

Tiefflieger

No. 18 - April 2016

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

NITRON™



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



www.meteormotorsport.com All Prices Exclude VAT

Impressum:

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. 19 - Juli 2016 ist der 15. Juni 2016

Der Bezugpreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des LSOD, 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.

Das Front Cover:

1961 Lotus 7 series II

in RAC Pall Mall

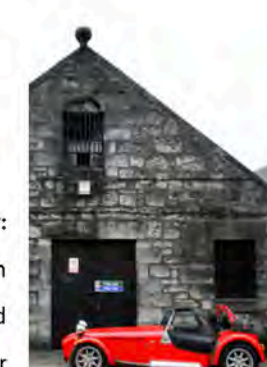
Martyn Goddard

Das Rear Cover:

Caterham

in Schottland

Peter Sailer



Der Lotus Seven Club Deutschland e.V.
 unterstützt die



Bis heute haben wir € 3.532,64 gespendet.

Diesen Monat:

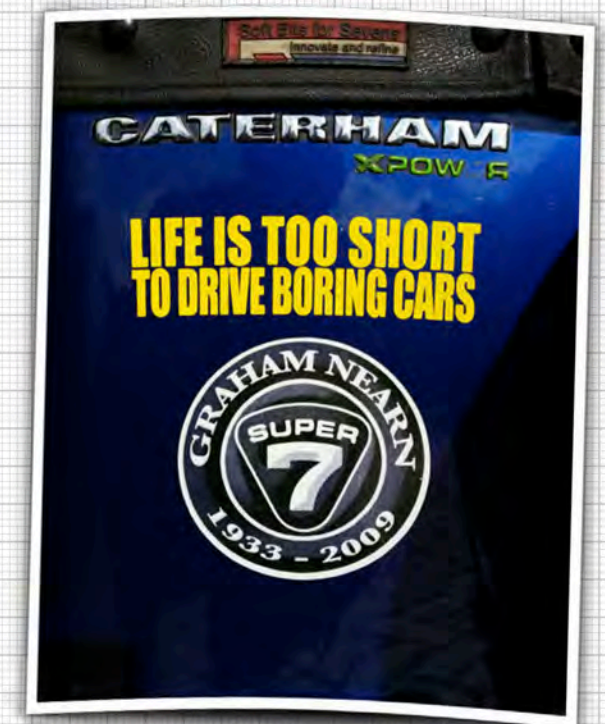
Picture Gallery	5
Andy's Blog	6
Dear Diary - Das Seventagebuch	6
Welcome to our new members	7
My Seven (ich fahre gern)	7
News and Events	10
Brunch as Brunch can	18
LUCAS - Prinz der Finsternis	20
The Lotus Super Seven - Testbericht aus 1961 - Teil 1	21
Bauplan Lotus Super Seven	23
The Lotus Super Seven - Testbericht aus 1961 - Teil 2	27
Seven Leute - Ulrich Baumgardt	29
Roger E. Savarè	32
Hilbay Engineering	36
Larry's große Ausfahrt	38
Wiki	39
Cartoon	43
Setup-Arbeit	44
Veranstaltungskalender	46



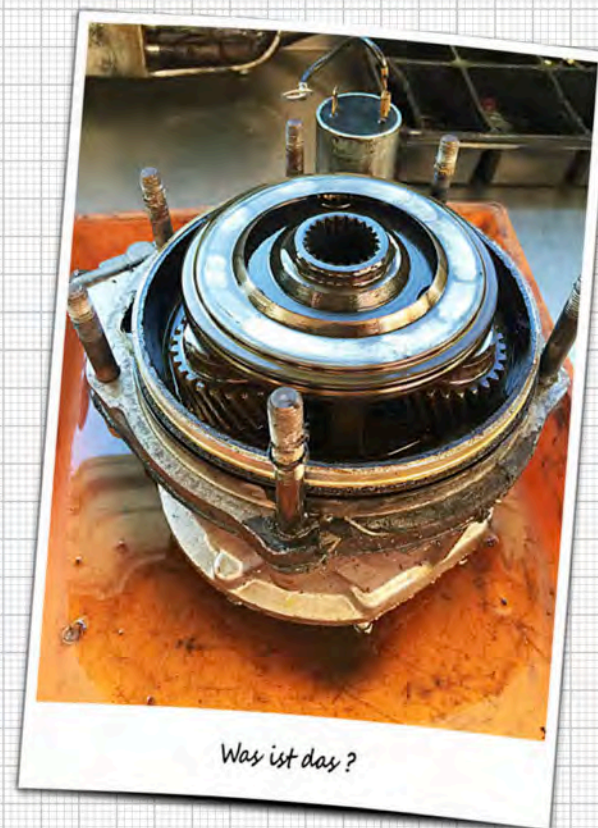
James Bond und sein Dienstwagen



Oli wer



Man freut sich jetzt schon wieder



Was ist das?



Leben und Leiden eines Chasse



Das in der Nase nennt man NACA-Öffnungen, Lufteinlass ohne Verschlechterung des Luftwiderstandes - beim Caterham



LSCD-Kalender retour

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



ANDY'S BLOG

Wir buchen meistens zentral ... warum?

Wenn man einem Hotel weniger Arbeit macht - und sei es nur durch pauschale Bezahlung der Zimmer, der Menüvorbestellung für den Abend - dann macht sich das in vielen Fällen bezahlt - für uns.

So haben wir beim Schwarzwaldmeeting 2015 mit dem Rabatt fast die ganzen Teilnehmer-Shirts bezahlt.

Aber es gibt immer wieder jemand der über irgend eine Internetplattform irgend ein Zimmer (nicht die Kategorie, die wir bestellt haben ...) preiswerter bucht.

So erzeugt man Servicewüsten - und kein Vereinsleben mit einer gewissen Qualität, wie wir es für Euch versuchen zu planen.

Was sind das für Caterhamfahrer, die wandeln?

Thomas Klein hat mir mal erzählt, dass er eine ziemlich gute Nase hatte, wer ein Caterhamfahrer ist und wer nicht.

Leider glauben immer mehr Leute ein Seven ist ein Auto wie ein Golf oder Astra - nur mit etwas mehr Schmackes und ohne elektrischem PiPaPo

Nein das ist er nicht - jedenfalls nicht ein Großserienauto wie von VW oder Opel. Ein Caterham ist Handarbeit - vom Chassis bis zur Teilmontage des auf dem Seven abgestimmten Motor - leider aber doch mit etwas Elektronik.

Ein Seven lebt, ..., usw.

Wie gesagt, ein Seven ist nicht ein Auto für jederman - wandeln, ja wer wandelt war nie ein echter Sevenfreak.

Keine Anzeige der Nr.1 und des SMRC im Tiefflieger mehr?

Ja, es war eine kurze Einlage. Aber wie hat jemand aus der Szene das kommentiert? „Wenn der Schatten, den man wirft, so groß ist, das man nicht mehr drüber springen kann ...“

DEAR DIARY

Das Seven - Tagebuch

von Martin Stather

Großes Oldtimertreffen. Ich schlendere, mit einem Becher Bier bewaffnet, übers Gelände. Jede Menge Benz, meist Pagoden, drin alles Männer mit Hut ab 60, die Beifahrerinnen nicht wesentlich jünger. Andere Seite, ein E-Type am anderen, davor Männer auf den Knien, die dem Lack mit Poliertüchlein den Rest geben. Gepflegte Langeweile macht sich breit. Bevor es mir zu öde wird, gehe ich mal ins Nebengebäude, da hat es diverse Stände mit Literatur, Modellen, Bekleidung, Literatur: ein großer Benz-Stand. Gäh! Modelle: alle aus dem Sandkasten rausgepult, sauber gemacht, in ausgeleierte Boxen gesteckt und Phantasiepreise dran. Am Bekleidungsstand Cabriohauben. Die nette ältere Dame möchte mir behilflich sein. „Haben Sie auch Hauben ohne Kinnriemen?“ frage ich. „Ja, hier sind noch ein oder zwei.“ Eine in blauem Leder, eine in grünem. Keine Frage, natürlich grün. Sie hält mir einen Spiegel hin. „Sieht, ehrlich gesagt, bescheiden aus!“ Sie guckt mich an - „Stimmt, aber die sehen immer so aus!“ „Können Sie mir sagen, wo hier die nächste Toilette ist?“ „Na, so schlimm sieht's nun auch wieder nicht aus!“ „Nein, nein.“ Ich ziehe die Haube wieder ab, „ich muss nur mal.“ Aus der Halle raus, zweimal links, vorbei an der Schlange wartender Damen - das Männerklo ist nie besetzt. Danach laufe ich zurück zum Parkhaus und meinem Seven; die Heimfahrt ist das Beste an der ganzen Veranstaltung.



Sonntagmorgen, strahlend blauer Himmel. Nach einem ausgiebigen Frühstück mache ich den Seven fertig, ich bin nämlich von einer altern Freundin zu ihrem Geburtstag eingeladen. Bedingung: ich soll einen Kuchen mitbringen. Der Rhabarber steht gerade voll im Saft, also backe ich halt einen Rhabarberkuchen (ja, ich kann so was!) und platziere ihn, da er leider vor dem Beifahrersitz keinen Platz hat, auf dem Sitz. Okay, okay, nicht sehr schlau, aber was bleibt einem übrig. Die Strecke durch den Odenwald ist schön kurvig, also aufpassen, schön weich rein in die Kurven und wieder raus, sonst sorgt die Fliehkraft dafür, dass ich den Rhabarber aufm Schoß habe. Leider ist Sonntag und wer ist da unterwegs? Genau - die Sonntagsfahrer. Schon kommen von links Oma und Opa angesammelt, Nase fast an der Windschutzscheibe, Hände beide ganz oben auf dem Lenkrad, ca. 5 Dioptrien. Blind wie ein Huhn nimmt mir Opa die Vorfahrt, was mich zur Vollbremsung zwingt. Jetzt hängt der Rhabarberkuchen auf dem Armaturenbrett, der Rest ist im Fußraum verteilt. Ich liebe es. Die Freundin hatte zum Glück noch einen Marmorkuchen gebacken. Hätte ich auch mal tun sollen.



Kontrastprogramm: heute mal Sauwetter, da treibt in der Regel niemand seinen Seven vor die Garagentür. Muss ich aber leider, denn: Auto 1 in der Werkstatt, Auto 2 mit Frau beim wöchentlichen Yoga-Kurs und ich habe noch eine abendliche Sitzung. Also mal sehen, wo ich das Verdeck hingeräumt habe, ah, da is es ja, erst mal vorne an der Windschutzscheibe festmachen, jetzt seitlich, dann hinten - Fehlanzeige. Das Ding ist im Winter erstens hart geworden und auch noch geschrumpft (oder ist der Kleine etwa gewachsen?), auf jeden Fall kann ich ziehen und machen wie ich will, da geht nix, ich krieg's nicht hin. Fön holen und 10 Minuten weichföhnen - nützt auch nicht wirklich was. So kann ich nicht losfahren, wenn's hinten nicht fest ist, reißt es mir beim Fahren ab. Verdammter Mist!

Es hilft nur eines: abregnen, anrufen, dass ich nicht kommen kann, Bier aus dem Kühlschrank holen, Glotze anwerfen. Darauf hätte ich auch gleich kommen können.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder ...

Jungfernflug

„Welcome!“ to our new members

... im Lotus Seven Club Deutschland:

Oliver Grabherr - Kirchen

Hans Breitwieser - Modautal

Franz-Josef Ringel - Mainz

... und im Lotus Seven Owner Switzerland:

Mathias Schmid - Pfäffikon SZ

Tatjana Strähl - Pügerna

Christian Aeppli - Staufien

Martin Koch - Sarmenstorf

Julian Gerspacher - Önsingen

Monika Kolb - DE Singen

Thomas Kolb - DE Singen

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?

My Seven (ich fahre gern)

von Norbert Traber, Niedermeunforn

My Seven.

Lotus Sportwagen haben mich von jung auf immer fasziniert. Auch die ganze Geschichte von Colin Chapman und Lotus sind bei mir mit jenen Katalogen und Büchern dokumentiert, kam aber erst auf Umwegen zu meinem ersten Seven. Mein erster Wagen (1966) war aus Kostengründen ein MG Midget mit 1'100 ccm. Danach folgten zwei MG - Typ A Jahrgang 1962, später dann ein 3 Liter Healey. Erst im Jahre 2000 kaufte ich bei Fredi Kumschick einen Caterham Seven mit einem 1'600 ccm Kent Motor bestückt mit einem gut eingestellten Doppelweber. Mit dem Seven fuhr ich in vier Jahren über 40'000 km ohne jegliche Probleme. Danach wechselte ich auf eine Elise MK 1 und fuhr damit in zwei Jahren über 20'000 km. Nach der MK 1 Elise folgte eine Elise MK 2 Racetech. Mich interessieren eigentlich alle Lotus Modelle. Wenn ich reich wäre hätte ich die ganze Palette. Vom Herbst 2008 bis zum Frühling 2009 restaurierte ich eine Lotus Europa Gordini 807. Doch der Virus vom ersten Seven sass tief. Sehr tief. Obwohl mir vor allem die MK2 Elise vom Handling her sehr zugesagt hatte, bekam ich immer wieder einen größeren Anfall wenn ein Seven irgendwo meinen Weg kreuzte. Danach folgten stärkere Symptome indem ich im Autoscout usw. den Seven Markt studierte. Es dauerte fast ein Jahr, zumal nur ein Lotus Seven oder ein Caterham Seven in Frage kam. Am 11. Februar war mein Happy Day. Ich kaufte meine gelbe Hexe, einen 2 Liter HPC Caterham 1997 mit 45'000 km von privat. Seither habe ich bereits über 50'000 km abgepult. Jeder Kilometer mit Gefühl im Fuss, und im Ohr ein Genuss. Für mich ist nicht nur das Fahren, sondern auch das

Pflegen und weiterentwickeln und tüfteln von Bedeutung. Vor wenigen Wochen habe ich einen Heckdiffusor, natürlich aus Alu, entwickelt und unter das Heck geschraubt (siehe Foto). Es freut mich, wenn wie am Elsass Treffen gesehen, sogar eigene Vorderachsen mit Querdämpfer, Auspuffkrümmer oder KTM Vergaser eingebaut werden. Colin Chapman hätte sicher grosse Freude an diesen Innovationen. Denn solche Schrauber und Mechaniker haben schon in der Vergangenheit erfolgreiche Rennwagen gebaut. Ältere Seven mit Faktor X im Ausweis lassen zum Glück noch den letzten Spielraum offen.



Cartoons (ich zeichne gern)

Wer Seven fährt und Seven lebt, der muss irgendwie auch kreativ sein. Daher liebt er wahrscheinlich auch Cartoons. Cartoons spiegeln Erlebnisse. Mein Klassiker war der Cartoon vom Elsass Meeting 2014 als Vögi hinter einem Rudel Radrennfahren



festsass. Er liebt Radrennfahrer auf der ganzen Strassenbreite. Manchmal fehlen mir die Ideen. Trotzdem hoffe ich den Tiefflieger weiter beliefern bzw. bezeichnen zu können.

Formel Ford (ich schraube gern)

Seit November bin ich am Projekt Formel Ford. Den Virus hatte ich in Silverstone am Classic Race voll eingefangen. Die Formelrennwagen haben mich schon immer fasziniert. Vor allem die älteren. Die Engländer, die oeligen Schrauber, die Idealisten, die sind ansteckend. Ein Formelrennwagen, vor allem die einfachen Formel Ford sind auf das absolut wesentliche beschränkt. Ein Rohrrahmen ein Kent Motor ein Webervergaser (hat etwas vom Seven) und etwas GFK Carosserie. Aber das Fahrgefühl im Monoposto ist einfach der Hammer. Zur Zeit bin ich am fertigstellen der Carosserie und weiteren Feinabstimmungen. Auch hier gilt für mich das Schrauben und arbeiten am Rennwagen als wichtiger Teil der viel Freude macht.



The Home of British Sportcars



Official Caterham Service Partner

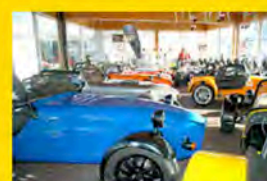
Web: brit-sport.de

Phone: 0049(0)831/580 94 355

Herzliche Einladung zu unserem 3. Double Open Day am 24. April 2016



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
- Fahrsicherheitstraining 2016 - Termine folgen -
- Hol- und Bring-Service
- Ihr Ansprechpartner, wenn es um den GW England Import und deutsche Zulassung geht

Ansprechpartner für:

- Englische Cobras
- Dax Rush
- Fisher Fury
- Furore F1
- Gardner Douglas
- GBS
- Hawk
- Tiger Racing
- Ultima
- 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

LSOS meets L7C IT Bellagio 02. u. 03. April

Nehmen wir am Weekend den Seven aus dem Keller, und blasen den letzten Schnee von der Strasse. Bellagio ist der Namensgeber des bekannten Hotels in Las Vegas, und liegt am Lago di Como an der Tessiner Grenze.

Jim Clark Revival 15. bis 17. April

Am Contikreisel Ticket kaufen, dann zum Treff hinter die Mercedesbühne - wir mischen uns am Samstag wieder unter Muggels und echte (klassischen und moderne) Lotusse.

Sigfried Herrmann vom www.lotus-historic-register-germany.de erwartet uns schon.



LSOS / SLT Breakfast 8. Mai

Wie jedes Jahr treffen wir unseren Schwesterverein Swiss Lotus Team auf dem ehemaligen Kasernenberg zum traditionellen Frühstück vor der Kurve 286 und hinter der Kurve 2'983.

Lotus Seven Owners Switzerland meets Lotus Seven Club Deutschland in Riquewihr 18. u. 19. Juni

Unglaublich! Dieses Treffen gibt es nun schon eine Weile, und musste aufgrund mangelnder Teilnehmer (oder Organisation...) auch schon in Vorjahren wieder abgesagt werden. Doch dieses Jahr ist alles anders, wir sind bereits überfüllt, der Hotelier hat die rote Fahne geschwenkt, und muss bereits bei einem Freund um die Ecke einquartieren.

27 Sevenfahrer haben sich angemeldet, darunter Fahrer aus Luxemburg, Deutschland und der Schweiz, wobei die Deutschen klar in der Mehrheit sind. An was könnte das liegen? Die Organisation wechselt sich jährlich ab, einmal ist der deutsche Chef dran, dann der Schweizer. Dieses Jahr ist es der Eidgenosse, aber an dem kann es nicht liegen, weil sich eine grosse Zahl dafür ausgesprochen hatte, dass der fette CH-Präsi eigentlich nur laut und frech sei. Und das stimmt auch, nix für sensible Bürschen.

Nein, das Zauberwort zum Tor der zahlreichen Teilnehmer lautet Riquewihr, das elsässische Städtchen nordwestlich von Colmar, bekannt durch seine gefüllten Weinfässer und seine pittoreske, mittelalterliche Stadtstruktur.

Wer diese Zeilen liest und noch nicht angemeldet ist, der hat Pech gehabt, und kann dann im Tiefflieger No. 19 von unseren Berichten lesen. Eine Anmeldung ist zwar noch möglich, man kommt aber definitiv nur auf eine Warteliste. Wir versammeln uns bereits am Freitagabend im Städtchen und besuchen nach dem Nachtessen den einen oder anderen Weinkeller. Natürlich alles zu Fuss, mehr als 5 Meter muss niemand torkeln. Am Samstag geht es dann mit Frühtau zu Berge, garantiert aber nicht zu Fuss. Was dann folgt ist noch geheim. Der Samstagabend beginnen wir selbstverständlich dort, wo wir am Vorabend aufgehört haben: Beim Essen und Trinken. Oder so.

Sonntags dann geht es nach dem Frühstück über den Rhein zu den Germanen, um ein kleines aber feines Automuseum zu bestaunen. Nach einem kleinen Lunch dann trennt sich die Gruppe: Die einen brettern gen Norden, die anderen nach Süden, selbstverständlich nicht ohne noch dem einen oder anderen Schwarzwaldpass zu zeigen, wo genau der Seven-Hammer hängt.

Caterham Seven 485 - Fahrspass pur



Bestellen Sie ihren Caterham jetzt ...



Sie möchten ihn lieber leasen oder mieten? Jemandem einen Gutschein dafür schenken? Kontaktieren oder besuchen Sie uns. Ihr Kumschick-Team freut sich auf Sie. Übrigens: Wir haben alle Modelle an Lager - Bereit für eine Testfahrt.

Die Bärenherz Stiftung

unterstützt Einrichtungen zur Entlastung von Familien mit schwerstkranken Kindern, insbesondere Kinderhospize. Bitte geben Sie unseren Einrichtungen mit Ihrer Spende oder Zustiftung eine gute und sichere Zukunft!

Wiesbadener Volksbank
BLZ 510 900 00
Konto 70 700

Nassauische Sparkasse
BLZ 510 500 15
Konto 222 000 300

Tel. 0611-360 11 10-0
www.baerenherz.de



Kumschick Sport Cars AG
Offizielle Caterham-Vertretung
Luzernerstrasse 57, CH-6247 Schötz
www.kumschick.ch
sales@kumschick.ch
Tel: 0041 (0) 41980 05 80



Abgebildetes Modell: Caterham Seven 485 S3 (CHF 65'500,-) mit Racepack und sonstigem Zubehör, Preis CHF 79'205,-. Motor: 2.0, 240 PS, Leergewicht 525 kg, 0-100 km/h in 3,5 Sek., Verbrauch gesamt: 7,7 l/100 km, CO₂ 179 g/km, Durchschnitt aller Neuwagen 144 g/km, Energieeffizienzklasse G. Nettopreise inkl. MWST. Preis- und Ausstattungsänderungen vorbehalten. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls diese zur Überschuldung führt.

LSOS meets L7C IT Bellagio 02. u. 03. April

Nehmen wir am Weekend den Seven aus dem Keller, und blasen den letzten Schnee von der Strasse. Bellagio ist der Namensgeber des bekannten Hotels in Las Vegas, und liegt am Lago di Como an der Tessiner Grenze.

The International Seven Meeting in der Schweiz 30. Juni bis 3. Juli

letzte Updates vom total überforderten „Organisator“

Wie allgemein bekannt ist, fusst die Existenz des Schweizer Seven Clubs auf der Idee des am 16. Dezember 2015 verstorbenen Roger, einmal im Leben 100 Sevens durch das Bergdorf St. Moritz fahren zu lassen. Dreissig Jahre lang wurde dieses Treffen immer nach demselben Schema organisiert, zuerst die „Come Together Party“, welche dann mit geröteten Wangen in „Get Together Party“ umgetauft wurde, weil „Come Together“ in den britischen Ländern eben auch dazu benutzt wird, den gemeinsam erlebten Orgasmus zu beschreiben. Nein, es wird auch dieses Jahr keinen Gruppensex geben, zumindest nicht im offiziellen Programmteil.

Aber sex's wis well, normalerweise fand das Treffen in den ersten dreissig Jahren immer von Freitagabend bis zum Sonntagmorgen statt, ausser in den Jahren 2005 und 2006, weil dann zuerst das 25. St. Moritz Meeting und ein Jahr später das 25. Vereinsjubiläum zelebriert wurde. Dieser Tradition folgend startet dieses Jahr das beliebte Meeting ebenso für alle bereits am Donnerstag, traditionell **bei Elisabeth und Fredy Kumschick in Schötz**.

Klar, wenn ich im letzten Juli gewusst hätte, dass der Begründer unserer Sache im nachfolgenden Dezember verstirbt, hätte ich wohl heuer wieder nach St. Moritz eingeladen, auch wenn ich persönlich das Fahrprogramm mit den vier möglichen Zufahrtsstrassen schon aller bestens kenne und auch keine Überraschung mehr wartet. Dann hätten wir wohl ein „Roger Savaré Memorial Meeting“ gemacht, auch wenn es dort keinen Stein mehr gibt, über den nicht schon mal ein Seven gefahren ist.

Der LSOS ist gerade daran, all die alten Super 8- und VHS Filme von diesem Treffen bei YouTube digital aufzubereiten. Da sieht man sehr Spannendes, wie beispielsweise die damals äusserst beliebten „Spiele ohne Grenzen“. Alle Teilnehmer mussten vorgeschriebene Streckenposten anfahren und unmögliche Disziplinen bestehen. 1981 beispielsweise hatte gewonnen, der mit seinen Kleidungsstücken am Körper die längste Linie legen konnte. So sieht man auf dem Super 8 Film Sevenfahrer, welche nur noch mit der Unterhose bekleidet an der Hauptstrasse rumturnen, um den Linienrekord zu brechen. In der heutigen Zeit unmöglich, die Polizei würde alle wegen Exhibitionismus sofort verhaften. Gut, im Zeitalter der sevenfahrenden Frauen würde ich gerne Streckenposten spielen. Diese „Spiele ohne Grenzen“ fanden aber bereits schon vor 10 Jahren keinen grossen Anklang mehr, weshalb anstatt der Autobahn zum Zeit aufholen, mehr Bergstrassen als Routen vorgeschlagen wurden.

2016: Aufbruch zu neuen Bergen

Die Planung zu unserem Geburtstagsjahr begann schon kurz nach Ende des letztjährigen Meetings und es sollte bei der 36.

Ausführung mal was ganz anderes her. Da der Startpunkt bei **Kumschick Sports Cars** in Schötz mit dem traditionellen **Caterham-Burger** und die Schweizer Alpenpässe gesetzt war, musste ich mir überlegen, ob es nebst St. Moritz noch ein anderes Ziel ansteuerbar gäbe. Klar, das Palace in Celerina war im 2015 auch sehr gut, aber Celerina steht immer im Schatten von St. Moritz. Andere Orte in der Umgebung waren entweder exorbitant kostenintensiv, oder teilten mir mit, dass sie den Hotelbetrieb aufgrund des starken Frankens einstellen würden. Ja, die Schweiz ist



zwar schön, aber auch sehr teuer, besonders wenn man ein Haus mit mehr als nur 20 Zimmern sucht.

Also warum nicht ins alpine Zentrum rücken, an einen Ort, der vom Schweizer Mittelland auch in einer kürzeren Zeit erreichbar ist, und somit der Samstag ausschliesslich in den Bergen verbracht werden kann? Einige wissen es schon, die anderen erfahren es durch diese Zeilen: Unser Host ist am Freitag und Samstagabend die Ortschaft **Davos**, eine Bergstadt, welche die meisten vom WEF her kennen. Von dort sind Exkursionen bis ans **Stilfserjoch** möglich, ohne dass man dazu gleich acht Stunden fahren muss. Selbstverständlich drehen wir beim Heimfahren auch eine Runde durch St. Moritz, und gedenken dabei unserem Vereinsgründer. Unser Hotel ist das „historische Hotel der Schweiz 2008“ Schatzalp, hoch über dem Ort gelegen, und normalerweise nur mit dem Seilbahnli erreichbar. Normalerweise, wir haben eine **exklusive Fahrerlaubnis** und parkieren unsere Autos direkt vor der Hotelbar, Alpenpanorama inklusive im Hintergrund. Das riesige Schatzalp Resort betreibt zusätzlich drei Restaurants, wobei wir am Freitagabend rustikal, **„Closer to the Skies“** speisen, und den Samstagabend im Hauptrestaurant verbringen werden.

Die Hotelbar, direkt vor unserem Parkplatz gelegen, bietet erstmals wirklich Platz für alle Teilnehmer, und wir konnten als Live-Music die **„The Hot Strings Blues Band“** verpflichten, welche uns am Samstagabend einheizen wird. Leadgitarrenklänge mit Schlagzeug-Rhythmus zwischen den Maschinen, das Bier in der Hand, die Sonne im Gesicht. Was gibt es mehr?

Ja was wohl: 1'001 Bergkurven, unzählige Passstrassen, tausende an Höhenmetern, ein wiederrum unvergessliches Wochenende inmitten sehr vieler Sevenfahrern aus ganz Europa. Und selbstverständlich mal einen Tapetenwechsel bei viel Musik, Unterhaltung und gepflegter Gastronomie.

Wer nochmal dabei sein will, der soll sich jetzt unter **int7meeting.ch** anmelden. Beeilung ist aber angesagt, denn Zimmer mit Talseite sind zur Drucklegung nur noch 17 vorhanden, dann belegen wir die Bergseite. Die ist zwar auch nicht hässlich, nur kann man von dort aus **den „Kofferraum“ nicht vom Balkon aus befüllen**.

Classic Days Schloss Dyck 05. bis 07. August

20 Anmeldungen bis Mitte März - was wird das erst bis zum August? Auch die Engländer werben in der Lowflying März 2016 schon für diese Veranstaltung.

Classic Days Schloss Dyck - das kleine Goodwood in Deutschland?



Portofino 23. bis 27. September

mit anschließender Rekognoszierungsfahrt.

Zum Portofino Meeting gibt es nix zu sagen, es hat sich längstens zum Geheimtipp entwickelt. Da der LSOS Präsident für ein Internationales Seven Treffen eine abgefahrene internationale Idee hat, wird sich dieser im Anschluss nordwärts bewegen, um einen neuen Meetingplatz auszukundschaften. Wer noch ein paar Pässe fahren will, schliesst sich ihm an.



Swiss Classic British Car Meeting Morges 01. Oktober

The Last Crusade

Nachdem uns die Organisatoren in Mollis mitgeteilt haben, dass wir als Markenclub nur entweder mit Lotus Seven oder Caterham Seven offiziell mitmachen dürfen, versuchen wir es mal mit der Konkurrenz am Genfer See. Das Rahmenprogramm ist mit dem Meeting „The Last Crusade“ eingebettet, was bedeutet, dass sich die ersten schon am Freitag auf einem Jurapass treffen, wir dann am Samstag vor Morges die anderen treffen, um nach der Show wieder in den dunklen Jura zu flitzen. Am Sonntag geht es dann auf für die meisten unbekannten Strassen wieder nach Haus zu Mutttern.

Scheunentreff bei Wolfgang

Als Termin plant Wolfgang das Wochenende am 21. August (letztes Ferienwochenende in NRW). Am 7. 8. ist das Treffen auf Schloss Dyck, dort sollten wir nicht zu nah dran sein. Am 28. 8. ist das Meeting im Mollis. Er geht jedoch davon aus, dass aus dem tiefen Süden keiner bis ins Münsterland fährt. Wolfgang denkt, das sich eher Mitglieder aus dem Westen, Norden und aus der Mitte Deutschlands angesprochen fühlen. Was meint Ihr?

Wir werden hierzu eine kleine Umfrage im Forum stellen, oder Ihr antwortet per Mail. Welches Format soll das Treffen haben? 1, 2 oder 3 Tage? Gemeinsame Ausfahrt gewünscht? Wir erwarten eure Vorschläge!!!

In eigener Sache I

Ja, der Name des schweizer Vereins wird LSOS abgekürzt und nicht LSOC - das hat der Lektor im TF 17 übersehen, auch wenn er schon öfters mit dem LSOS in St. Moritz war.

In eigener Sache II

Im Beitrag über die Luftansaugung hat sich ein Fehler eingeschlichen - es benötigt 14,7 kg Luft um 1 kg Ottokraftstoff bei Lambda 1 zu verbrennen, nicht 15,7 kg.

In eigener Sache III

Auch der Tiefflieger lebt vom Mitmachen - nicht nur unsere Vereine ...

Nicht nur die großen Berichte - auch die kleinen Umbaustories, das Vorstellen auf Seite 7 (früher Seite 5 - wer hat's gemerkt? - und warum?) in ein paar Setzen mit einem Bild, oder das Beantworten der magischen Seven-Fragen, ...

Wer liefert für die nächsten Tiefflieger noch etwas Input?



Neue Vorstandsmitglieder beim Lotus Seven Owners Switzerland

Am 27. Februar 2016 fand die 35. Generalversammlung des Schweizer Lotus und Caterham Seven Vereins statt, welcher von 48 Personen wie immer sehr zahlreich besucht wurde. Als Besonderheit war das Lokal ausgesucht, im Restaurant Alpenblick auf dem Passwang in Kanton Solothurn fand nämlich vor 35 Jahren das allererste Vereinstreffen statt. Nebst allerlei Vereinskram durfte die Versammlung zwei neue Vorstandsmitglieder wählen.

Der neue Finanzchef

Die Neuwahl wurde notwendig, weil das langjährige Vorstandsmitglied Vanessa Savarè im letzten September auf diesen Tag zurückgetreten war. Somit sah sich der Präsident dazu genötigt, ein relatives Jungmitglied zu nötigen, dieses Amt mit Freuden zu übernehmen.

Ruedi Traffelet, ein Berner Giu mit ausgezeichneten Köchinnen Zuhause, bringt als Treuhänder von Beruf die idealen Voraussetzungen mit, unsere Vereinskasse professionell zu führen. Doch nicht nur das. Im Herbst des Jahres 2014 wagte er den ersten Drive zu unserem „The Last Crusade Meeting“, nachdem er in mühsamer Handarbeit seinen orangenen Caterham Seven 175 SV im Garten zusammengeschrubbt hatte. Dieses erste Meeting ist im eingefahren, denn dummerweise versammelten sich an diesem Treffen ausschliesslich die LSOS-Kamikaze Brüder im Schweizer Jura, welche den Novizen gleich mal psychologisch bei einem Teeli auf den Ritt vorbereitet. Der Ruedi war bleich wie ein Leintuch, als wir die Maschinen zum Leben erweckten. Dolomite-Vögi voraus, BDA-Prättigauer, Racing-Sepp, Turbo-Keller und 485er-Oli im Schlepptau, ein rudernder Rüedu dazwischen. Gut eingefahren würde ich meinen, denn inzwischen war der Rüedu mit seinem Seven beim Frisör, und auch sonst trägt er seinen Fuss steht's sehr tief.

Der neue Sportchef

Wurde nötig, weil der Wankelmotor-Dany ebenso nach vielen Jahren Vorstandsarbeit beruflich anders engagiert wurde und somit die Rennsportabteilung verwaist war.

Patrik Keller, weiter oben mit „Turbo-Keller“ bezeichnet, musste ebenso zur Mitarbeit überredet werden, doch nun ist er voll

LSOS-Sportchef Patrik Keller



STOP PRESS

Caterham Cars haben, nach dem 620 R und dem 620 S, jetzt den neuen 620 SCH angekündigt.

Er ist für den im Alter schon etwas fortgeschrittenen Sportwagenfahrer gedacht:

(SCH=Senior citizens home, dt.: Seniorenheim), der spezifische Anforderungen an ein altersgerechtes Sportgerät stellt:

- Betriebsanleitung in Grossdruck
- Instrumente im Classic-Look mit römischen Zahlen
- Cockpit-Leselampe
- Teppiche im Perserlook
- Kopfstützen mit integrierten Ohrenschützern
- Rollator-Gepäckträger
- Sitzheizung
- Ein- und Ausstieghilfe sowie
- individuell in Brillenstärke geschliffener Frontscheibe

Das Sondermodell Incontinental bietet zusätzlich auswechselbare, saugstarke Papierbezüge für die Sitze an.

Graham McDonald zeigte sich auf der Pressekonferenz am 1.4.16 in Crawley erfreut darüber, dass somit auch die ältere Klientel, die vielleicht in ihrer Jugend bereits Lotus 7 fuhr, dem Seven treu bleiben könne.

Der Trend ginge sowieso zu verstärkter Altenbetreuung und man überlege, in Crawley beispielsweise ein SCH-Café mit Wärmestube im Winter anzubieten, in dem man u.a. auf Großbildschirmen Folgen des „Prisoner“, Aufnahmen von älteren Formel 1-Rennen zeigen oder, für Hardcore-Nostalgiker aus dem befreundeten Ausland, auch Ausgaben von „Hobby“ oder „Jetzt helfe ich mir selbst“ auslegen könne.

Im Übrigen habe man auch für die übrig gebliebenen Autos von Team Caterham eine Lösung gefunden:

Ein schwäbischer Dienstleister habe die Wagen erworben und wolle sie an solvente Haushalte in Stuttgart und Umgebung für die sogenannte „Kehrwoche“ verleihen.

(Quelle: „Ultima Hora“ (dt.: Letztes Stündchen), Palma de Mallorca, 2.4.2016)



Arnolt MG, Heft 12/2015

Der Arnolt hatte das gleiche Ziel

› Mit großem Genuss habe ich in Heft 12/2015 den Artikel über den Arnolt-MG gelesen – was für ein fantastisches Auto! Irgendwie kam mir der Wagen aber auch etwas bekannt vor. Wir waren im September 2014 mit dem Lotus Seven Club Deutschland (damals hieß der Club noch Caterham Car Club Deutschland) in England unter-

wegs. Neben einer Fabrikbesichtigung bei Caterham stand auch ein Besuch des Goodwood Revival auf dem Programm. Das Bild zeigt, warum mir der Arnolt-MG bekannt vorkam: Sein Besitzer Teja Fischer hatte wohl das gleiche Reiseziel wie wir...

Jürgen Schwan, Neuenstein



96 Oldtimer Praxis 2.2016





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

60 Jahre Seven - wann denn nun ... und wo?

Der Lotus 7 Club (uk) macht es spannend - einen Termin für die 60-Jahr-Feier zu finden.

Im Moment steht ein gemeinsames Wochenende mit Caterham Cars hoch im Rennen.

Termin? Unbekannt. Wir müssen uns noch ein paar Wochenen-

den 2017 für das große Fest freihalten.

Die neue Chair Christine Abbot (Chairman = Vorsitzender, Chair = Vorsitzende) des Lotus 7 Club hat jedenfalls zu einem Treffen der Organisatoren im April eingeladen - geplant ist auch, das Deutschland und die Schweiz im Orgateam vertreten sind.

Wir werden per Newsletter alle Caterham und Lotus Seven Enthusiasten auf dem Laufenden halten.



Ein großes Treffen?

Die Seven Clubs auf dem Kontinent hatten Post erhalten, die schweizer und die deutschen jedenfalls - soviel wir wissen.

Erst auf dem zweiten Blick fiel mir auf „Mensch, da steht ja ein falscher Clubname drauf - und das Anschreiben hat einen Adressaufkleber drauf“ ...

Also vorsichtig den Aufkleber gelöst - und was taucht auf? Der alte LCOC von Frank Maguhn!

Frank hat sich aus dem modernen Clubleben vor ein paar Jahren zurück gezogen, ist aber International immer noch gelistet ;-)

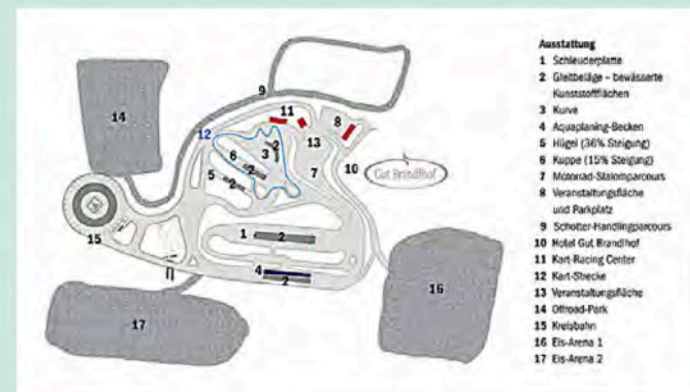
Nun - und warum erzähle ich das ganze?

Patrick ist zurecht auf die Idee gekommen, unser nächste LSOS meets LSCD Treffen hier zu planen - oder vielleicht ein ganz großes internationales Treffen?

Das 4-Stern Superior Hotel bietet neben der Nähe zum Großglockner mit den vielen Kehlen der Hochalpenstraße auf 2.504 m hinauf, weitere Ausflugsziele, eine Waschanlage für die ganz sau-

beren Sevens (gell Jochen?) sowie einen großen Spa-Bereich (gell Andrea?).

Das Besondere aber dürfte das direkt angrenzende ÖAMTC Fahrtechnikzentrum sein, auf dem man „Gleichmäßigkeits“-Runden drehen kann, aber auch gezielt ein Intensiv-, Dynamik- oder Drifttraining buchen kann.



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

HOFFMANN & RINK THE BEST FOR OUR FRIENDS.

Es war wieder die Schlacht am kalten Buffet - schon vor der Ansprache brachen einige Besucher vor Hunger fast zusammen - aber Kurt hatte Mitleid und eröffnete dann mal schnell das Buffet vor seiner Caterham-Neujahrsansprache.

Bilder von Wolf

Brunch as Brunch can ...



31. Januar 2016 - Kurt hatte zum Brunch eingeladen und die üblichen Verdächtigen kamen - wie immer.

Es wurden wieder die neusten Neuigkeiten von Caterham Deutschland und Caterham Cars (in einem netten französischen Englisch) dargebracht und das Volk beäugelte nicht nur die Caterhams für Normalsterbliche, auch dem 620 R wurde ungeniert unters Bleckkleid geschaut.

Die Caterham-Kobayashi-Nachbestellung (mit Carbon aus Deutschland) fand reges Interesse - genauso wie auch die Internet-Frötzeleien über den von Kurt in Zahlung genommenen Westfied, die auch an diesem Tag nicht unerwähnt blieben. Im Ganzen war es wieder eine gelungene Saisoneroöffnung mit reichlich Konversation zwischen alten und neuen Bekannten.

Man sieht sich spätestens im Januar 2017 wieder - oder zwischendurch mal auf der Straße.



LUCAS - Prinz der Finsternis

Wer ein in England gebautes Auto besitzt, hat mit Sicherheit mindestens ein Problem - meist eher mehrere. Sie tragen den Aufdruck "LUCAS". Viele leiden still, andere suchen sich elektrische Komponenten, die auf dem Kontinent hergestellt worden sind. Auch bei meinem Seven ist es so, dass auf der Autobahn in der Dunkelheit Gas geben bedeutet, dass die Scheinwerfer kurz heller werden. Fuss vom Gas: dimmen. Bei der Instrumentenbeleuchtung (also bei denen, die beleuchtet sind) ist es ein Glücksspiel, tut, tut nicht, auf jeden Fall irregulär. Es wird behauptet, dass viel Personal, das bei Lucas gearbeitet hat, zu Smiths gegangen ist - nachvollziehbar, denn die konstante - hüstel - Qualität der Produkte beider Firmen scheint das zu bestätigen. Andere haben ganz ähnliche Erfahrungen gemacht und eine nur kurze Internetrecherche hat unten Stehendes zutage gefördert (nicht ganz ernst gemeint, aber in gewissem Sinne mit Kultstatus behaftet und das bereits seit Generationen...):

Das LUCAS-Motto: „Sei zuhause bevor es dunkel wird“.

LUCAS dementiert, sie hätten die Dunkelheit erfunden. Aber sie besitzen immer noch das Patent für „plötzliche, unerwartete Dunkelheit“.

LUCAS – die Erfinder des Intervall-Scheibenwischers!

LUCAS – die Erfinder der sich selbst dimmenden Scheinwerfer!

LUCAS-Schalter haben 3 mögliche Positionen: Dimmen, Flackern, Aus!

Andere Möglichkeit: Rauchentwicklung, Schmoren, Zünden!

Die Original-Diebstahlsicherung: LUCAS elektrische Produkte!

„Ich habe bereits seit Jahren einen LUCAS Herzschrittmacher und nie irgendwelche Pro...“

Wenn LUCAS Gewehre herstellen würde, würde der Zünd-

funke für Kriege fehlen.

Haben Sie schon vom neuen Torpedo mit LUCAS-Steuerung gehört? Gesunken...

Es beruht jedoch nicht auf Wahrheit, dass LUCAS 1947 im Parlament dazu veranlassen wollte, Ohms Gesetz aufzuheben. Es gab zu viel Widerstand...

Kennen Sie schon den von einem Typ, der in einen Landrover reinschaute und den Besitzer fragte: „Wie können Sie die Schalter bei Nacht voneinander unterscheiden, die sehen ja alle gleich aus?“ Er antwortete: „Ist doch egal, welchen ich betätige – es funktioniert ja eh’ keiner!“

In den 70er Jahren entschied sich LUCAS, die Produktpalette zu erweitern und begann, Staubsauger herzustellen. Es war das einzige Produkt, das weder saugte noch nervte (engl.: ...that didn't suck...).

Die Qualitätssicherung rief beim LUCAS-Ingenieur an und berichtete, dass es bei seinem Design zu Problemen mit Kurzschlüssen kam. Also machte er die Leitungen länger.

Warum trinken die Engländer warmes Bier? LUCAS produziert auch Kühlschränke...

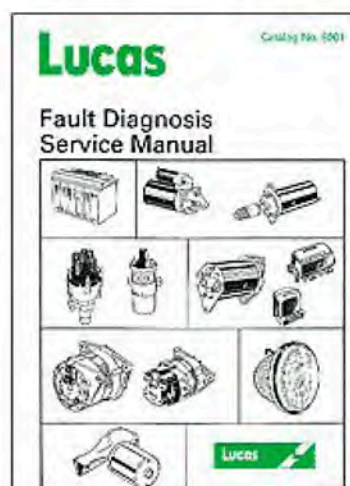
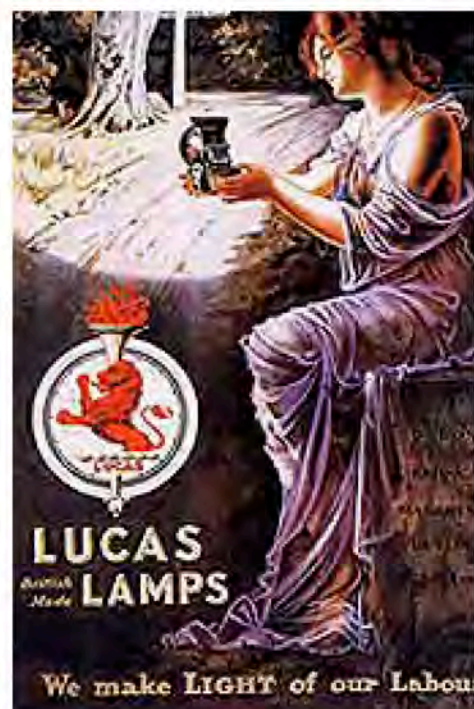
Alexander Graham Bell erfand das Telefon. LUCAS erfand den Kurzschluss.

Die empfohlene Vorgehensweise, wenn man an LUCAS Gerätschaften eine Reparatur vornehmen will: Schau nach dem Stand der Sterne, schlachte ein Huhn und laufe 3 x in Richtung des Sonnenstandes um Dein Auto herum und singe: „Oh mächtiger Prinz der Finsternis beschütze Deinen unwürdigen Diener!“

LUCAS Systeme benutzen Wechselstrom; wegen der Zufallsfrequenz.

LUCAS: der beste Freund Deines Autoelektrikers!

Andererseits: ohne Lucas wäre das Leben ein langer, ruhiger Fluss. Wie langweilig.



The Lotus Super Seven



The hood keeps out most of the rain but few of the draughts. Visibility to the side and rear is strictly limited with the top up.

In Brief

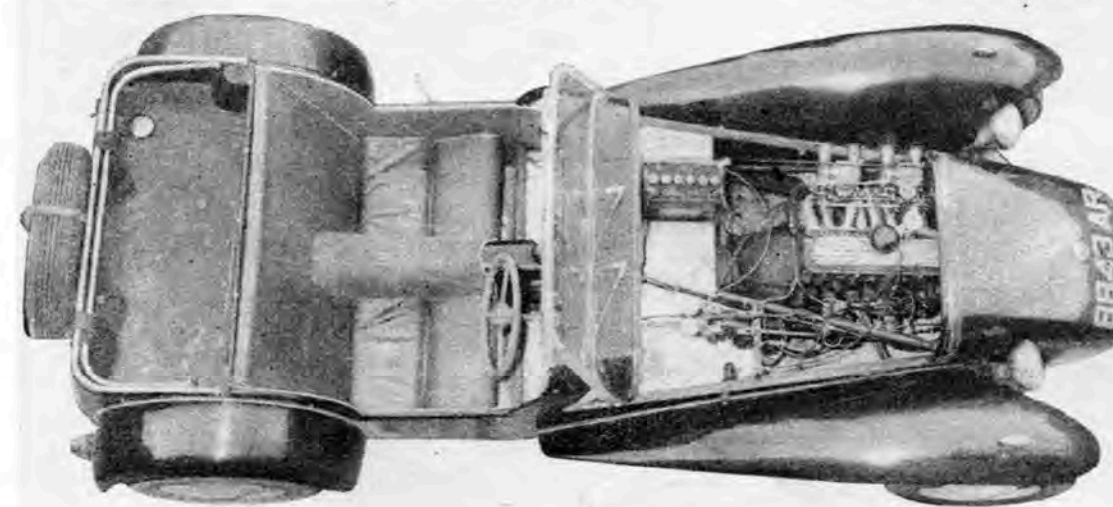
Price (including close ratio gears as tested), £681 plus purchase tax £350, equals £1,031.
Price in kit form (without c.r. gears), £599.
Capacity ... 1,340 c.c.
Unladen kerb weight ... 8½ cwt.
Acceleration:
20-40 m.p.h. in top gear ... 7.2 sec.
0-50 m.p.h. through gears ... 6.4 sec.
Maximum direct top gear gradient ... 1 in 5.8
Maximum speed ... 96.2 m.p.h.
"Maximile" speed As maximum speed
Touring fuel consumption 29.2 m.p.g.
Gearing: 16.03 m.p.h. in top gear at 1,000 r.p.m.; 37.5 m.p.h. at 1,000 ft./min. piston speed.

Phenomenal Performance for the Hardy Handyman

THE Lotus Seven is a sports car. The Lotus Super Seven, a version of the car fitted with a Cosworth-tuned Ford Consul Classic 315 engine, is even more so. With all the nebulous divisions that exist between touring, G.T. and true sports cars here is one that falls indisputably in the last category. *Pur sang* in being directly descended from the Mk. 6, which was the first production Lotus ever made, it offers performance with little regard for any other consideration save cost. Like most vehicles which pursue one goal to the exclusion of all others, it is exceptional in its own particular virtues.

The car is sold in kit form and although the price of a complete machine is quoted, few if any are sold in this country as most purchasers are prepared to spend some time (Lotus claim 20 hours) in assembly in order to avoid paying purchase tax. Having done this the owner has a car which offers very little in the way of creature comforts as regards ride and weather protection, but has a performance that allows him to say goodbye to virtually everything else on the road, both from a standstill and round corners. Furthermore it is an admirable type of machine for competition motoring on the club level.

The Mk. 6 was normally fitted with the side-valve 1,172 c.c. Ford engine, while the Seven has the latest o.h.v., 1.3-litre Ford Classic engine fitted with twin Weber carburettors, the engine being extensively modified internally though not up to Formula Junior standards. Thus a limit of 6,000 r.p.m. is suggested for long life, due allowance being



The Cosworth-tuned Ford Classic engine, with its massive twin-choke Weber carburettors, sits well forward in the chassis. Accessibility is good, save to the dipstick.

The Lotus Super Seven

made for the fact that it is extremely easy to exceed that limit. In fact in order to check its maximum speed we made a two-way run in top gear with 6,400 r.p.m. on the rev counter. This was reached after accelerating for about half a mile from rest. Acceleration times were taken using 6,000 r.p.m., carrying a full test load and under bad weather conditions. Even so it is difficult to single out any figure as of particular merit inasmuch as they are all in a class that is rarely met with when testing ordinary cars. A standing 1-mile in 16.2 seconds and the ability to reach 90 m.p.h. from 70 in top gear in only 1.7 seconds more than are required from 20 to 40 indicates that the car's getaway is matched by its acceleration at high speed.

The engine gives its power very smoothly, the valve spring surge that was present at something over 5,000 r.p.m. in Cosworth-tuned 105E Anglia engines seeming to be absent although a very crisp exhaust note helps to hide other sounds. Flexibility is good, thanks to the larger engine capacity, and the car can be driven at below 20 m.p.h. in top gear remarkably smoothly provided that full throttle is avoided. A really smooth and long accelerator pedal action makes this easy and also adds to the pleasure of driving. Starting (the carburetors run very rich at low r.p.m.) is easy, particularly from cold, but care must be taken not to pump the pedal when the car is warm or the plugs may become wetted. Oil consumption was for some reason excessive and a smoky exhaust suggested that some of this was going down the valve guides. Previous experience of these engines in tuned form indicates that this unit was not typical in this respect.

On the open road the engine runs at above 80°C. and in traffic an electric fan, operated by a switch on the dash, is used to keep temperature down. This fan threw a blade during our test and the engine boiled, but even then there was no sign of running-on with 100 octane fuel.

The gearbox of the test car was fitted with close ratio gears which cost £35



Nothing that isn't essential—though the lighting arrangements are not completely ideal for fast night driving. Note the electrically driven radiator fan which is controlled by a fascia switch.

extra unfitted, and are a worthwhile improvement. The change from first to second could easily be missed and the clutch pedal required a very heavy pressure.

The present engine, offering almost double the power of the units normally found in the old Mk. 6 and other 7s, has necessitated chassis and running gear development. Wishbone front suspension in place of swing axles and a more effectively located rigid rear axle are coupled with 13 in. wheels. Previously, a variety of larger sizes was used. Nevertheless the driver is still aware of the large quantity of unsprung weight as is only to be expected in a car which is so light; axle tramp can be provoked on rough surfaces and wheelspin in third gear was experienced in the wet. Equally, while those products of Cheshunt which have independent suspension all round offer very good riding qualities, the Super Seven is so firmly damped and sprung (in that order) that every road unevenness is felt, although this fault diminishes as the speed rises and the car floats over

the bumps. While this may not please comfort lovers, for whom the car is not intended anyway, the complete stability of the Lotus earns it high praise. On the worst surfaces it always lands square and we were able to sample its stability at maximum speed in heavy wind and rain without anxiety. A complete lack of pitching or roll adds to the general feeling of safety, but drivers not used to the exceptionally light and sensitive steering took some time to get used to its instantaneous response. Once it becomes familiar, however, it is a delight, and although the consequences of making hard contact with anything in the diminutive Seven do not bear thinking about, the situations from which it is possible to extricate oneself with a flick of the wrist or a touch on the accelerator pedal would often prove to be disastrous in less nimble and agile cars.

Cornering power is of a very high order and is really best appreciated on a racing circuit. The tail of the car tends to "hang-out" less when really motoring round a bend than was the case with

No one forgets the exhaust—least of all the passenger. The flared front wings keep most of the spray out of the cockpit. A useful amount of small luggage can be piled in the "boot".



Alle Jahr wieder entdeckt ein Seven-Fahrer im Internet den japanischen Bastelbogen für den Seven. Wir drucken in jetzt hier mit der aus der englischen übersetzten Bauanleitung ab - in der Hoffnung, keinem auf die Füße zu treten, denn wir Seven-Freaks sind ja schließlich alle eine große Familie - oder ?

Story und Bilder aus dem Internet

Bauplan Lotus Super Seven



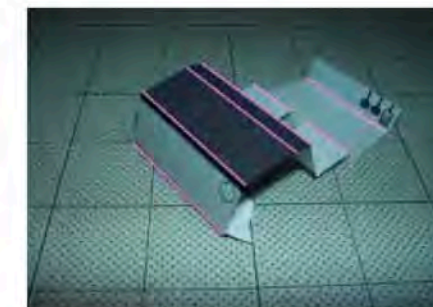
Chassis Teil A

Schneide das Chassis A entlang der Außenkontur aus, falte sie wie auf dem Bild dargestellt und vergesse nicht, die mit X gekennzeichneten Felder herauszuschneiden.



Zusammenbau Tunnel

Achte beim Falten auf die obere Rundung des Tunnels.



Chassis Teil B

Falte den Körper wie in der Abbildung dargestellt.

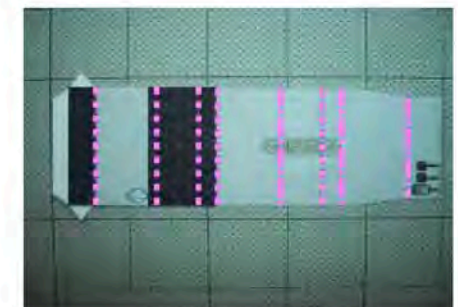
Die rosa gepunktete Linie ist ein positiver Knick und die gestrichelte Linie ist ein negativer Knick.

Achtung: falte nicht zu dicht am Tankdeckel.



Zusammenbau Teil A und B

Verklebe den Tunnel im rosa gekennzeichneten Bereich mit Chassis B und verklebe dann von hinten nach vorne Teil B mit Teil A.





Vorder- und Hinterachse

Vor dem Verkleben der Achsen loche bitte die kleinen Kreise im grauen Bereich. Verklebe die Achsen mittig zum Chassis



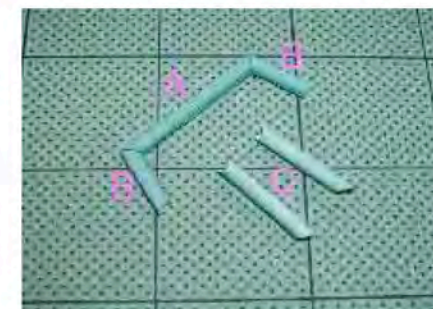
Montage der Nase

Schneide die Nase aus und achte auf die tiefe der Schnitte wie in den Kreisen dargestellt.



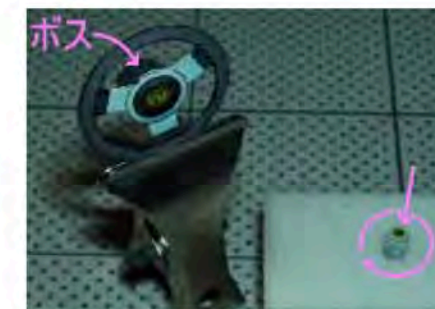
Montage der Sitze

An der in dem Bild rosa gezeichneten Linie biegen. Auch die Beschläge der Gurte müssen abgewinkelt werden.



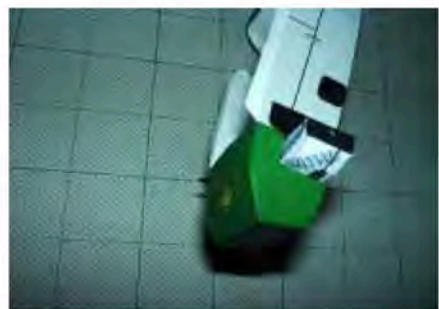
Überrollbügel

Wie dargestellt aus den Teilen A, B und C zusammen fügen.



Lenkrad / Schalthebel

Der Steifen wird hinten am Lenkrad zu einem Zylinder 4 mm zusammen gefügt. Der Schaltknopf wird als Zylinder gefügt.



Klebe die Nase so zusammen, dass im ersten Bereich eine Kurve entsteht



Montage Motorhaube

Falte das Amaturenbrett, beginne aber an der Nase zu verkleben



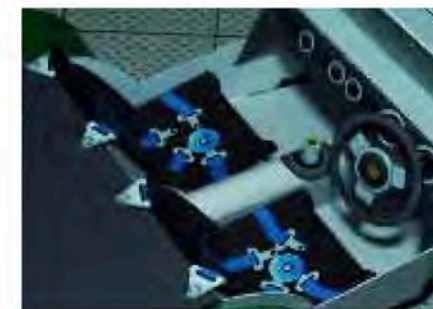
Montage Kotflügel vorne

Achte auf die Wölbung der Kotflügel. Das ist ein sehr schwieriges Bauteil.



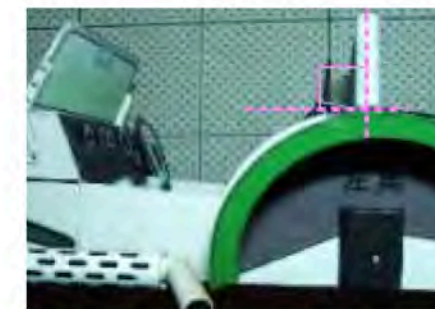
Windschutzscheibe

Ausschneiden, falten und zusammen kleben.



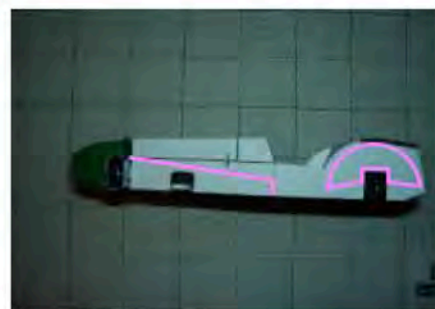
Montage Innenraumteile

Zuerst die Sitze verkleben, hier auch die Beschläge der Gurte verkleben, dann Schaltknopf und Lenkrad, die Scheibe an der grauen Linie ausrichten, den Überrollbügel an die gekennzeichneten Positionen.



Montage Kotflügel hinten

Zunächst alle Teile wie gezeigt ausschneiden und verkleben. Wenn die Verklebung getrocknet ist, entlang der rosa Linie den äußeren Teil beschneiden.



Montage Kotflügel

Verklebe die Kotflügel - unterstütze die vorderen über die Achse und richte die hinteren über die Achse aus.

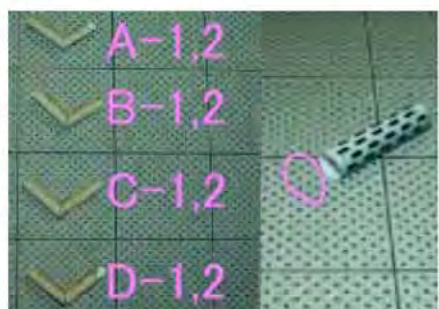


Zwischenstand :-)



Aufbau der Räder/Reifen

Als erstes die Lauffläche als Zylinder biegen. Die Verklebung der Lauffläche sollte auf der Unterseite des Reifens sein. Am Loch wird ein Zahnstocher für die spätere Zentrierung befestigt



Schalldämpfer

Verklebe den 4 in 1-Schalldämpfer mit dem Hitzeschutz wie dargestellt aus den Einzelteilen. Die Teile F und G sind hinter dem Schalldämpfer, E ist davor. Verklebe dann den Schalldämpfer und die inneren Rohre mit dem Chassis so, dass das Endrohr vor dem hinteren Kotflügel endet.



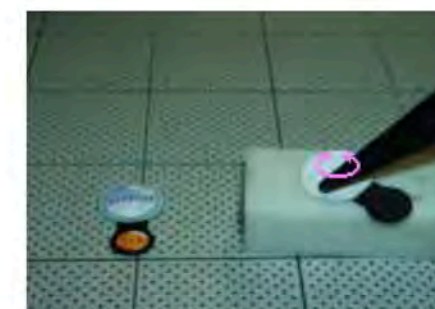
Halter Ersatzrad

Biegen und an der Unterseite wie gezeigt verkleben.



Montage Räder

Über die Zahnstocher zentrierend verkleben und nicht vor Trocknung belasten.



Streuscheibe

Die Streuscheibe durch leichten Druck etwas überwölben.



Scheinwerfer

Das Gehäuse zusammen fügen und mit der Streuscheibe verkleben. Die Montage erfolgt am Vorderachsträger.



Und ? Wer baut den schönsten oder originellsten Papier-Seven?
Ein paar schöne Fotos von eurem Aufbau im nächsten Tiefflieger könnten zu einem kleinen Wettbewerb führen: Die Leser/innen stimmen darüber ab, wer den schönsten hat (SEVEN – Mann!!!) und die Redaktion lobt dafür einen Preis aus. Aber: Ohne Fleiß kein Preis, also ran an den Bastelbogen und keinen Aston Martion draus machen!!!

THE MOTOR December 13 1961

795

earlier models, although in the wet excessive use of the accelerator will induce rear-end breakaway.

The light weight of the car coupled with lack of streamlining and low gearing render brakes almost unnecessary, since the driver has only to lift his foot for an instant to lose speed almost as rapidly as he can gain it. Nevertheless the drum brakes, which are taken from the Triumph Herald, are there for emergency and work well, showing far less tendency to lock the wheels at low speed than previous systems used on similar Lotus.

Only someone who had experienced an earlier version could, however, appreciate that advances have been made in providing comfort for the occupants. Pendant pedals mean that water is no longer able to enter the driving compartment from beneath. Nevertheless in wet weather the occupants suffer from what is known as "Lotus Elbow," a complaint which consists of a completely soaked elbow which has perforce been hanging out of the side of the car because of the limited room inside. This in turn means that damp can penetrate into the car, and although the seats are in other respects good the fact that some form of foam material is used in their construction means that they absorb this damp to the discomfort of the persons sitting on them. It should perhaps be recorded that during our test the weather was at its English worst, which undoubtedly heightened these shortcomings. Furthermore we did not have the optional extra sidescreens although a tonneau was fitted and this

The cockpit is sparse and strictly functional. Built-in seats (they are not adjustable) are more comfortable than they look. Ammeter and speedometer (left of facia) are difficult to read and invisible when the tonneau covers the passenger seat. Note the horizontal handbrake and stubby gear lever.

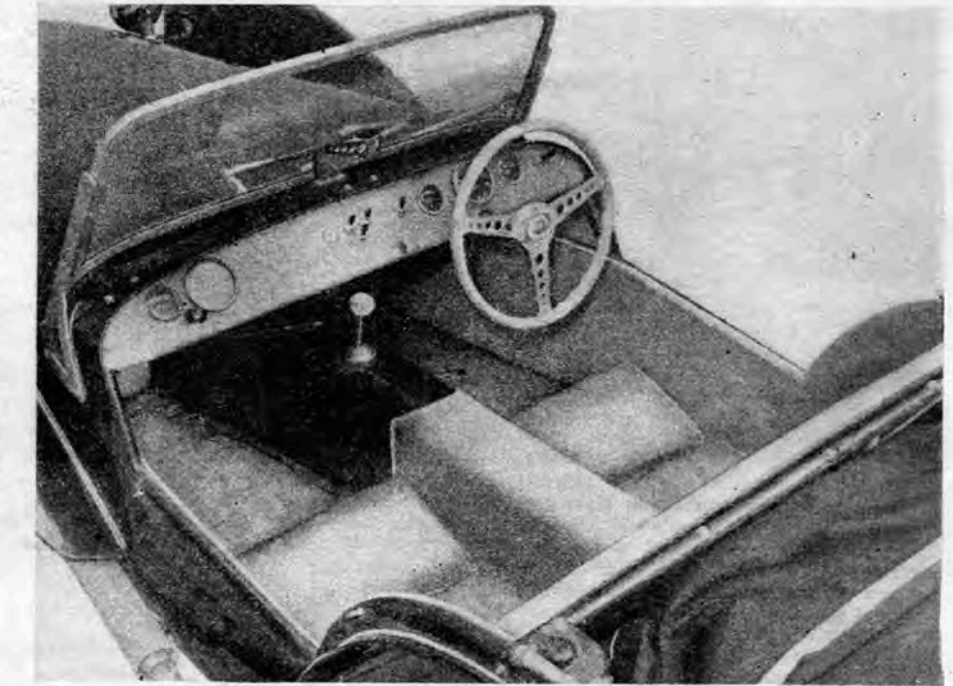
did help. The windscreen is so placed as to produce considerable wind buffeting inside, and it becomes wet on both sides in the rain.

The Vynide-covered dashboard has few switches or instruments to distract the driver (even the rev counter is, surprisingly, an extra). They are reasonably well placed, but the cluster of three switches to the left of the steering wheel controlling wipers, electric radiator fan, and the extinguishing of one of the headlights as a means of dipping, were apt to be confused. Mounted below the dash the handbrake was not very accessible but the closely mounted pedals allow "heel

and toeing" at rest or when mobile. The lights consist of a wide-spread lamp and a long-range spotlight and their tendency to move slightly so that they do not point in the right direction makes them less effective most of the time than in fact they can be.

As a study of the data will reveal there are no ashtrays, parcel shelves (there is a little "boot" space) or radio options, only the basic essentials for the sporting motorist. It is by no means everyone's car but for those of limited resources who want performance which is quite exceptional at the price, this is it.

© Temple Press Limited, 1961



Specification

Engine		
Cylinders	4	
Bore	80.96 mm.	
Stroke	65.07 mm.	
Cubic capacity	1,340 c.c.	
Piston area	31.92 sq. in.	
Valves	o.h.v., pushrods	
Compression ratio	9.5/1	
Carburettors	Twin Weber 40DCOE2	
Fuel pump	AC mechanical	
Ignition timing control	Centrifugal	
Oil filter	AC full flow	
Max. power (gross/net)	90/85 b.h.p. at 6,000 r.p.m.	
Piston speed at max. b.h.p.	2,562 ft./min.	
Transmission		
Clutch	s.d.p.	
Top gear (s/m)	4.11	
3rd gear (s/m)	5.26	
2nd gear (s/m)	6.97	
1st gear (s/m)	11.99	
Reverse	15.74	
Overdrive	None	
Propeller shaft	Single piece Hardy Spicer open	
Final drive	Hypoid	
Top gear m.p.h. at 1,000 r.p.m.	16.03	
Top gear m.p.h. at 1,000 ft./min. piston speed	37.5	

Chassis	
Brakes	Girling hydraulic drum
Brake diameters	8 in. dia. front, 7 in. dia. rear
Friction areas	73 sq. in. of lining working on 118 sq. in. of rubbed area
Suspension:	
Front	Independent, by coil springs and wishbones
Rear	Live axle, located by "A" bracket and parallel trailing arms, with coil springs
Shock Absorbers	Armstrong telescopic, combined with coil springs
Steering gear	Rack and pinion
Tyres	5.20x13 tubed

Coachwork and Equipment

Starting handle	None	Warning lights	None
Battery mounting	Under bonnet in front of scuttle	Locks	None
Jack	None	Glove lockers	None
Jacking points	Any convenient point on chassis	Map pockets	None
Standard tool kit	None	Parcel shelves	None
Exterior lights	2 side, 2 rear, 2 head, stop and number plate	Ashtrays	None
Number of electrical fuses	Two	Cigar lighters	None
Direction indicators	Flashing indicators extra	Interior lights	Instrument lights
Windscreen wipers	Twin-blade, electric, self-parking	Interior heater	Optional extra
Windscreen washers	None	Car radio	None
Sun visors	None	Extras available	Side screens, heater, close ratio gears, tonneau cover, flashing indicators, tachometer.
Instruments	Speedometer with mileage recorder, oil pressure, water temperature, ammeter.	Upholstery material	Vynide
		Floor covering	Rubber mats
		Exterior colours standardized	Any colour at extra cost
		Alternative body styles	None

Maintenance

Sump	4 pints, S.A.E. 40/50	Tappet clearances (cold)	Inlet 0.017 in. Exhaust 0.020 in.
Gearbox	1½ pints, S.A.E. 80 EP	Front wheel toe-in	½ in.
Rear axle	1½ pints, S.A.E. 80 EP	Camber angle	1° positive
Steering gear lubricant	Multi-purpose grease	Castor angle	5°
Cooling system capacity	8 pints (2 drain taps)	Steering swivel pin inclination	9°
Chassis lubrication	None required	Tyre pressures	Front 22 lb.; rear 22 lb.
Ignition timing	3° before t.d.c. static	Brake fluid	Girling
Contact-breaker gap	0.014-0.016 in.	Battery type and capacity	12 volt 38 amp. hr.
Spark plug type	Champion N5	Miscellaneous	Trunnion to vertical link bearings requires filling with oil
Spark plug gap	0.025 in.		
Valve timing	Inlet opens 40° b.t.d.c. and closes 76° a.b.d.c. Exhaust opens 76° b.b.d.c. and closes 40° a.t.d.c.		

Motor Road Test No. 45/61

Make: Lotus
Makers: Lotus Components, Ltd., Delamare Road, Cheshunt, Herts.

Test Data

World copyright reserved; no unauthorized reproduction in whole or in part.

CONDITIONS: Weather: Wet, with rain at times. Gusts 10-30 m.p.h. wind. (Temperature 45°-55°F., Barometer 29.0 in. Hg.) Surface: Wet concrete and tarmacadam. Fuel: Super-premium pump petrol (100-101 Research Method Octane Rating)

INSTRUMENTS

Speedometer at 30 m.p.h. ... 3% fast
 Speedometer at 60 m.p.h. ... 4% fast
 Speedometer at 90 m.p.h. ... 11% fast
 Distance recorder ... accurate

WEIGHT

Kerb weight (unladen, but with oil coolant and fuel for approx. 50 miles) 81 cwt.
 Front/rear distribution of kerb weight 55/45
 Weight laden as tested ... 121 cwt

MAXIMUM SPEEDS

Maximum at rev. limit of 6,000 r.p.m. (see text) ... 96.2 m.p.h.
 Maximum at 6,400 r.p.m. ... 102.6 m.p.h.

"Maximile" Speed. (Timed quarter mile after one mile accelerating from rest.) As max. speed.

Speed in gears (at 6,000 r.p.m.)

Max. speed in 3rd ... 75 m.p.h.
 Max. speed in 2nd ... 57 m.p.h.
 Max. speed in 1st ... 33 m.p.h.

FUEL CONSUMPTION

37.5 m.p.g. at constant 30 m.p.h. on level.
 45.5 m.p.g. at constant 40 m.p.h. on level.
 37.5 m.p.g. at constant 50 m.p.h. on level.
 31.5 m.p.g. at constant 60 m.p.h. on level.
 29.0 m.p.g. at constant 70 m.p.h. on level.
 22.0 m.p.g. at constant 80 m.p.h. on level.
 20.0 m.p.g. at constant 90 m.p.h. on level.

Overall Fuel Consumption for 1,212 miles, 47.7 gallons, equals 25.4 m.p.g. (11.12 litres/100 km.)

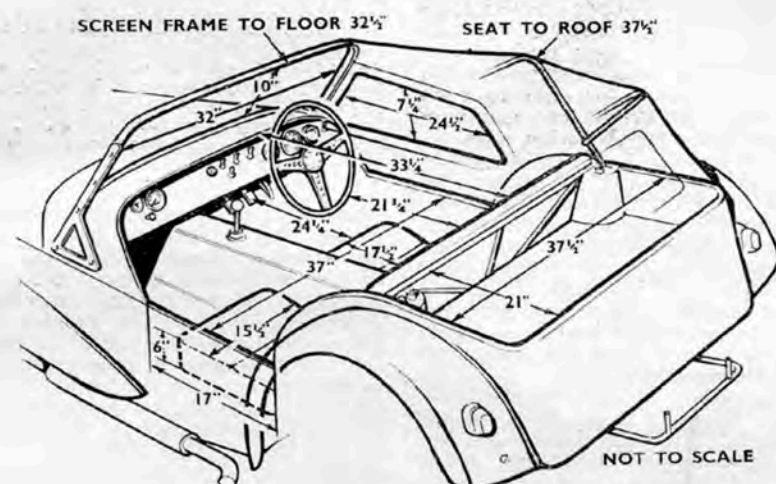
Touring Fuel Consumption (m.p.g. at steady speed midway between 30 m.p.h. and maximum, less 5% allowance for acceleration) ... 29.2 m.p.g.
 Fuel tank capacity (maker's figure) ... 5 gallons.

STEERING

Turning circle between kerbs:
 Left ... 25½ feet
 Right ... 26½ feet
 Turns of steering wheel from lock to lock 2½

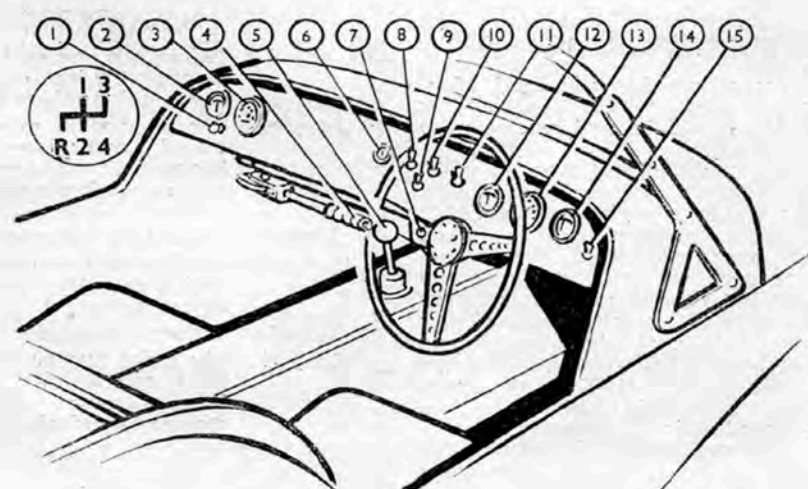
BRAKES from 30 m.p.h.

1.00 g retardation (equivalent to 30 ft. stopping distance) with 110 lb. pedal pressure.
 0.95 g retardation (equivalent to 31½ ft. stopping distance) with 100 lb. pedal pressure.
 0.73 g retardation (equivalent to 41 ft. stopping distance) with 75 lb. pedal pressure.
 0.65 g retardation (equivalent to 46 ft. stopping distance) with 50 lb. pedal pressure.
 0.30 g retardation (equivalent to 100 ft. stopping distance) with 25 lb. pedal pressure.



ACCELERATION TIMES from standstill	ACCELERATION TIMES on Upper Ratios
0-30 m.p.h. ... 3.3 sec.	Top gear 3rd gear
0-40 m.p.h. ... 4.6 sec.	10-30 m.p.h. ... 5.6 sec.
0-50 m.p.h. ... 6.4 sec.	20-40 m.p.h. ... 7.2 sec.
0-60 m.p.h. ... 8.5 sec.	30-50 m.p.h. ... 6.0 sec.
0-70 m.p.h. ... 11.1 sec.	40-60 m.p.h. ... 6.1 sec.
0-80 m.p.h. ... 14.9 sec.	50-70 m.p.h. ... 7.9 sec.
0-90 m.p.h. ... 19.2 sec.	60-80 m.p.h. ... 8.9 sec.
Standing quarter mile ... 16.2 sec.	70-90 m.p.h. ... 8.9 sec.

HILL CLIMBING at sustained steady speeds
 Max. gradient on top gear ... 1 in 5.8 (Tapley 380 lb./ton)
 Max. gradient on 3rd gear ... 1 in 4.3 (Tapley 510 lb./ton)
 Max. gradient on 2nd gear ... 1 in 3.0 (Tapley 705 lb./ton)



1. Choke. 2. Ammeter. 3. Speedometer (with non-decimal, non-trip distance recorder).
 4. Handbrake. 5. Gear lever. 6. Ignition.
 7. Starter button. 8. Windscreen wiper switch.
 9. Electric radiator fan switch. 10. Dip switch.
 11. Lights switch. 12. Oil pressure gauge.
 13. Rev. counter. 14. Water temperature gauge. 15. Horn.

Heute stellt sich Ulrich Baumgardt vor, eines unserer stilleren Mitglieder, das es dafür aber faustdick hinter den Ohren hat.

Seven Leute - Ulrich Baumgardt



Wer bin ich?

Ein freiheitsliebender Mensch. Mit allen Konsequenzen: Unabhängigkeit von Staat und Gesellschaft (ich finanziere beides!), von Banken und Mitmenschen (ich muß nur mir etwas beweisen), Selbstkritisch (welcher Idiot hat diese Planung gemacht? Ich, vor 6 Monaten!) und ebenso kritisch gegenüber Politik und Gesellschaft (deshalb bin ich kein gern gesehener Gast in Diskussionen).

Ich arbeite 60 Stunden in der Woche und das schon mein ganzes Leben.

Die Zeit dazwischen gehört meiner Familie. Urlaub, wenn es meine Arbeit zuläßt.

Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt?

Seitdem ich 10 Jahre alt bin, weitgehend selbst.

Dazwischen hat mich meine Frau mal 5 Jahre durchs Studium durchgefüttert.

Der Deal: dann bin ich 5 Jahre dran. Dann wird wieder getauscht (das wars

dann!).

Aber ist schon in Ordnung so.

1. Beruf: Bankkaufmann
2. Beruf: Pfarramtssekretär
3. Beruf und Berufung: Oralchirurg, eigene Praxis, 9 Angestellte (ab 10 kann ein Betriebsrat installiert werden!)

Was steht in meiner Garage?

Ich besitze nur Autos, die ich aus emotionalen Erwägungen gekauft habe.

Wenn ich mich von a nach b bewegen muß, dann will ich auch meine Freude daran haben.

In fast allen Briefen stehe ich ganz oben.

1. Nissan Terrano Baujahr 1989, wird einmal im Jahr für Geländetouren zugelassen. Ligurische Grenzkammstraße, Steira-Mura Grenzkammstraße, etc.
2. Caterham Baujahr 1992, HPC, Umbau auf 6 Gang 1995, Übersetzung 3.62 1996, Carbonsitz Fahrerseite 2008, Leistungssteigerung auf 185 PS 2011,

neues Chassis 2014, Kilometerleistung ca. 145.000.

3. Mercedes 190 Evo 2,5 16V, Baujahr 1993, 195 PS, gekauft 1994, Originalzustand, ca. 160.000 km.

4. BMW Z3 M Coupe, 321 PS, Seven ähnlich, da keinerlei elektronische Helferlein außer Sperre, ca. 85.000 km.

5. Caterham Super Sport, Baujahr 1999, gekauft 2013.

6. Mazda MX5 (mein tägliches Sommer Auto) Baujahr 2006, gekauft 2007, 160 PS, selbst zusammengestelltes Fahrwerk (mehrere TÜV Besuche), mein Motorradjäger in den Bergen. Unglaublich was dieses Auto (alle Elektronik aus!!) leisten kann, 85.000 km.

7. Subaru Legacy, Kombi, permanenter Allrad, Lastesel, Winterauto, Baujahr 2009, Diesel Boxer 150 PS, 85.000 km.

8. Zwei Mountainbike (weiblich/männlich) 9,5kg, Rohloff Schaltung, 3x Alpcross.

9. Tägliches Gebrauchsrad, 9kg,

9a. BMW RD 250 Bauj. 1950, 12 PS, seit 1975 im Besitz.

9b. Yamaha SR 250 Baujahr 1981, 20 brüllende PS.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker?

Eher Rennfahrer. Mein ganzes Leben ist am Limit. Die Kunst ist es, dieses nie zu überschreiten. Schwer. Extrem schwer.

Die zweite Kunst: wieder aufstehen, wenn es geknallt hat.

Die dritte Kunst: eine lange Ehe zu führen (kurze Ehen leeren die Garage!!!)

Ich fahre gern Langstreckenrennen, gegen mich selbst.

Beispiel: Freitag nach Martigny in der Schweiz (Autobahn), dann Pässe bis Nizza und wieder zurück bis Sonntag abend.



3500km, geschlafen neben dem Auto.

Mache ich ein bis zweimal jährlich. Einmal fuhr mein Neffe und mein Sohn mit (Caterham verseuchte Jungspunde!). Die Begeisterung dafür ist nachhaltig, wir fahren jetzt schon das dritte Mal nach Sardinien.

Ca. 18 mal die Mille Miglia. Normal bin ich nicht (sagt meine Frau).

Wer ist mein liebster Rennfahrer?

Walter Röhrl

Bier oder Champagner?

Keines von beiden. Ich bekomme Kopfschmerzen von Alkohol.

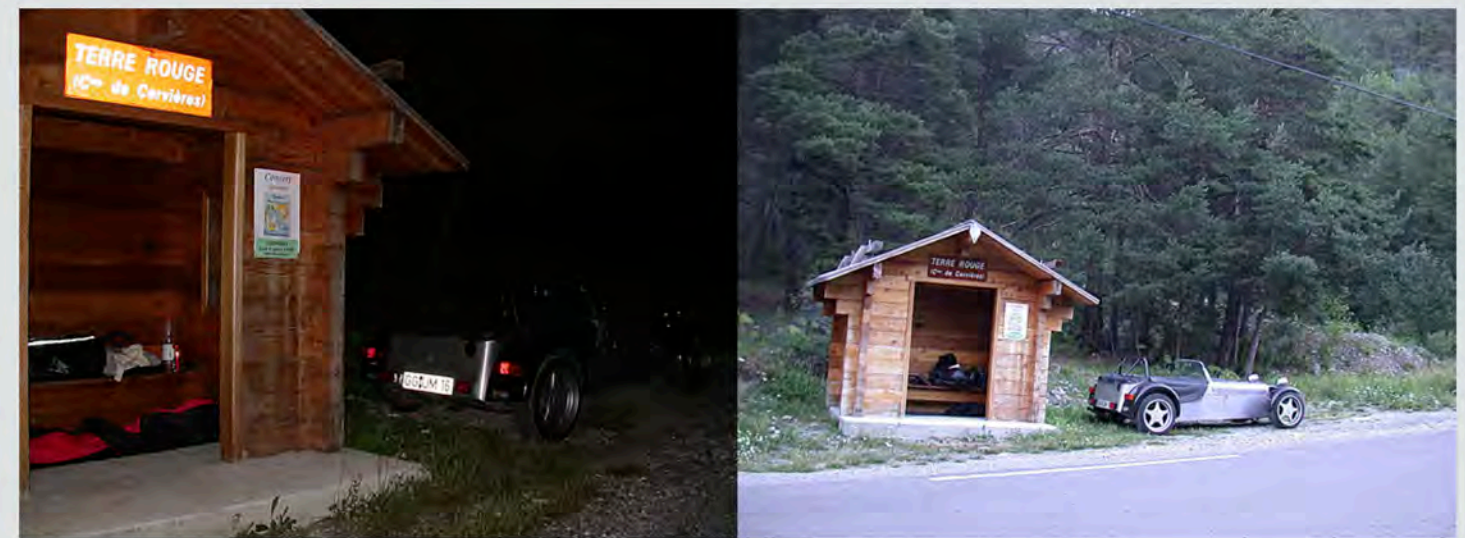
Der Lotus Seven Club Deutschland

Ich freue mich auf das Heft, zweimal habe ich an Fahrten (Schweiz und Rheingau) teilgenommen. Sonst organisiere ich meine Fahrten selbst und spontan.

Was mache ich außer Seven?

Seit meiner Jugend Wildwasser fahren.

Bin auch schon mehrere 6er (Schwie-



rigkeitsgrad 1-6) gefahren und überlebt.

Kenne fast alle Wildbäche Westeuropas und die dazugehörigen Berge.

Lago Maggiore und Korsika waren fast meine zweite Heimat (Wildwasser Eldorado!)

Fahrrad fahren.

Konnte früher nie begreifen, warum

Radler sich die Pässe hochquälen. Jetzt verstehe ich es.

Mit meinem alten Terrano Militärstraßen in der Alpenregion „erfahren“.

Ich liebe die Wüstenstaaten der USA und erkunde sie zu Fuß und mit Jeep Wrangler.

Ab und zu fahre ich auch Ski.

Das alles funktioniert nur, weil meine Frau mitzieht, selbst begeistert dabei ist.

Hört sich alles so an, als sei ich immer in Urlaub.

Kurztrips!

Dr. Ulrich Baumgardt

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. Inklusive 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.



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

Roger E. Savarè

Gründer und Ehrenpräsident Lotus Seven Owners Switzerland

Wer in der Lotus Seven Szene an die Persönlichkeiten Colin Chapman oder Graham Nearn denkt, der wird automatisch auch an Roger Savarè denken. Alle drei waren Pioniere unseres Hobbies, nämlich dem unvergleichbaren und einzigartigen Lotus oder Caterham Seven. Colin Chapman konstruierte dieses einzigartige „Auto“, welches Franco Rainoni einst als „einziges, strassenzugelassene Formelfahrzeug“ betitelte. Graham Nearn, Gründer der Caterham Cars, entwickelte diese Erfindung zur Perfektion, und machte aus dem Chapman-Werk der späten Fünfzigerjahre das Fahrzeug welches es heute ist. Und Roger Savarè bildete zusammen mit den Menschen daraus eine einzigartige Community, welche in Europa und darüber hinaus erst viel später seine Nachahmer fand.

Roger war der Initiant der Sevensgemeinschaft, als man diese Fahrzeuge in der Landschaft noch so selten sah wie heute eine Concorde. Schon früh in seinem Leben war er von England, seinen Menschen und seinen Erfindungen angetan. Zudem war er ein begeisterter Formel-1 Fan, welcher oft und gerne an die entsprechenden Rennen pilgerte, insbesondere nach Monaco. So war es auch am 23. Mai 1971, als Roger mit grosser Freude zusah, wie zwei Lotus Seven S IV im Gold Leaf-Look, pilotiert durch Lotus-Rennmechanikern in einer Pause die Rennstrecke hinunter donnerten. Er hatte diese Fahrzeuge schon etwas früher in Caterham gesehen, wo im südenglischen Lotuswerk die Lotus Fords und die F3 Rennwagen für Brands Hatch auf Vordermann gebracht wurden, und er einige dieser Rennwagen selbst bewegen durfte. Aber jetzt hatte ihn das Fieber endgültig gepackt.

In der Boxenstrasse stand Colin Chapman nur drei Meter neben Roger, und er packte die Gelegenheit am Schopf, um bei ihm gleich einen dieser Wagen zu erwerben. Natürlich hatte Chapman gerade keine Zeit, verwies Roger aber freundlich zu seinem Mitarbeiter David Wakefield. So getan, verliess Roger Savarè am 3. Februar 1972 Caterham Hill mit

Roger war der Initiant der Sevensgemeinschaft, als man diese Fahrzeuge in der Landschaft noch so selten sah wie heute eine Concorde.



seinem nigelnagelneuen Lotus Seven S IV 3041 GT in Richtung Schweiz, um dort den Samen des Virus zu setzen, aus welchem unsere Gemeinschaft dann vor 35 Jahren entstanden ist.

Und das kam so: Natürlich war schnell bekannt, dass der Coiffure aus Luzern da so ein schnelles, kleines Auto besass. Und dort oder da importierte Roger für gute Freunde selbst den einen oder anderen Seven, da er ja die entsprechende Erfahrung dazu hatte, und es keinen offiziellen Importeur in der Schweiz dafür gab. Man traf sich in jenen Jahren zu lockeren Treffen, an welchen auch Besitzer anderer Lotusfahrzeuge teilnahmen, so auch der junge Mechaniker Fredy Kumschick. Roger war schnell vom Können von Fredy angetan, weshalb er den jungen Mann kurze Zeit später Graham Nearn vorstellte. Doch das ist eine andere interessante Geschichte.

Irgendwann in jener Zeit hatte Roger die Vision, mehr als 100 Sevens durch den Ort St. Moritz fahren zu lassen. Doch damals, zu Beginn der 1980er Jahre, gab es weder Internet, noch Facebook, noch Twitter, sondern lediglich ein gedrucktes Telefonbuch und die ersten IBM Kugelschreiber. Wie also diese 100 Seven-Piloten zu so einer Fahrt einladen? Zudem musste dafür irgendwer die Haftung übernehmen, und als Coiffure hat man eben nur beschränkte Mittel. So traf man sich an jenem Abend des 03. Februar 1981 mal wieder zu

So traf man sich an jenem Abend des 03. Februar 1981 mal wieder zu einem Höck, und es wurde beschlossen, einen eigenen Verein zu gründen, welcher nur aus Lotus- und Caterham Sevens bestehen sollte.

einem Höck, und es wurde beschlossen, einen eigenen Verein zu gründen, welcher nur aus Lotus- und Caterham Sevens bestehen sollte, um eben diese 100-Seven-Durchfahrt im Engadiner Ort durchzuführen. Am 17. Februar 1981 dann schrieb Roger alle ihm bekannten Sevenfahrer der Schweiz an, es waren etwa 35 Leute. Und am ersten Juliwochenende des gleichen Jahres fand dann das erste St. Moritz Lotus Seven Meeting statt, wovon auf der Homepage des Isos.ch demnächst eine Video-Kopie eines alten VHS-Films zu sehen sein wird.

Somit war Roger der Initiator und Mitbegründer des ältesten heute noch existierenden Seven Clubs der Welt, und präsierte selbst den Verein während 14 Jahren. Ganze 30 Jahre lang war er der Organisator seines legendären St. Moritz-Meetings, zu welchem sich an Spitzenjahren bis zu 200 Sevens einfanden, und zwar aus aller Welt. Einst folgte sogar ein japanischer Sevenfahrer dem Ruf der Schweizer Berge. Roger war es auch, der das Schweizer Vereinsmagazin „Swiss Seven“ initiierte, und zusammen mit zwei anderen Mitgliedern zum Leben erweckte. Er selbst übernahm dann zwei Jahre später die Funktion des Redakteurs, bis er im Jahr 2010 von seiner Tochter Vanessa in dieser Funktion abgelöst wurde.

Roger war aber auch die Eminenz im Hintergrund, welche einigen Jungmitgliedern revolutionäre Flausen nachhaltig austrieb. Das



führte schlussendlich auch dazu, dass es unseren Verein noch immer gibt. Zudem konnten wir seine hervorragenden Beziehungen zum englischen Markt gut nutzen, und er lotste uns über all die Jahre wohlbehalten an die englischen Treffen, und führte uns immer mit interessanten Persönlichkeiten zusammen.

Es gibt nicht viele Weggefährten

welche uns nachhaltig in Erinnerung bleiben. Und noch weniger, welche unseren eigenen Lebensweg beeinflussen. Es sind die Menschen welche nicht nur die Dinge zum Guten bewegen, sondern vor allem uns selbst. Es sind die Freunde in unserer Zeit, welche durch Ihre Grösse, durch ihr Mitgefühl, durch Ihre Fähigkeit des Antizipierens, durch Empathie und Sympathie uns entweder zum



Roger war einer von diesen Machern. Hätte er seine Vision für unseren Verein nicht realisiert, hätten wir weniger Freunde und Freude gehabt, unsere Tage wären langweiliger verlaufen.

richtigen Weg geleiten, oder uns darauf zurückführen.

Roger war einer von diesen Machern. Hätte er seine Vision für unseren Verein nicht realisiert, hätten wir weniger Freunde und Freude gehabt, unsere Tage wären langweiliger verlaufen. Roger strahlte bis zu seiner letzten Stunde Souveränität und Seniorität aus; ein geerdeter Anker, ein Pol, welchen wir immer vermissen werden. Der Leuchtturm ist erloschen.

Im Mai des Jahres 2015 orientierte Roger den heutigen Präsidenten des LSOS im vertraulichen Rahmen darüber, dass eine Krebsart seine Gesundheit gefährde, und er deswegen auch bei den Meetings etwas zurückstehen müsse. Er tat das aber mit dem alten Elan, weshalb der Vereinspräsident und langjährige Weggefährte den Worten kaum Glauben schenken wollte. Doch es sollte anders kommen. Im Spätsommer dann klärte uns Vanessa auf, dass es ihrem Vater zunehmend schlechter ginge, auch weil sich gefährliche Metastasen gebildet hätten, bei welchen die Medizin keine Mittel kenne. Im September verschlimmerte sich die Sache, bald schon wurden Heimaufenthalte unabdingbar. Am 16. Dezember 2015, auf den Tag genau 30 Jahre nach dem Tod von Colin Chapman, entschlief Roger friedlich, und wurde somit von seinem Leid erlöst. Am 11. Januar 2016 fanden sich alle Freunde von Roger anlässlich der Abschiedsfeier in Luzern ein, darunter alte Weggefährten aus England.

Roger, wir bedanken uns für deinen Elan, deine Weitsicht, und dafür, dass wir deine Freunde sein durften. Wir vermissen dich, und werden dein Andenken bewahren. ■



Automobil-Liebhaber im Engadin



Mehr als hundert Lotus Seven aus ganz Europa waren in St. Moritz zu bewundern.

SC. Zahlreiche Lotus-Seven- und Alfa Spider-Fahrer machten über das Wochenende die Engadiner Strassen unsicher. Diese beiden Automobil-Liebhaber-Gruppen zogen es aus dem Unterland über verschiedene Alpenpässe nach St. Moritz, wo die Fahrzeuge von vielen Zuschauern bewundert und von den Polizeiorganen bestens betreut wurden.

Bereits zum neunten Male führen über 100 Lotus Seven aus ganz Europa zum traditionellen Engadiner-Treffen des Schweizer Lotus-Seven-Clubs. Der englische Sportwagen (unser Bild) wurde von Lotus-Gründer und Rennwagen-Konstrukteur Colin Chapman im Jahre 1957 gebaut. Er war als Nachwuchsrennwagen gedacht und wurde später für den

Strassengebrauch umgebaut. Auch der legendäre, mehrfache Formel-1-Weltmeister Graham Hill startete seine Rennkarriere auf diesem Wagentyp. Noch heute wird das Auto in England und Holland in kleiner Stückzahl nachgebaut und in der Schweiz den hiesigen strengen Normen angepasst.

(Bild: Silvia Cantieni)



Holbay Engineering

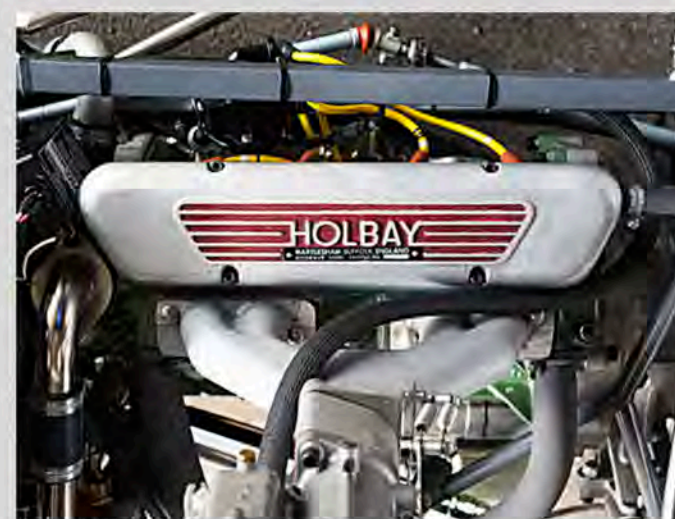
Holbay war eine kleine, aber feine Firma, die sich auf Renntuning und Motorenmodifikation spezialisiert hatte. Mit Cosworth war Holbay eine der angesagtesten Tuningschmieden Großbritanniens der 60er und 70er Jahre. In dieser Zeit hatten die Firma viel Erfolg mit ihren modifizierten Rennmotoren, z.B. für Lotus (u.a. Seven S 3 und IV, Crossflow und Twincam etc.), Formel Ford (S65 Motoren, basierend auf einem Ford Cortina Block und in-house entwickeltem Holbay-Zylinderkopf), Formel Junior (modifizierter Ford Anglia Motor) und mit ihrer Arbeit am Rootes 1725er cc OHV-Motor, wie er im Hilmann Hunter GLS und im Sunbeam Rapier H120 verbaut wurde. 1992 musste die Firma Insolvenz anmelden, nachdem ihr Gründer und Hauptakteur John Read durch einen Flugzeugunfall ums Leben kam.

Holbay Engineering wurde 1958/59 von John Read und seinem älteren Bruder Roger Dunnell gegründet. Ursprünglich arbeiteten die Brüder (trotz des anderen Nachnamens keine Halbbrüder; das jüngste und das älteste von 9 Kindern) zu Hause in Sheffield (South Yorkshire), wo Roger die Motoren im elterlichen Haus im Keller zusammenbaute. 1960/61 zog die junge Firma erst nach Hollesley Bay, nahe Ipswich, in den Südosten Englands und dann, 1964, nach Martlesham Heath in Suffolk um.

Als John die Räume in Hollesley erwarb, wurde der Broterwerb durch eine Garage/Tankstelle, der Hollesley Bay Garage und dem anspruchsvolleren, hinteren Teil der Firma, mit Motorenbau

und Teststation, den Holbay Racing Engines gesichert. Der Name Holbay stammt aus der Zusammenziehung von HOLlesley BAY. Der Ort ist ansonsten im Lande rechtsgelenkter Automobile am ehesten durch ein großes Gefängnis Ihrer Majestät, der Königin von England, bekannt.

Im Holbay Test Shop stand das wichtigste Instrument der Firma - ein Drehmomentmesser von Heenan & Froude. Anfangs wurde nur ein Vollzeitmechaniker beschäftigt, ein Südafrikaner namens Terry McClement, der mit John arbeitete. Dazu kam ein Lehrling, Tony Gooch, der Benzin zapfen, den Boden fegen, Teile von zerlegten Motoren säubern und den roten Hintergrund des



Holbay-Logos auf den Ventildeckeln malen musste.

Über der Garage wohnte John mit seiner Frau Jane und ihrer Tochter Rebecca. 1961 fuhr John einen roten Bristol 403 (nur 281 Stück gebaut!), der vernachlässigt wurde, weil keiner Zeit für ihn hatte. Der Lehrling erinnerte sich später daran, dass er nach seinem Vorstellungsgespräch in just diesem Auto die 10 Meilen nach Hause nach Woodbridge im Rekordtempo zurück chauffiert wurde, wobei „Mr. Holbay“ die meiste Zeit mit der erreichbaren Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h über die Landstraße raste. Später wurde der Wagen gegen einen grauen 406 (nur 178 Stück gebaut!) getauscht. Für einen jungen Firmenbesitzer sicherlich eine etwas teure, exzentrische, aber stilsichere Wahl!

Der Mechaniker, Terry McClement, interessierte sich eher für schnelle, leichte Autos. Daher erwarb er einen Seven-Bausatz, den er natürlich sofort mit Holbay Tuning versah – sicherlich der erste! Die Verbindung zu Lotus war rasch gemacht – bereits 1960 ernannte Robin Read, damals Verkaufsleiter bei Lotus, Holbay zu einem der neuen Verkaufs- und Wartungszentren (Lotus Centres) für Lotus Fahrzeuge. Vorher hatte John Read bereits einen Vertrag mit Downton (eine andere bekannte Tuning-Firma, die sich insbesondere einen Namen im Tuning von BMC und MG-Motoren gemacht hatte – Mini-Fans wohl bekannt) über eine Vertretung geschlossen. Durch die Vertretung von Lotus eröffnete sich für Holbay nochmals andere Möglichkeiten, ihr Potential zu entwickeln, da sie nun Zugang zu Fordmotoren erhielten. Sie begannen mit dem Tuning von 105E-Motoren, die u.a. auch im Seven verbaut wurden. Da John Read einer der wenigen Tuner war, der wissenschaftlich mit dem Drehmomentmesser arbeitete, erwarb er sich rasch den Ruf, mit Cosworth ebenbürtig und manchmal sogar besser zu sein.

An einem Donnerstag im Frühjahr 1962 tauchte ein Formel Junior Wagen der Marke MRD (Motor Racing Developments) in der Garage auf, die erste Frucht einer Zusammenarbeit zwischen Jack Brabham und Ron Tauranac. Am Freitag war Feiertag und der Wagen lief in Snetterton, aber am Samstag stand er wieder da – mit ausgebranntem Motor, da er Feuer gefangen hatte.

Brabham sorgte auch dafür, dass die Firma einen Repco Nockenwellenschleifer bekam. Dieser stand in einem eigens geheizten Gebäude – so viel Luxus wurde auf die Belegschaft nicht verschwendet. In den Jahren 1962 und 63 war Jack Brabham öfters zu Gast und beobachtete den Motorenbau. Die meisten der Motoren waren für das Werksteam gedacht. Nach Komplettierung liefen diese 5 Stunden auf dem Dyno, dann wurden vor Auslieferung die Pleuellagerschalen gewechselt. Der Auspuff für

die Testmotoren war eine zusammengeschraubtes 4 in 1 Konglomerat, das nicht ganz bis zum Ausgang, der offen stand, reichte. Die Lärmentwicklung muss unbeschreiblich gewesen sein und die Nachbarn erzählten, dass der Boss die Tests gerne auch mal am Samstagabend und sonntags laufen ließ, es beschwerte sich damals merkwürdigerweise jedoch niemand darüber.

1963 ging die Ära der 1100cc Formel 3 zu Ende und in Erwartung der neuen 1000cc-Klasse wurde ein neues Gebäude hinter der Garage gebaut sowie 12 neue Leute angestellt. Diese kamen aus der Umgebung, teilweise aber auch von weit her und hausten in Wohnwagen verstreut in der Landschaft. Größtenteils waren das Enthusiasten, die bereit waren, ohne Lohn oder für geringes Geld zu arbeiten und John Read war da offenbar nicht besser als Colin Chapman...

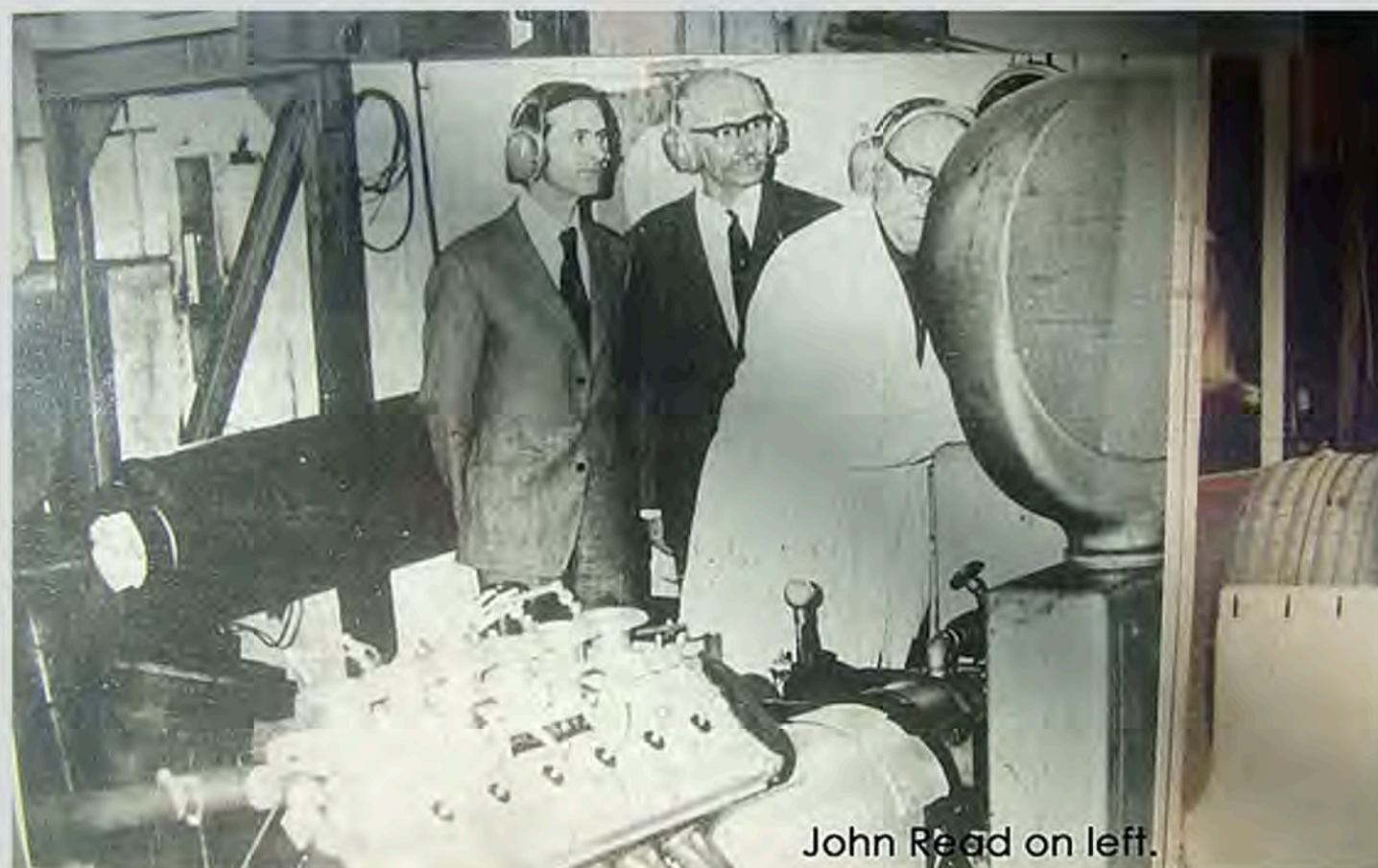
Im 17 km entfernten Martlesham gab es zu dieser Zeit einen RAF Flughafen aus Kriegzeiten, der nicht mehr benötigt wurde und so zog Holbay um in eines der Gebäude, die der Industrie jetzt zur Verfügung standen. Die Räumlichkeiten in Hollesley wurden verkauft.

Paul Dunnell, der Sohn von Robert Dunnell, erinnerte sich, dass die Familie 1964 nach Martlesham Heath zog und sein Vater, er und sein Bruder Malcolm mit einem Team Ingenieure die Motoren baute und alle Rennen europaweit betreuten, während John Read alle Verträge machte und der Chef war. Malcolm verließ die Firma um 1985, während Paul bis 1989/90 blieb um dann Dunnell Engines zu gründen. 1992 starb John Read, ein Schlag, den die Firma nicht verkraften konnte.

Werkzeuge und Maschinenpark wurden auf einer Auktion an einen Mann von der Isle of Man verkauft und die Firma wurde als Holbay Classics im nahe gelegenen Grundisburgh neu eröffnet, fungierte jedoch nur als Autohandel und Werkstattbetrieb. Auch wenn der Name beibehalten wurde, hatte das neue Unternehmen mit dem alten herzlich wenig zu tun. 2002 war dann Schluss. Holbay Classics wurde von einem früheren Angestellten der Firma, Richard Coles, gekauft, der alsbald einen Neubeginn unter dem Namen Coltec Racing Engines wagte. Coltec nahm das Renntuning-Geschäft wieder auf und zog in die alten Räumlichkeiten von Holbay Engineering in Martlesham Heath zurück.

2005 starb auch John Reads Bruder Roger.

Der Name Holbay hat aber auch heute, zumindest bei Leuten, die ihn kennen, noch immer einen guten (Auspuff-) Klang. ■



John Read on left.



Larry kam im Mai 1976 - Larry?

Ich habe es meinem (damals angehenden) Schwager zuverdanken. Alle Familienautos hatten Namen: Archie Anglia, Alfie Austin, Freddie Fiat. Also, als der Lotus auftauchte war es Larry auf dem ersten Blick und es blieb dabei.

Larry ist ein 1961 Lotus 7 Serie II, SB Chassis 1254. Er verfügt über zwei Weber Doppelvergaser auf einem Ford 1500 Pre-Crossflow mit einem Standartzylinderkopf (nicht mitgerechnet die bearbeiteten Kanäle, erhöhter Verdichtung sowie Übermaßkolben). Als ich das Auto kaufte, war es in einem schäbigen französischen Blau lackiert und hatte Sitze die nach Benzin stanken, ein undichtes Differential und ein Motoröldruckanzeiger, die fast keinen Öldruck anzeigte. Das grüne Meldebuch zeigte eine lange Liste der Vorbesitzer - leider habe ich davon keine Kopie gemacht bevor es durch die V5-Papiere ersetzt wurde.

Ich bin in Purley - ganz in der Nähe

Larry's große Ausfahrt

Niemanden wird das auffallende Titelbild entgangen sein. Aber „ein Bild sagt mehr als tausend Worte“, kann nicht die Geschichte erzählen, wie dieser Seven in die Eingangshalle des englischen Royal Automobile Club Pall Mall kam. Sein Besitzer John Turner erzählt.

Bilder von Martyn Goddard

von Caterham Car Sales and Coachworks - aufgewachsen. Seit frühester Jugend war es mein Wunsch einen Seven zu besitzen, aber ich konnte ihn mir nie leisten, geschweige denn die notwendige Versicherung bezahlen. Ein Freund meiner älteren Schwester fuhr ein Lotus 6, laut und schnell. So wurde mein Wunsch immer mehr bestärkt, einen Lotus zu besitzen. Als ich genug gespart hatte, begann das Suchen - ermüdend, immer wieder beim Telefonieren zu hören „sorry - schon

verkauft“. Doch dann fand ich ihn.

Zunächst wurde Larry bei meinem Schwager untergestellt - hier wurden die ersten Restaurationen durchgeführt. Ich hatte gehofft, das Projekt rechtzeitig als Überraschung zu unserer Hochzeit entführen zu können (zu Christine's - nicht Larry's), im September.

Ich kaufte neue Kotflügel und ließ einen Kompressor, lackierte das Chassis in gelb. Alle Fahrwerksbuchsen wurden

erneuert, die Bremszylinder wurden überholt und die undichte Kraftstoffleitung wurde ersetzt. Dem Motor würdigte ich keines Blickes.

Unnötig zu sagen, dass das Auto zur Hochzeit noch nicht fertig war - es dauerte noch ein Jahr. Hatte ich gesagt, ich dachte, ich hätte genug Geld? Mein Haus hatte ich zu diesem Zeitpunkt mit Zinsen von rund 15% gekauft. Das bedeutete, dass nicht viel Geld übrig blieb für ein teures Lieblingsprojekt.

Für eine Weile war Larry unser einzigstes Auto, nicht ganz praktisch und nicht wirklich von meiner Frau geliebt. Es gab eine verbrannte Wade am Auspuff sowie ein Zwischenfall mit einem Hundehaufen auf dem Heckkotflügel.

Durch das hohe Drehmoment wurde das Hinterachsdifferential immer undicht. Ich muss unzählige Buchsen des A-Frames ersetzen. Die Buchsen verrotteten immer durch die ständige Verschmutzung mit Öl. Caterham hat ein

Update für mich. Eine Escort-Hinterachse mit einer eingeschweißten Verstärkung und das bedeutete, dass zwei neue Ford Räder her mussten. Dann, an einem Wochenende auf dem Weg nach Devon fiel der Öldruck in den Keller und ein Pleuel knallte geräuschvoll durch den Block, irgendwo auf der M3.

Glücklicherweise gab es reichlich 1500 Ford-Motoren auf dem Schrottplatz. So war der Seven bald wieder auf der Straße, aber familiär zurück gestuft, da wir einen neuen Polo (der keine Namen bekam) gekauft hatten. Als wir 1980 nach Epsom zogen, stellte ich Larry in eine Garage, aus der er sich in den nächsten Jahren nicht bewegte. Larry ist eines jener unzuverlässigen Autos. Wollte man ihn bewegen, fiel irgend ein Teil ab oder irgend was funktionierte einfach nicht mehr. Ich wurde dann Vater womit jeder Gedanke an weitere Restaurierungsarbeiten vorerst auf Eis gelegt wurden.

In den frühen 90er Jahren begann ich den Wagen wieder in Gang zu set-

zen. Voller Begeisterung zerlegte ich das Auto komplett und stellte fest, dass das Chassis in keinem guten Zustand war. Ich fand Risse an den unteren Aufhängungspunkten und die Alu-Bodenwanne war an mehreren Stellen durchkorrodiert.

1994 lud ich das Chassis auf einen geliehenen Mercedes und fuhr es zu Arch Motor nach Huntingdon. Die Besichtigung des Rahmens (Nr. 1622) mit Bruce Robinson ergab, dass viele Teile nicht mehr zu reparieren waren. Bruce rettete so viel wie er konnte und einige Tage später holte ich das Chassis mit einer glänzenden neuen Beplankung zurück nach Hause.

Und dann begann die Zeit des Zusammenbaus.

Es gab eine Menge zu erledigen, ich begann mit Fahrwerk und Bremsen. Den Ersatzmotorblock gab ich zu Naismith Engineering zum Überholen, das Getriebe, angeblich aus einem 2000E, revidierte Hardy Engineering für mich.



Aber ich brauchte ein wenig zusätzliche Hilfe um Larry zum Laufen zu bringen, vor allem um ihn voll verkehrssicher zu bekommen. Gott sei Dank bekam ich von einem Nachbar Hilfe: Tony Worsfold.

Tony arbeitete im Royal Automobile Country Club, Woodcote Park in Epsom, in der Werkstatt, aber seine wahre Leidenschaft waren klassische Fahrzeuge.

Hin und wieder haben wir Larry in

Tonys Garage geschleppt um in Ruhe zu Zweit daran zu arbeiten. Es war nicht immer einfach und bedeutet in der Regel, dass ich mit einer langen Liste zu Redline Components ging um Teile zu kaufen, aber schließlich hatten wir alles wieder zusammen und Larry brüllte zurück ins Leben. Naja, so ungefähr.

Larry ist immer noch unzuverlässig, schmeisst Kühlmittel raus, pfeift dann wie ein Wasserkocher. Irgendwann trat

Batteriesäure in den Fahrgastraum (neue Hose für meinen Sohn), einer der Weber fliegt irgendwo auf der A3 ab. Ich war sogar auf einem Trackday in Brands Hatch aber Larry hatte den ganzen Tag Fehlzündungen und ich war pechschwarz im Gesicht.

Während unserer regelmäßigen Schrauberabende erzählte mit Tony viele Geschichten aus dem Royal Automobile Club bei Pall Mall. Irgendwann im Jahr

2002 beschloss der Verein eine Reihe von Autos in der runden Empfangshalle zu präsentieren. Eine Reihe von Drehtüren und eine Steintreppe waren Hindernisse, aber Tony erschuf ein ausgeklügeltes System von miteinander verbundenen Aluminiumrampen. Sie haben seitdem rund 650 Autos einschließlich eines neuen Rolls Royce (etwas eng durch die große Breite) und einige andere ungewöhnliche Sachen wie beispielsweise ein Flugzeug, ein Ultraleichtflugzeug, das von York nach Sydney ging, ein transatlantisches Ruderboot, verschiedene Motorräder, Rennsport Porsche und Ferraris ausgestellt, entweder durch die Herren Bell, Moss oder Surtees.

Als Tony mich fragte, ob ich Larry bei Pall Mall ausstellen wollte, war ich verblüfft. Ich war mir nicht sicher, ob man



Larry auf solch heiligen Boden ausstellen sollte. Tony war aber hartnäckig und legte ein Datum fest.

Beruflich konnte ich Larry an dem Tag dann nicht persönlich nach Pall Mall fahren und überliess es Tony. In den frühen Morgenstunden brach er auf, um Staus und Störungen in Pall Mall zu vermeiden. Wie zu erwarten, streifte Larry, bevor die zwei ein paar Meilen zurückgelegt hatte: Die Lichtmaschine versagte und die Batterie ging leer da das Licht an war. Der Rest der Fahrt nach Pall Mall wurde ohne die Motorhaube, dafür mit einem Batterieladegerät auf dem Beifahrersitz sowie Kabel über die Windschutzscheibe bis zur Batterie und nur mit nur Standlicht gemacht.

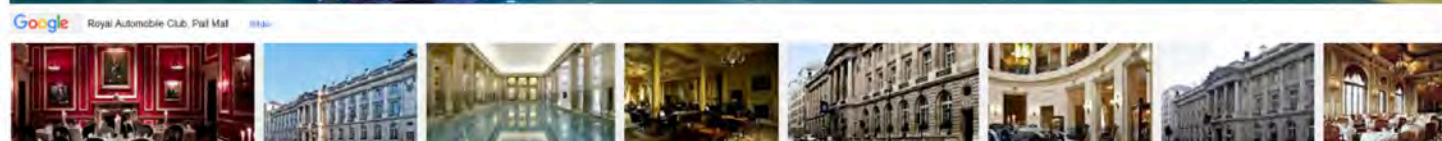
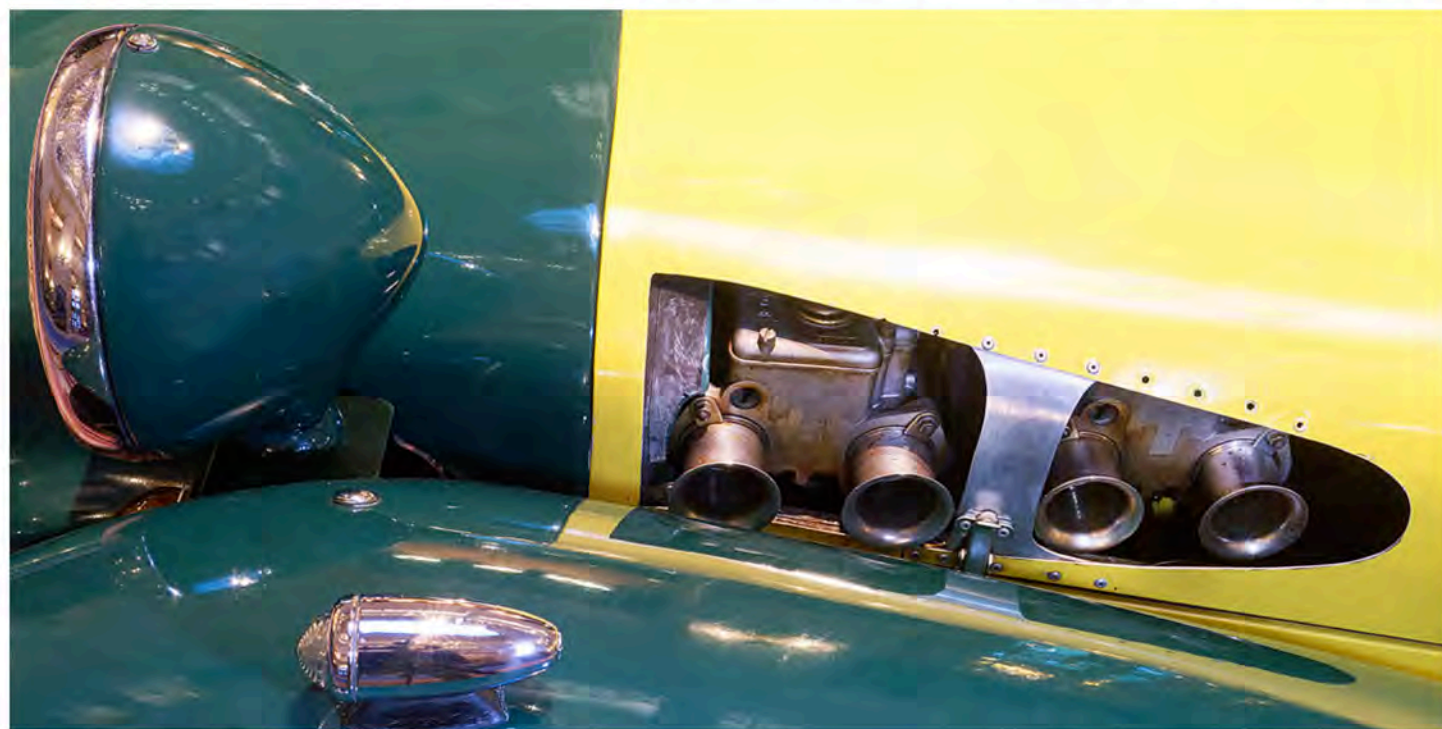
Der Verein bevorzugt einen leeren oder niedrigen Kraftstofftank aus Sicherheitsgründen; kleine Schalen zum Auffangen von winzigen Öltropfen sind immer zur Hand. Ich bin mir nicht ganz sicher, wie sie die Reifenspuren auf dem Teppich loswurden, aber ihre Reinigungsteam ist durch all diese Ereignisse offensichtlich unbeeindruckt.

Nach einer Woche ging ich morgens mit Tony nach Pall Mall um mit der Mannschaft den gesamten Prozess der Montage und Demontage mit zu machen um Larry nach Hause zu bringen.

So, Larry ist jetzt wieder in seiner Garage. Meine nächste Arbeit?

Die Lichtmaschine reparieren und das Überhitzungsproblem beheben.

Das wird auch wieder ein paar Jahre dauern. Larry könnte es dann eines Tages zu einem der Surrey Sevens Meetings schaffen.





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



Nikolaos Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13
76863 Herxheim

www.bitzani.com

bitzani@aol.com

Wiki

Die neue Homepage des LSCD ist zwar noch nicht ganz fertig gestellt - aber das Wiki ist jetzt richtig an unser CMS-System angeknüpft. Somit kann jetzt jeder angemeldete User lesen und auch schreiben. Wir hoffen, hier all das Wissen, das wir Sevenfahrer jeder einzeln für sich hat, hier zu sammeln und für alle Mitglieder zugänglich zu machen. Dirk Zimmerschied hat sich der Pflege des Wiki angenommen und wir haben hierfür auch extra eine Mailadresse eingerichtet:

wiki@lscd.de

Hierhin können alle, die sich nicht selbst trauen zu schreiben oder große Dateien haben, die ins Wiki hochgeladen werden sollen, hinmailen.

Dirk wird den Input dann einarbeiten, hochladen, umsortieren, neu verlinken, usw. - danke Dirk!!!



Hauptseite
Letzte Änderungen
Zufällige Seite
▼ Werkzeuge
Links auf diese Seite
Änderungen an verlinkten Seiten
Datei hochladen
Spezialseiten
Druckversion
Permanenter Link
Seiteninformationen

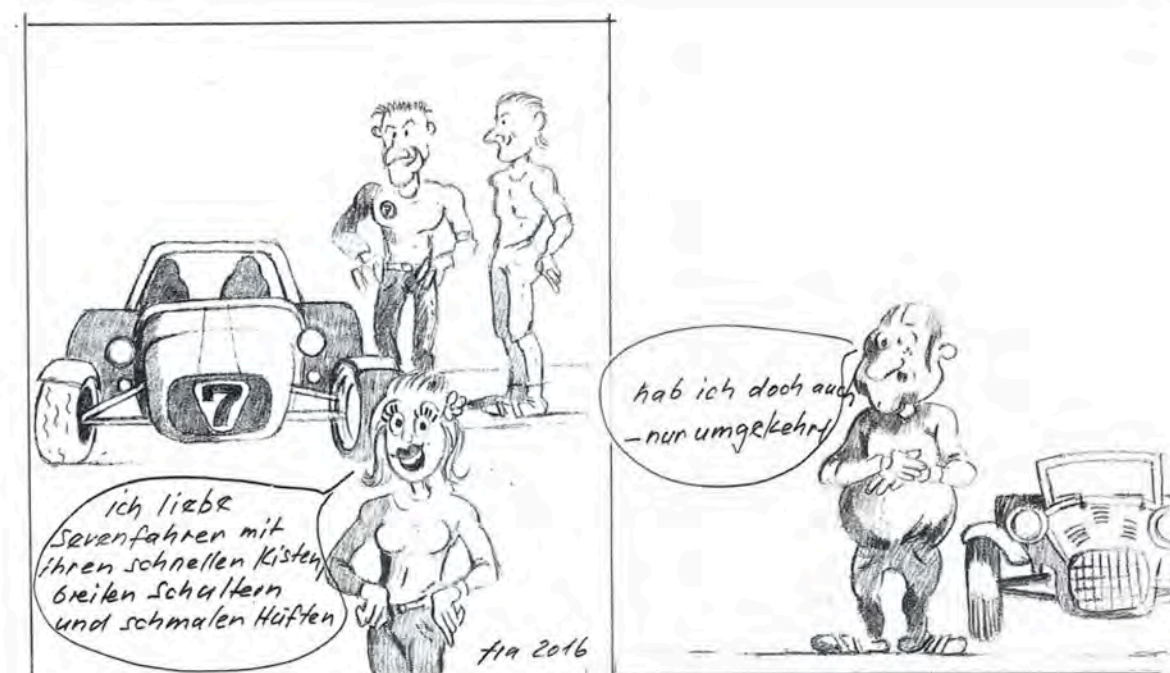
[Diskussion](#) [Einstellungen](#) [Beobachtungsliste](#) [Beiträge](#) [Abmelden](#)

Seite [Diskussion](#) Lesen [Bearbeiten](#) [Versionsgeschichte](#) Suchen

Hauptseite

Hier gehts zurück zur LSCD-Homepage oder oben auf das Tab in eurem Browser klicken.

- **Antrieb**
 - Motor
 - Getriebe/Kardanwelle
 - Differential/Sperre
 - Kühlsystem
 - Abgassystem
 - Gemischaubereitung Vergaser/Einspritzanlagen
 - Tank/Kraftstoffversorgung
 - Motorelektronik/Steuergerät
- **Fahrwerk**
 - Vorderachse
 - Hinterachse Starr
 - Hinterachse DeDion
 - Radträger und Lenkung
 - Räder und Reifen
 - Fahrwerkeinstellungen Spur/Sturz/...
- **Bremsen**
 - Hauptbremszylinder und Pedale
 - Bremssystem (ohne Hauptbremszylinder)
- **Elektrik/Elektronik**
 - Elektrik, Schalter, Instrumente und Heizung
 - Motorelektronik/Steuergerät
 - Lampen und Halter
- **Karosserie/Innenaustattung**
 - Karosserie
 - Windschutzscheibe und Wischer
 - Sicherheit
 - Teppiche und Abdeckungen
 - Sitze
 - Bordwerkzeug
- **Allgemein**
 - Überwintern des Seven
- **Bauanleitungen/Servicehefte**
 - Bauanleitungen
 - Servicehefte



Für die Optimierung eines Fahrzeug-Setups sind nicht nur theoretische Kenntnisse wichtig. Benötigt werden insbesondere die Rückmeldungen des Fahrers, der das Fahrverhalten des Autos richtig einstufen kann. Während einer Lehr- und Fahrausbildung wurden mit einem erfahrenen Rennfahrer verschiedene Optimierungsmöglichkeiten an einem Caterham Seven 485 S ausgelotet.

Story von Harry Pfister aus autowissen | 2016 Nr. 1

Setup-Arbeit



Besichtigungslauf mit Marcel Muzzarelli (zuvorderst) auf dem Flugplatz Buochs.

Während den Fahrdynamik-Projektwochen der Schweizerischen Vereinigung der Berufsschullehrer für Automobiltechnik (SVBA) auf dem Flugplatz Buochs (NW), organisierte Josef Rütter, Fachlehrer in Automobiltechnik, einen eintägigen Kurs auf dem angrenzenden Flugfeld für Lotus- und Caterham-Seven-Fahrer (www.LSOS.ch).

Auf dem Teilstück von circa 1.000 Meter Länge sowie 40 Meter Breite, steckte Marcel Muzzarelli einen anspruchsvollen und schnellen Slalom mit 80 Pylonen aus. Muzzarelli ist unter anderem dreifacher Mini-Challenge-Gesamtsieger (2010 / 2011 / 2012) und aktueller Opel-OPC-Meister 2015. Der Slalomspezialist

konnte seine Fahrkünste mit dem von der Firma Kumschick Sports Cars zur Verfügung gestellten Caterham Seven 485 S unter Beweis stellen. Angetrieben wird der britische Sportwagen von einem 2-l-Duratec-Motor von Ford. Das Antriebsaggregat leistet 176 kW (240 PS) bei einer Fahrzeugmasse von 550 kg (ohne Fahrer). Nähere Angaben zum Fahrzeug finden Sie unter www.kumschick.com.

Zur Lehr- und Fahrausbildung meldeten sich insgesamt 13 Teilnehmer an. Bei der Fahrerbesprechung wurden von Bruno Muzzarelli zuerst theoretische Fahrwerkgrundlagen erläutert. Der Vater von Marcel war langjähriger Werkstattlehrer für überbetriebliche Kurse und unterrichtet seit über 20 Jahren angehende Automobiltechniker zum Thema Fahrwerk / Antrieb. Als ehemaliger Rennfahrer in den 1970er- und 80-Jahren, bringt er zudem viel Erfahrung von der Rennstrecke mit.

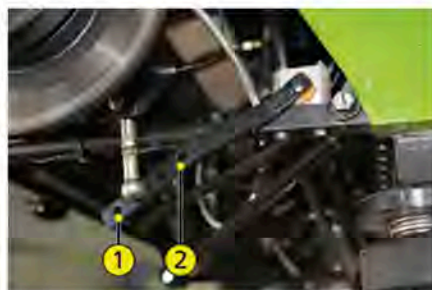
Marcel Muzzarelli lieferte den Kursteilnehmern in der Besprechung

wertvolle Tipps, damit sie in der Lage waren, den Slalom-Parcour möglichst schnell zu absolvieren. Dabei erklärte er, dass es das Beste sei, die Tore wie ein Skifahrer vorgängig auszuholen und möglichst «rund» zu fahren. Um die nötige Streckenkenntnis zu bekommen, fuhren die Teilnehmer zuerst vier Runden hinter Marcel Muzzarelli her, der die Ideallinie auf dem Asphalt vorgab. Danach war für die Teilnehmer freies Fahren angesagt.

Parallel zum Fahren wurden von Josef Rütter die Fahrwerke der Teilnehmerautos vermessen.

Gleichzeitig optimierte Kumschick-Mitarbeiter Martin Aregger den von Marcel pilotierten Caterham. Im Vorfeld wurden die prinzipiell leistungsfähigen Feder-/Dämpfereinheiten von Bilstein durch ein Nitron 1-way-Gewindefahrwerk ausgetauscht. 1-way bedeutet, dass gleichzeitig die Zug- und Druckstufe des Dämpfers mit einem Einstellrad angepasst werden kann.

Für eine Fahrwerkoptimierung ist es wichtig, jeweils nur eine einzelne Einstellung zu verändern. Am besten wird dazu eine Tabelle angefertigt. Darin sollen mindestens die Änderung sowie die



Der Stabilisator an der De-Dion Hinterachse lässt sich von weich (1) bis hart (2) einfach einstellen.

Änderung	Auswirkung
Umbau auf das Nitron-Gewindefahrwerk.	Agileres und präziseres Einlenken.
Luftdruck vorne und hinten von 1,3 bar (Herstellerangabe) auf 1 bar gesenkt.	Reifentemperatur erhöht sich und die Hinterachse hat ein wenig mehr Grip.
Stabilisator an der Hinterachse (HA) auf ganz weich gestellt (Bild 3).	Reifentemperatur erhöht sich und die Hinterachse hat deutlich mehr Grip.
Dämpferhärte vorne von 18 auf 16 Klicks und hinten von 12 Klicks auf 14 Klicks (0 = hart 24 = weich).	Das Übersteuern hat deutlich abgenommen.
Reifenumrüstung von 195/45 R15 (Serienbereifung VA und HA) auf 245/40 R15 an der HA.	Der Grip an der Hinterachse ist jetzt deutlich besser. Dadurch ist ein früheres Beschleunigen aus der Kurve möglich. Durch die stabilere Hinterachse ist das Übersteuern in ein Untersteuern übergegangen. Rundenzeit hat sich verbessert.
Spur von 0° auf Vorspur (toe in) 20' (Bild 5).	Fahrzeug lenkt besser ein, aber untersteuert noch immer leicht in den Kurven.
Dämpferhärte vorne von 16 auf 18 Klicks (VA weicher).	Untersteuern fast verschwunden und die Rundenzeiten verbessern sich kontinuierlich. Reifen werden wärmer. Mit Zunahme der Reifentemperatur (und dadurch zu weichen Reifen) untersteuert das Fahrzeug wieder mehr.
Dämpferhärte vorne von 18 auf 20 Klicks (Versuche VA noch weicher zu machen).	Fahrzeug schiebt wieder mehr über die Vorderachse.
Dämpferhärte hinten von 14 auf 8 Klicks (HA härter).	Deutlich besser, da das Übersteuern wieder zugenommen hat. Das Verhältnis VA / HA passt jetzt besser. Das momentan beste Setup für diese Bedingungen ist gefunden.

Eine Setup-Tabelle beinhaltet die Liste der vorgenommenen Änderungen und deren Auswirkungen.

Auswirkung enthalten sein. Wertvolle Tipps sind auf der Internetseite unseres Redaktors Andreas Schranz, unter www.racecarsuspension.ch zu finden.

Ergänzungen zu Aussentemperatur, Streckenbeschaffenheit (nass / trocken / μ -Wert des Asphalts) und Reifentemperatur sind nur einige Parameter, die zusätzlich festgehalten werden können. Diese Abstimmungsarbeit führt zum so genannten Setup. Es ist jedoch so, dass der Fahrer mit dem Setup zurechtkommen muss. Demzufolge ist es meist ein Kompromiss zur persönlich bevorzugten Fahrdynamik eines Fahrzeugs. Zudem muss der Fahrer möglichst immer die gleiche Fahrweise an den Tag legen, um die Zeitenverbesserung/-verschlechterung auswerten zu können. Die Tabelle

mit der Setup-Entwicklung am Caterham zeigt das obere Bild. Erschwerend hinzu kamen bei den Versuchsfahrten die tiefe Streckentemperatur von 12 °C und die leicht feuchte sowie wellige Piste. Aufgrund dieser Unebenheiten konnte der Grip an der Hinterachse beim Herausbeschleunigen relativ schnell abreißen. Darum war eine eher weichere Abstimmung nötig, um den Grip an der Hinterachse zu verbessern. Will man das leichte Untersteuern zusätzlich eliminieren, müsste der Sturz negativer eingestellt werden. Es zeigte sich in unserem Beispiel, dass akribische Feinstarbeit sehr aufwendig ist und sich diese Anpassungen in deutlich besserem Fahrverhalten sowie gesunkenen Rundenzeiten niederschlägt.

Gegenüber dem Serienfahrwerk bie-

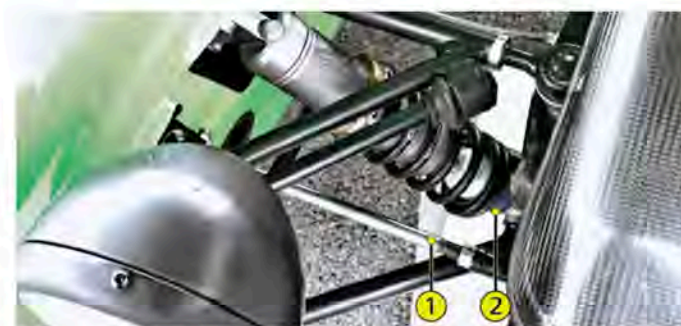
tet das Nitron-Gewindefahrwerk mit der 1-way-Einstellung gute Voraussetzungen, um ein optimales Setup für den Caterham zu finden. Damit wird ein noch sportlicheres Fahren unterstützt und ist ideal, um an Track-Days teilzunehmen. Verbesserungen im Fahrverhalten bringen allenfalls die erhältlichen leichteren 13"-Räder (geringere ungefederte Masse gegenüber der 15"-Serienbereifung) oder die Kombination mit Semi-Slick-Reifen.

Die Messungen der Radlasten brachte interessante Einblicke in die Gewichtsverteilung der Roadster. Grundsätzlich waren die meisten Fahrzeuge sehr gut ausbalanciert, was die Messprotokolle belegen. Im Durchschnitt differierten die Werte um lediglich 3 Kilogramm. Optimal ist es, wenn die addierten diagonalen Radlasten circa gleich gross sind (50 % zu 50 %). An Fahrzeugen mit Gewindefahrwerk können die Radlasten auf einfache Art ausgeglichen werden. Grundsätzlich müsste für die Messung der Radlasten der Stabilisator vorgängig abgekoppelt werden. Und nach dem Platzieren auf den Radlastwagen muss das Fahrzeug vorne und hinten zwei- oder dreimal durchgedrückt werden, damit sich die Feder-/Dämpfereinheiten in «Normalstellung» befinden.

Die Lehr- und Fahrausbildung zeigte, dass nebst dem freien Fahren, das Verstellen des Fahrwerks unter fachkundiger Begleitung, von allen Beteiligten sehr geschätzt wurde und in dieser Art weiterzuempfehlen ist.



Die Mitfahrgelegenheit mit Marcel Muzzarelli liess sich auch Frank Ammann, Stv. Geschäftsführer Kumschick Sports Cars, nicht nehmen.



An der Doppel-Dreiecks-Vorderachsaufhängung kann die Spur an der Spurstange (1) verstellt werden. Für dieses Fahrzeug gilt: Eine halbe Umdrehung an der Spurstange ergibt 20'. Die Dämpferhärte (Klicks) wird an Position 2 verstellt.



Messung der Radlasten.

2016 Veranstaltungskalender

Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler übernehmen der
LSOS und der LSCD keine Haftung.

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für
Caterham- und Lotus Super Seven?
Dann mail sie an redaktion@tiefflieger.mobi

APRIL

Samstag, 3. bis Sonntag, 4. April

LSOS meets Lotus 7 Club Italia

Sonntag, 4. April

2. British Car Meeting
Kirchheim/Neckar

Freitag, 15. bis Sonntag, 17. April

Jim Clark Revival - wir treffen uns am
Samstag hinter der Mercedes-Tribüne
Hockenheimring
LSCD

Sonntag, 24. April

Double Day Caterham Cars Kempten +
Brit Sport in Kempten

Sonntag, 24. April

SMRC in Anneau du Rhin

MAI

Sonntag, 1. bis Montag, 2. Mai

National Kit Car Show in
Stoneleigh

Sonntag, 8. Mai

LSOS meet SLT

Freitag, 13. April

SMRC in Dijon-Prenois

tbd (to be defined)

Ausfahrt durchs Schwabe-Ländle

Freitag, 27. bis Sonntag, 29. Mai

LSOS meets LSCD

Samstag, 28. Mai

SMRC in Chenevieres

JUNI

Samstag, 11. Juni

SMRC am Hockenheimring

Samstag, 25. Juni

International Meeting
Throckmorton (GB)

Freitag, 24. Juni

SMRC in Dijon-Prenois

JULI

Donnerstag, 30. Juni bis Sonntag, 3. Juli

The International Lotus Seven Meeting

Samstag, 2. Juli

SMRC in Chenevieres

AUGUST

Freitag, 5. bis Sonntag, 7. August

Classic Days Schloss Dyck

Donnerstag, 18. August

SMRC am Nürburgring

Sonntag, 28. August

British Car Meeting Mollis

SEPTEMBER

Samstag, 3. September

SMRC in Bilster Berg

Samstag, 17. und Sonntag, 18. September

SMRC in Chambley

Samstag, 24. bis Sonntag, 25. September

Portofino

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, 27. 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)

Chlaushöck im Wald

WIEDERKEHRENDES

Jeden 1. Dienstag

Höck@ACE Luzern

Jeden 1. Dienstag

Höck@Tann

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

