautete, entschieden wir uns für letztere. Also buchten wir Halbpension in einem Hotel in dem kleinen Ort Tiers oberhalb von Bozen, denn wir wollten ja Pässe fahren. Wir waren übrigens die einzigen, die täglich Auto fuhren. Alle anderen Gäste taten etwas für ihre Gesundheit und wanderten.

Abfahrtstag, Montag

Treffen um 11:00 Uhr bei Erich. Pustekuchen, Peters 7 wollte nicht. Also fuhr ihm Erich mit Anhänger entgegen und brachte die beiden zur freundlichen Werkstatt, wo eine neue Bosch Batterie Abhilfe schuf. Zum „Restart“ gings dann um 15:30 Uhr mit Peters 7, auf dem Anhänger und Erichs 11er, der es vorgezogen hatte, geschlossen zu fahren, da die Wetterprognose in den Dolomiten nichts Gutes verhielt. Peter, durch Reisen nach England gestählter und bestens ausgerüsteter, wasserdichter 7 Fahrer folgte dem Gespann im 11er, nachdem wir uns noch mit einer Tasse Kaffee gestärkt hatten.

Über die A7, Fernpass und Brenner kamen wir dann schließlich gegen 21:00 Uhr am Hotel Vajolet an, wo wir vor der Haustür vom Wirt empfangen wurden und uns gleich mit unseren Fahrzeugen „breit machen“ durften.

Nach einer Speckplatte und einer Flasche Rotwein war die Welt wieder in Ordnung.



In Cortina d' Ampezzo lernen wir alle Ausfallstrassen kennen, bis wir endlich auf die der Passo Tre Croci landen. Merke: die Straßenschilder nach denen man sucht stehen meistens auf der gegenüberliegenden Straßenseite oder sind aus Fahrtrichtung nicht einsehbar. Nach Fotostop in der Sonne ging es hoch zum Lago di Misurina (Misurina See) und dem Tagesziel der 3 Cime di Lavaredo (3 Zinnen).

Wir entrichteten unsere Maut, doch wo sind die 3? Haben wir die 24 € etwa umsonst ausgegeben? Wir fahren in die Wolken auf einen Parkplatz wo der 7 wegen



Menü, ein Trost für das sch... Wetter.

Tag 2, noch mehr Pässe

Die Sonne scheint und nach Nahrungsmittelaufnahme, Benzin und Öl für 7 und 11er geht es rauf zum Passo Pordoi (Pordoi Joch), diesmal aus Richtung Canazei aber mit Sonne für das perfekte Fotoshooting. Am Passo di Falzarego (Falzarego Pass) gibt Peter eines seiner vielen Interviews über den 7. Ein etwa sieben Jahre alter italienischer Bub macht auch gleich eine Sitzprobe mit Foto von Mama.

der tiefhängenden Wolken erst mal eingepackt werden muß. Aber nach einer Tasse Kaffee und Apfelstrudel öffnete sich die Bergwelt für Fotos der ungleichen Brüder wieder.

Nach der Rückfahrt über Cortina, diesmal waren die Straßenschilder auf der richtigen Seite, Passo di Giau, der sich in Regen und Wolken zeigte, ging es zunächst in die falsche Richtung nach Zoldo Alto, bis es Erich „spanisch“ vorkam und wir den Abzweig in Selva di Cadore hinter der Kirche in der Ortsmitte verpasst hatten (s. Cortina).

Jetzt musste das Navi eingeschaltet



werden, der Stolz des 11er Fahrers ließ es vorher nicht zu und die Dame erzählte uns, das wir falsch sind, „bitte wenden!“. Übrigens ist die Strecke fahrsenswert mit kleinem Pass und 0 Verkehr. Überhaupt scheinen Motorrad- und Radfahrer wegen aufkommendem Hunger früh in ihre Herbergen zurückzukehren, denn um 17:00 Uhr waren die Strassen wie leergefegt.

Über den Colle Santa Lucia ging es dann schließlich nach Caprile und zurück über den Passo di Fedaia, Canazei, Passo di Costalunga und Passo Nigra zurück nach Tiers. Die Straßen gehörten uns und wir fuhren völlig frei, außer vor den orangenen Radarkästen, die Brüssel sicher den Italienern „spendiert“ hat. Für die Straßen war dann wohl nicht mehr viel Geld übrig. Das sah man an den vielen Ausbesserungen. Allerdings machten die Teerflecken an Peters 7 den Eindruck, daß die Straßen komplett neu asphaltiert wurden.

Nach ca. 260 km erreichten wir unser Hotel (wieder) trocken, glücklich, unfallfrei und zufrieden.

Tag 3, letzte Pässe

7 Sonnen am Himmel! Nachdem wir

viele Dolomiten-Pässe östlich der Brenner-Autobahn abgefahren sind, z.T. in zwei Richtungen, fiel die Wahl auf den Kronenplatz, dem Museum von Reinhold Messner oberhalb von Bruneck, das von der iranischen Architektin Zaha Hadid geplant wurde.

Heute hat der 7 Pause und der 11er einen Co-Piloten. Natürlich fahren wir nicht auf direktem Weg, sondern nehmen Passo di Sella (Sella Joch), zum zweiten Mal und Passo di Gardena (Grödner Joch) unter die Räder.

Die Sonne scheint noch immer als wir am Grödner Joch Rüsselsheimer Prototypen beim „auf“ und „ab“ zusahen.

Nach erstem Umweg zum Kronenplatz (2.273 m) zur noch nicht in Betrieb befindlichen Seilbahn - nur Winterbetrieb - landen wir schließlich in dem kleinen Ort Reichenbach von wo aus wir die Gondelbahn ins ersehnte Mountain Museum nehmen. Sehenswert!

Nach Kaffeestopp bei mittlerweile 27° C treibt es uns zurück durch das Pustertal über Brixen, Klausen nach Tiers wo uns das letzte 4-Gänge Menü erwartet.

Fazit:

Es waren 3 tolle Fahr-Erlebnis-Tage - mit 2x7 noch besser!

Tip für Nachahmer:

Ein Ruhetag zwischen den Fahrtagen wäre auch nicht schlecht. ■



Nikolaos Bitza
0176 57 01 46 61
 Gewerbepark West 13
 76863 Herxheim
www.bitzani.com
bitzani@aol.com

Caterham in Deutschland – eine aussterbende Tierart?

geschrieben von Heiko Runkel

Der Titel provoziert, das war auch so beabsichtigt. Ich möchte aus meiner Sicht die letzten 10 Jahre Caterham in Deutschland Revue passieren lassen und welche Veränderungen sich bei Käufern und Händlern ergeben haben.



Vor 10 Jahren kaufte ich mir meinen Caterham in England und holte ihn dort persönlich ab. Im Vorfeld bin ich nur einmal kurz bei Hoffmann&Rink einen Caterham Probe gefahren und werde diesen „verhängnisvollen“ Sonntag in Neuwied nie vergessen! Kurze Zeit später rief mich Andreas Seydell an und schlug vor einen Verein zu gründen. Ebenso blauäugig, wie ich den Caterham gekauft habe, habe ich den CCCD mit gegründet. Das war im Dezember 2006 – also fast genau vor 10 Jahren.

In diesen 10 Jahren habe ich umfangreiche Umbaumaßnahmen selbst vorgenommen. Ich hatte wohl jede Schraube mind. 2 Mal in der Hand. Neben den Inspektionen und seltenen Reparaturen war es meist der Reiz meinen Caterham zu individualisieren und zu tunen. Das gab mir die Gelegenheit viele Gleichgesinnte und auch die meisten Caterham Händler persönlich kennen zu lernen. Man gab mir viele Ratschläge und Tipps und ich kaufte bei fast allen das ein oder andere Ersatz- bzw. Tuningteil ein. Meist bei Händlern in Deutschland, ab und zu auch in England (bei Caterham direkt oder bei bekannten Caterham Händlern), insbesondere dann, wenn Teile in Deutschland nicht verfügbar waren. Alles in Allem war ich mit der Ersatzteilsituation zufrieden, wengleich man bedenken muss, dass es sich hier um ein individuelles Fahrzeug handelt, das nicht in Serienfertigung (nach deutschem Standard) gebaut wird. Jeder Caterham ist einzigartig! Ob Selbst- oder Werksaufbau, was die Sache mit den passenden Ersatzteilen und deren Verfügbarkeit nicht einfacher macht. Ein Caterham ist meiner Meinung nach ein Fahrzeug, das man sich nur dann anschaffen sollte, wenn man entweder selbst gute Schrauberkenntnisse oder eine gute Schrauber-Werkstatt in der Nähe hat. Mit „Schrauberkenntnissen“ meine ich nicht, eine einfache Inspektion durchzuführen. Nein, damit meine ich



Improvisationstalent, Forschungsdrang, Enthusiasmus, Mut zu individuellen Problemlösungen, etc.

Mit der Zeit lernte ich neben den Neu-, Gebrauchtwagen- und Ersatzteil-Händlern auch eine Reihe von Werkstätten kennen, deren Besitzer sich geradezu enthusiastisch mit dem Thema Caterham beschäftigen. So kam in den Jahren ein stattliches Werkstatt- und Händlernetz zusammen, an die ich mich jederzeit wenden konnte.

Aber die Zeit steht nicht still. Die Menschen und der Markt verändern sich stetig. Die Zeit, zu der man noch selbst an seinem Fahrzeug geschraubt hat geht (leider) zu Ende. Hauptgrund dafür sind die neuen Automobile (Caterham ausgenommen) an denen man gar nicht mehr schrauben kann. Früher gab es an jeder Ecke eine kleine Autowerkstatt, nun gibt es nur noch große Hersteller-Niederlassungen. Die können nur noch defekte Komponenten tauschen und mit dem Computer an das Fahrzeug anlernen, aber nichts mehr „reparieren“. Aus „Automechaniker“ wurde „Mechatroniker“. Neue Autos haben 3-5 Jahre Wartung inklusive oder man fährt Leasingfahrzeuge und bekommt bei einem Defekt einfach einen Ersatzwagen.

Wie reagiert die Caterham-Welt auf diese Veränderungen – besonders hier auf dem schwierigen deutschen Markt?

Deutschland hat (glücklicherweise) noch kein Tempolimit und hubraumgroße Motoren werden anders als in Frankreich nicht teuer besteuert. Nur zwei der Gründe warum dort mehr Caterhams verkauft werden. Dazu kommen noch die deutschen Tu-

genden und Wünsche nach „Mercedes-Qualität“, Komfort, hoher Zylinder und PS-Zahl und mind. 300 km/h Autobahn-tauglichkeit.

Alles Dinge, die ein Caterham nicht hat und gerade deshalb einen unvergleichlichen Fahrspaß bietet!

Wir wissen das, aber wie sehen das potentielle Caterham-Neukunden?

Beispielsweise hat Caterham Händler Westside Cars neben Caterham auch Lotus und viele importierte US-Cars im Angebot. Hier muss sich ein Caterham „Neuwagen“ mit der direkten Konkurrenz schon im Showroom des Händlers messen.

Auszug des aktuellen Fahrzeugbestandes:

Mustang Cabrio 200 PS = € 22.950,-
oder El Camino V8 173 PS = € 19.450,-
oder Caterham 165 80 PS = € 26.900,- ?

Cobra 5.0 300 PS = € 45.900,-
oder 911 Carrera 207 PS = € 49.000,-
oder Caterham 275 135 PS = € 44.900,- ?

E-Type V12 276 PS = € 59.900,-
oder Porsche 356 = € 65.500,-
oder Caterham 485 S = € 52.955,- ?

Was würdet ihr kaufen – wenn nicht schon Caterham „vorgeschädigt“? - bzw. fragt einmal eure Lebensabschnittsgefährtin, welches Auto sie bevorzugen würde.

Die klassischen Schrauberbuden und Ersatzteilhändler werden zukünftig wohl weniger werden. Caterham Cars Webshop listet immer weniger Teile, meist nur von aktuellen Modellen. Ein bekannter britischer Ersatzteilhändler wird wohl bald seine Tore schließen. Die Anzahl der Caterham Händler in Deutschland reduzierte sich stetig. Jahrelange Schrauber-Kompetenz ging verloren oder wandert inklusive Firmensitz ins Mutterland von Caterham.

Es gibt aber auch Positives zu berichten. Kurt Hoffmann wird zum Jahreswechsel in ein neues, größeres Autohaus direkt an der A3 Abfahrt Dierdorf ziehen. In Zukunft will er dort die komplette Modellpalette zum Testen und Mieten zur Verfügung stellen und im Showroom ausschließlich CATERHAM und andere Sportfahrzeuge präsentieren. Viel mehr möchte er uns noch nicht verraten, daher sind wir gespannt auf den nächsten Tiefflieger und seinen Neujahrs-Brunch, der im neuen Autohaus stattfinden wird.

Also schauen wir hoffnungsvoll in die Zukunft. ■

Aber die Zeit steht nicht still. Die Menschen und der Markt verändern sich stetig. Die Zeit, zu der man noch selbst an seinem Fahrzeug geschraubt hat geht (leider) zu Ende.

OKTOBER

Samstag, 1. Oktober

🇬🇧 Crusade to the British Classic Car Meeting Morges

Samstag, 1. Oktober

🇬🇧 Frosen Mens Week End mit London to Brighton

Samstag, 9. Oktober

🇬🇧 SMRC am Hockenheimring

Samstag, 15. Oktober

🇬🇧 SMRC in Anneau du Rhin

Samstag, 22. Oktober

🇬🇧 SMRC in Spa-Francorchamps

Donnerstag, 27. Oktober

🇬🇧 SMRC in Mugello

Samstag, 29. Oktober

🇬🇧 SMRC in Imola

NOVEMBER

Freitag, 18. bis Sonntag, 20. November

🇬🇧 Jahrestreffen LSCD mit Mitgliederversammlung am Samstag 17:00 Uhr im Hotel Stern Oberaula mit Wahlen

DEZEMBER

tbd (to be defined)

🇬🇧 Chlauhöck im Wald

WIEDERKEHRENDES

Jeden 1. Dienstag

🇬🇧 Höck@ACE Luzern

Jeden 1. Dienstag

🇬🇧 Höck@Tann

2017

Freitag, 07. bis Sonntag, 09.07.2017

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

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

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



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