



No. 21 - Januar 2017

# Tiefflieger

Die deutschsprachige Markenclubzeitschrift für  
Caterham und Lotus 7 Enthusiasten



### CATERHAM Deutschland

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

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

### CATERHAM DEUTSCHLAND

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



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

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

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

Eingetragen 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. 22 - April 2017 ist der 15. März 2017

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des LSCD, des LSOS u.a.

© 2017 Herausgeber

sowie

Lotus Seven Club Deutschland e.V.

und

Lotus Seven Owner Switzerland

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

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

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

Picture Gallery .....	4
Andy's Blog .....	6
Dear Diary - Das Seventagebuch .....	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder .....	7
Die Geschichte wie ich zu meinem Seven kam .....	7
News and Events .....	8
13. Schloßberg Historic .....	12
Einer der Ersten - einer der Besten! .....	14
Exklusiv nur in der Schweiz: Caterham 485 CSR.....	17
Mitten in Europa? Aber ja ... Caterham Deutschland.....	20
Protokoll der MV des LSCD 2016 .....	24
Wenn zwei eine Reise tun ... ..	26
Zeit zum Feiern! .....	28
Von der Plünderung der Schatztruhe .....	32
Späte Erkenntnis oder Alter schützt vor Torheit nicht ...	33
Fragebogenauswertung = Fragebogenbewertung .....	36
Weihnachtsmarkt Auggen .....	37
Veranstaltungskalender .....	38

**Front Cover:** Uli Helms  
Viaduct de Millau Südfrankreich, 7 Pfeiler, der höchste ist 340 m hoch.



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

Der Lotus Seven Club Deutschland e.V. unterstützt die

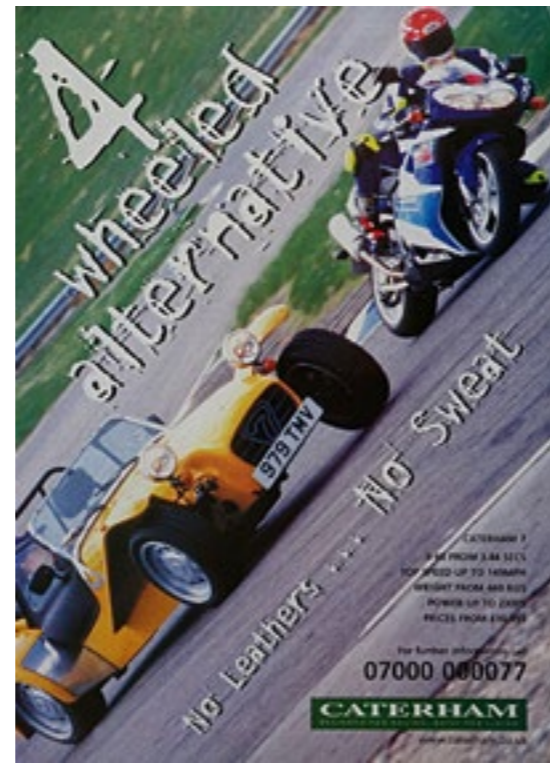


Stiftung  
für schwerstkranken Kinder

Bis heute haben wir € 3.782,64 gespendet.



Wo versteckt sich der Seven-Fahrer?



Alte Werbung - von wann?



LSOS ?



Weihnachtsgrüße aus Italien



Hausschuhe



Von der Tochter für den Papa



LCSD ?



Demnächst tanken wir alle bei Oliver



Unser Nightclub



Nach dem Surfbrett und Ikea kommt der Weihnachtsbaum



Große Blumenkübel oder kleiner Seven?



Feuer und Flamme oder doppelter Nikolaus

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



#### Sind wir ein Reisebüro? (1)

Die Zusammenarbeit zwischen den Vereinen ist - abgesehen von diversen Sprachbarrieren - immer mit unterschiedlichen Ansichten verbunden. Wer bucht was wo ein, wer hat wo die Hosen an, wie kommt man zum günstigsten Kontingent? Denn wenn sich jeder selber einbuht, hat der Veranstalter - ob Fähre, Bus, Museum oder Hotel ja keinen Vorteil gegenüber einer Gruppenbuchung. Warum sollte er dann uns einen Preisvorteil gewähren?

Also kann es nur heißen, große Kontingente zu buchen und so Mengenrabatte zu erhalten.

Bei mehreren Veranstaltungsteilen kann man sich dann aber wieder die Arbeit teilen - damit jeder Verein sein Scherflein dazu beiträgt.

#### Sind wir ein Reisebüro? (2)

Was ist der Sinn und Zweck eines Vereines?

Unter anderem Treffen und Ausfahrten zu organisieren.

Das ist meistens Vorstands- oder Orgateam-Arbeit - Arbeit die alle in unseren Vereinen in ihrer Freizeit erledigen, auch wenn sie Selbstständig sind und mal während der Arbeit "rum telefonieren". Weil man dann die liegen geblieben Arbeit erledigt, wenn andere vielleicht schon wieder Seven fahren oder sich vor dem Fernseher räkeln.

Wir sind aber kein Reisebüro, das Pauschalreisen organisiert, vor dem Tross vorher fährt, Tische organisiert, Parkplätze frei hält, oder sonst welche Pauschal-Arrangement abwickelt.

Wir sind ein Haufen wilder Sevenfahrer, die gemeinschaftlich was erleben wollen - mehr nicht.

Und denkt dran - ein Verein lebt vom Mitmachen. Bei uns hier verdient keiner Geld damit. Die Kosten geben wir 1:1 weiter, Rabatte werden meistens in Veranstaltungs-T-Shirts oder Getränke umgelegt.

Wer hier was anderes erwartet, liegt bei uns falsch.

## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Die Tochter möchte gern zum Herbstrummel, also an einem Nachmittag ab auf die Mess! Einzige Bedingung meinerseits: wir nehmen den Seven. Also düsen wir los in die nächste Stadt, heute ist Familientag, das heißt jede Menge Ermäßigungen und daher ist alles gerammelt voll. Mahlzeit, so hatte ich mir das vorgestellt! Erst mal eine Runde Boxautos fahren, dann Geisterbahn. Was zum Teufel ist das für eine Geisterbahn? Alt, ziemlich runter gekommen und einstöckig. Na gut, wir steigen ein, ein finsterner Rumäne (oder Bulgare?) schiebt uns bis ins Dunkle an und verschwindet. An der nächsten Biegung ist er wieder da: BUUUUHH! Der Rest der Fahrt ist Dunkelheit, klar, ist ja gruslig genug. Wir kommen wieder draußen an, da warten schon die Nächsten. Wir schauen uns an und lachen uns dämlich – so eine Geisterbahn habe ich ehrlich noch nie erlebt.

Jetzt erst mal eine Limo lutschen und einen Kokosmohrenkopf essen (Tochter) bzw., wie das korrekt heißt, ein Schokoladenschaumgebäck mit Migrationshintergrund und Eierlikör (Papa). Dabei kann man prima die vorbeiflanierenden Leute beobachten. Jede Menge Muscle-Shirts, Tattoos, Arschgeweihe, Piercings, Hot Pants und alles was das Auge sonst noch nicht begehrt. Die Tochter möchte gerne was geschossen haben. Als eingefleischter Pazifist nehme ich die doppelte Kugelanzahl und ballere drauflos.

Kugelschreiber? Plastikrose? Schraubenzieher? Von wegen – der griesgrämige Budenbesitzer reicht mir einen riesen Plüschbär über die Theke, fast so groß wie ich selbst! Schöner Mist! Damit kommen wir nicht nach Hause, wohin mit dem Bär im Seven??? Einzige Lösung: die Tochter nimmt den Bus, der Bär macht den Beifahrer. Für Außenstehende: Ein dicker, rosa Bär fährt Seven, währenddessen auf dem Beifahrersitz jemand an einem kleinen Lenkrad dreht. Mein ganzes Leben lang hab´ ich mich nicht so geschämt. Das nächste Mal fahren wir gleich mit dem Bus.



Ein eisiger Morgen aber schöne Sonne. Also rin in den dicken Pullover, Jacke drüber, Schal, Mütze und ab geht's zum Bäcker, Brötchen holen. Erst mal den Seven aus der Garage bugsieren, das durch die Kälte harte Tonneau aufknöpfen und sich ins kalte Kunstleder fallen lassen. Dem Seven ist's genauso kalt wie mir, er pupst ein bißchen und nimmt die erste Kurve. Hoppla, ein leichter Eisfilm liegt auf der Straße, das wäre fast schief gegangen. Also schön langsam, die Gänge butterweich schalten, die Kupplung kommen lassen. Der Weg in den nächsten Ort ist halbwegs gerade und führt an einem lauschigen Bächlein entlang. Da sind wir ja schon fast angekommen. Verdammt – eine rote Ampel! Gefühlvoll verzögern, Stillstand. Grün, Kupplung, flutsch, hinten erst links und dann rechts leicht weg, im Frühjahr kaufe ich mir wieder Reifen mit richtigem Profil, scharfe Rechtskurve und schon rutsche ich auf Bäckers Parkplatz.

„Guten Morgen, 2 Laugenbrötchen, 2 Kaiser und 2 Brezeln bitte.“ Die Bäckerin schaut mich vergnügt an: „Wenn Sie ihn nochmal für mich tanzen lassen, lege ich noch ein Hörnchen drauf!“ Sie hat die ganze Aktion durch ihr Schaufröster bewundern dürfen. Ich enthalte mich eines Kommentars, bei so viel Frohsinn hilft nur starker Kaffee.

... im Lotus Seven Club Deutschland:

**Timo Zschiesche** - Wolfenbüttel

**Jo Schäfer** - Essen

**Ralf Esser** - Aldenhoven

**Stefan Thielemann** - Schwetzingen

**Jürgen Assmuth** - Bickenbach

**Stefan Herbst** - Dortmund

Welcome back:

**Regine Schlüter** - Bad Gandersheim

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?

... und im Lotus Seven Owner Switzerland:

Kein neues Mitglied

# Die Geschichte wie ich zu meinem Seven kam

von Marc Näf

Zirka im Alter von 14 Jahren erkannte ich Interesse an speziellen Autos wie den Seven. Da mein Vater Automechaniker ist und er auch das Seltene liebt, war ich dem Fach Spezial Automobile sehr nah. Durch Familienplanung, Zeit- und Platzmangel konnte sich mein Vater jedoch den Traum vom eigenen Seven Bausatz nie verwirklichen. Jahre später als ich 19 Jahre alt wurde und die Autoprüfung in der Tasche hatte, überwog das Interesse jedoch mehr den normalen Sportautos. Mit 23 Jahren erhob sich wieder das Interesse an Leichtbau-Fahrzeugen wie den Seven. Etwas später kaufte ich als Zweitauto ein Replikat des Seven (Martin Seven mit Westfield Umbau), um die Fahrzeuge verstehen zu lernen. Kurze Zeit danach kam ich in Kontakt mit Caterham Cars und Kumschick Sports Cars AG. Durch Eigenrecherche verschiedener Medien lernte ich den Seven besser kennen und erfuhr durch Kontakte, das ich in den Clubs oder Rennsport mit meinem Seven Replica keine Chance hätte. Zwei Jahre später war ich bei der Firma Kumschick um nachzufragen, was der Unterschied zwischen meinem Seven und einem Original sei. Dank der offenen und liebenswerten Art durfte ich eine Probefahrt mit einem CSR 200 unternehmen. Dabei bemerkte ich die Differenz der Schaltung, Sitzposition und Lenkung der beiden Fahrzeuge. Auch der handgearbeitete und detaillierte Aufbau war dank der Einzelanfertigung völlig anders. Kurzerhand beschloss ich den Replica Seven zu verkaufen. Anlässlich meines zweiten Besuchs in Schötz durfte ich dann den Caterham 485 SV Probe fahren. Daraufhin beschloss ich einen Seven 485 S3 zu kaufen. Im Mai 2016 bekam ich meinen lang ersehnten Seven 485 S3 und ich bereue bis heute keine Minute.



## Der LSCD-Kalender 2017 ist da!

Und für alle Nichtmitglieder, Freunde oder einfach nur Interessierte kann man unseren Kalender für € 15,00 incl. Porto zu erwerben. Oder einen zweiten Kalender für 's Büro?

Zu bestellen über [info@lscd.de](mailto:info@lscd.de)



## Seven SOS - WhatsApp für die schnelle Hilfe



Natürlich hat es nicht lange gedauert und der Erste ist rausgeflogen.

Denn mit dieser App soll dem Hilfesuchenden geholfen werden und nicht der letzte Witz aus dem abendlichen Kneipenbesuch an Gott und die Welt weitererzählt werden.

Nun ja, einige haben sich eintragen lassen - durch unsere Area-Repräsentanten jederzeit möglich, andere ignorieren das - in der Hoffnung, das diese Jungs niemals mit dem Seven kurzfristige Hilfe brauchen.

Der Versuch, alternativ eine Quatsch-WhatsApp-LSCD-Gruppe ins Leben zu rufen, schlug durch den Übereifer einiger sehr sehr fleißigen Poster leider total fehl.

## Neujahrsbrunch 2017 bei Caterham Deutschland in Dierdorf

Kurt lädt wieder zu seinem berühmten Neujahrsbrunch ein - dieses Jahr am Sonntag, den 12. März.

Aber Achtung - beachtet die neue Adresse in Dierdorf, Königsberger Straße 25.

Anmeldung wie immer unter [info@caterham.de](mailto:info@caterham.de) erbeten.

## 4. Double Day in Kempten

Rita, Gunther, Brigitte und Andreas laden am 30. April wieder zum Treffen nach Kempten ein.

Anmeldung unter [info@cck-kempten.de](mailto:info@cck-kempten.de) erbeten.

## Rund ums Steinhuder Meer

Uli Helms organisiert auch 2017 wieder das Treffen "Rund ums Steinhuder Meer" um das 10. Roadster- & Oldtimertreffen Bad Rehburg.

Das Treffen beginnt am Freitag, 1. September mit dem Eintreffen der Teilnehmer, abends Benzingespräche, dann am Samstag, den 2. September findet die gemeinsame Ausfahrt statt und am Sonntag, den 3. September fährt man gemeinsam zum 10. Roadster- & Oldtimertreffen nach Bad Rehburg.

Weitere Infos folgen.

## LSOS meets LSCD 2017

Das Wochenende von 26. - 28. Mai 2017 in Oberbayern ...

Am 26. Mai Anreise aus den verschiedenen Richtungen in Kreuth, am südlichen Tegernsee, wo wir im "Hotel zur Post" unsere Zimmer beziehen.

Der Ortsteil "Wildbad Kreuth" ist den meisten vermutlich durch die CSU Tagungen bekannt, die im Wittelsbacher Besitz stattfanden.

Das Tegernseer Tal ist sehr ursprünglich und traditionell und die

## Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

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

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

Bärenherz Stiftung  
Tel. 0611 3601110-0  
[info@baerenherz.de](mailto:info@baerenherz.de) • [www.baerenherz.de](http://www.baerenherz.de)

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



## The Home of British Sportcars



47°44'32.81"N

10°18'15.26"O

Official Caterham Service Partner

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

## Herzliche Einladung zu unserem 4. Double Open Day am 30. April 2017



38.171 Kilometer in der Vermietung Saison 2016  
Neuer Rekord bei CCK!

Caterham mieten im schönen Allgäu



Ihr GW Ansprechpartner auch für England-Import

## UK Kit Car Center Kempten

### Unsere Leistungen:

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

### Ansprechpartner für:

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

**CATERHAM**  
unsere ganze Leidenschaft seit 1976

CCK Kempten e. Kfm. Gewerbestraße 7, 87439 Kempten

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



Orte Kreuth, Rottach-Egern und Bad Wiessee sind beliebte heilklimatische Kurorte. Tracht, Volks- und Blasmusik, Kirchweih, Leonhardifahrt, sowie Rosstag und Maibaumaufstellen sind jedes Jahr fixe Ereignisse.

Das Abendessen nehmen wir im Hotel ein, damit jeder ein gutes bayerisches Bierchen trinken kann - oder auch zwei.

Am nächsten Morgen, Samstag, der 27. Mai, starten wir zu einer Rundfahrt, die uns durch die liebliche oberbayerische Landschaft nach Amerang führt. Dort besuchen wir das EFA Automobilmuseum, eines der schönsten Automuseen Bayerns.

Der Eintritt kostet pro Person (in einer Gruppe ab 20 Personen) € 7,50.

Danach haben wir die Möglichkeit, im Museum einen kleinen Imbiss einzunehmen.

Die Weiterfahrt führt uns am Chiemsee vorbei über Irschenberg, wiederum auf kleinen Straßen zum Schliersee.



Die Schlieseeregion ist ebenfalls sehr urig und der bekannte Schifahrer, Markus Wasmeier, hat dort ein Bauernhofmuseum errichtet, das sich großer Beliebtheit erfreut.

Ebenfalls in Schliersee befindet sich die Whiskey Destillerie "Slyrs", die bayerischen Whiskey braut und sehenswert ist. Wer möchte, kann nicht nur im schicken Café etwas trinken, sondern auch eine Führung in der Destillerie mitmachen.

Danach geht es über das Ostufer des Tegernsees zurück zu unserem Hotel. Wer dann noch nicht genug Luft geschnuppert hat, findet sicher vor Ort noch die Möglichkeit für einen kleinen Spaziergang. Wo wir das Abendessen einnehmen werden, steht noch nicht fest.

Der Tegernsee ist nicht nur ein beliebtes Ausflugsziel der Münchner, er ist auch ein äußerst beliebter Zufluchtsort vermöglicher Menschen aus dem gesamten Bundesgebiet, die ihren Ruhestand

in feinen Landhäusern und Villen erleben.

Aber auch viele Prominente haben rund um den Tegernsee ihre Häuser.

Am Friedhof sind bekannte Schriftsteller wie Ludwig Thoma, Ludwig Ganghofer oder Leo Slesak, der auch Opernsänger war, beerdigt. Auch der Maler Josef Stieler, der Porträtmaler von König Ludwig des I. war und auch Goethe portraitierte, sowie andere Berühmtheiten, ruhen dort. Die Stadt Tegernsee ist auch sehr beliebt wegen des Klosters, das noch im Besitz der Wittelsbacher ist und ein hervorragendes Bräustüberl beherbergt mit Blick auf den See.

Am Sonntag Morgen checken wir aus unserem Hotel aus und die Fahrt führt uns über Wallgau nach Kochel am See, wiederum durch die bayerische Landschaft mit schönen Aus- und Weitblicken. In der Karwendelregion, besonders im Ort Wallgau, sind an den Häuserfronten sehenswerte alte Lüftmalereien aus dem 18. Jahrhundert zu finden, die ihresgleichen suchen.

Der Ort Kochel am See ist vielen vermutlich durch Franz Marc und Museen des Expressionismus bekannt.

Die Malerin Gabriele Münther, die auch in dieser Region wirkte, lebte und arbeitet in Murnau. Über schmale Staßen geht es hinauf nach Ettal, wo sich das wunderbare Benediktiner Kloster Ettal befindet. Die Weiterfahrt bringt uns, wiederum auf netten Sträßchen nach Linderhof, eines der Schlösser König Ludwigs II. und weiter nach Ammerwald. Ein enges Tal, in welchem wir die Grenze nach Österreich passieren und via Reutte, Weißenbach am Lech zum Oberjochpass kommen, den wir auch noch mitnehmen. Er ist der zweithöchste Pass in den Allgäuer Alpen und 1.178 m hoch.

9 Serpentine führen hinauf, der Blick ist traumhaft. Die Wasserscheide Donau/Lech befindet sich ebenfalls in dieser Region.

Schließlich fahren wir nach Sonthofen bzw. Kempten, von wo sich dann unsere Wege trennen.

Genaue Zeitangaben der Fahrstrecken samt Einkehrplätzen geben wir rechtzeitig bekannt.

Wir haben die Route so gewählt, dass die meisten Anreisenden einen verkürzten Heimweg von Kempten aus haben.

Zum Schmökern und Appetitholen noch drei Internet Adressen:

[www.hotel-zur-post-kreuth.de](http://www.hotel-zur-post-kreuth.de)

[www.efautomuseum.de](http://www.efautomuseum.de)

[www.slyrs.com](http://www.slyrs.com)

Wir freuen uns auf zahlreiches Interesse und Eure Anmeldung! ■

## 60 Years of 7

Da dies keine öffentliche Veranstaltung ist, sind Karten nur für Mitglieder und deren Partner (50£), deren Gäste (75£) und Kinder (25£) erhältlich, es werden keine Tickets vor Ort verkauft.

Tickets für die öffentliche Rennveranstaltung von Caterham Cars sind beim Rennstreckenbetreiber erhältlich.

### Der Terminplan:

#### Freitag 7.7.2017

Willkommens-Party im Donington-Park ab 18:00 im Museum mit



Buffet und Eintritt zur Formel 1 Ausstellung

#### Samstag 8.7.2017

Organisierte Ausfahrten (Blades) in die Umgebung zu lokalen Sehenswürdigkeiten

Überwachte Parkplätze mit Ausstellung der Mitglieder-Fahrzeuge im Club-Areal und der Club-Halle

Slalom, 0-100 Beschleunigungs Strecke und Sprint-Kurs auf dem Club-Areal

Parade auf der Rennstrecke mit hoffentlich 1000 Autos

Abendveranstaltung mit Essen und Unterhaltungsprogramm

#### Sonntag 9.7.2017

Organisierte Ausfahrten (Blades) in die Umgebung zu lokalen Sehenswürdigkeiten

Ausstellung der Mitglieder-Fahrzeuge im Club-Areal und der Club-Halle

Slalom, 0-100 Beschleunigungs Strecke und Sprint-Kurs auf dem Club-Areal

**Achtung:** Nur Lotus Seven, Caterham Seven und 21 bekommen Zutritt zum Clubgelände und Fahrzeug Parade.

Andere Fahrzeuge dürfen gerne außerhalb parken.

Nicht Mitglieder ab 16 Jahren sind als Beifahrer willkommen, an den Motorsport Aktivitäten dürfen nur Mitglieder teilnehmen.

Nach dem offiziellen Meeting bietet der Lotus Seven Club (uk) noch ein paar weitere Highlight an:

- Montag oder Dienstag kann man Portmeirion incl. einem Galadinner (was immer die Engländer darunter verstehen) und Übernachtung buchen
- Am Dienstag kann man an einem Track Day auf Donington Park buchen.

Wir buchen ein und dazu - solange Platz in den Hotels vorhanden ist.

Kosten und weitere Details sind auf der Seite

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

zu entnehmen. ■

## Schloß Dyck 2017 ... auch mit 60 Jahre Seven und ...

Für die Classic Days Schloß Dyck 2017 - das kleine Goodwood Revival aus Deutschland - planen auch wir ein kleines Festival rund um den Seven.



Bei den Veranstaltern haben wir für einen Seven-Sonder-Korso nachgefragt. Hier wollen wir mit ausgewählten Exemplaren unsere Seven dem breiten Publikum vorführen.

- Welche Seven bieten sich da an?
- Wer macht Vorschläge oder hat Anregungen dafür?

Caterham Deutschland will uns mit einem großen Zelt und der Ausstellung zweier spezieller Seven unterstützen.

Ansonsten laden wir wieder die ganze Welt ein und erwarten mehr als die 33 Seven des letzten Jahres, denn jeder Teilnehmer hatte ja den Auftrag bekommen, einen weiteren Seven mitzubringen.

Das wären dann ja nach Adam Riese ... 66 Seven. ■

## 3 mal "Rund um Caterham Deutschland"

Die Termine stehen noch nicht - aber die Planung ist voll im Gange.

Wir wollen alle Caterham-Interessierte zu Aus- und Rundfahrten um Caterham Deutschland einladen - natürlich mit eurer Unterstützung, denn wer kann besser die Fragen von Nicht-Caterham-Fahrern beantworten, solche Leute infizieren oder bei so einem Blade mal einen Beifahrer mitnehmen?

Wir werden nach Abstimmung mit Kurt euch über die Termine unterrichten und hoffen natürlich auf volle Unterstützung durch euch. ■



# 13. Schlossberg Historic 11. / 12. Juni 2016

Story und Bilder von Tim und Gerry Lohrmann

Endlich ist es wieder soweit, die Spannung steigt und man zählt die Tage bis zu diesem tollen Event. Zu den Vorbereitungen gehört natürlich auch frühzeitig den Wetterbericht zu checken. Oh je, das sah aber nicht gut aus, „Sonntag 80 % Regenwahrscheinlichkeit“ na ja, bringt alles nichts, bedeutet eben die Ausrüstung entsprechend anzupassen (Abdeckplane, Ersatzschuhe usw.).

In diesem Jahr durfte dann auch Tim wieder mitfahren, da ja seit einigen Jahren die Altersbeschränkung für den Beifahrer geändert wurde. Macht bei solch einer Veranstaltung auch Sinn.

Seven packen und los. Wir kamen am Samstag gegen 15 Uhr trocken an.



Anschließend die Strecke abfahren um den Straßenzustand zu Sichten und das wichtigste: Schlaglöcher finden und auf dem Streckenplan vermerken. Das verbiegt zwar die Ideallinie, verhindert jedoch fatale Schäden.

Nun geht's zur Anmeldung, Startnummern holen und technische Abnahme des Seven.

Endlich fertig, die Bekannten der letzten Jahre begrüßen und endlich einen Kaffee schlürfen. Das Wetter ist sehr wechselhaft aber noch trocken, warten wir 's ab.

Schon ging es los mit der Pechsträhne: unser schon im Februar



Sonntag früh, die Wettervorhersage log nicht, denn es regnete bis auf einige Stunden durch. Wir machten das Beste draus, so wie die letzten Jahre auch.

Doch wir hatten etwas Glück während dem Trainingslauf und den Wertungsläufen, regnete es nicht und wir konnten ohne Dach fahren, sogar die Strecke trocknete an einigen Stellen ab. Doch Vorsicht: die Strecke ist an einigen Ecken sehr tückisch, nicht umsonst wird ein Streckenabschnitt „feuchtes Eck“ genannt. Die Mindestzeit musste aus Genehmigungsgründen auf 3:00 min. erhöht werden, was bei trockener Strecke eindeutig zu lang gewesen wäre. Bei dem Wetter, es regnet ja sowieso ständig, war es dann letztendlich nicht ganz so tragisch.

Da man das Wetter nicht so gut einschätzen konnte (bleibt es halbtrocken oder kommt Dauerregen), peilten wir eine



Fahrtzeit von 3:10 min. an.

So kamen wir auf eine Differenz zwischen den Läufen von 2,41 und 0,03 Sek., was uns Gesamt auf 2,44 Sec brachte und in der Gesamtwertung auf Platz 49 verschlug. Gute Mittelfeldplatzierung, aber das ist schon okay, wir nehmen das ja nicht so ernst. Es soll ja in erster Linie Spaß bereiten.

Bei der Heimfahrt erwischte uns nochmal ein Wolkenbruch mit sintflutartigen Niederschlägen, aber es klappte alles und wir kamen wieder gesund nach Hause.

Die Veranstaltung war mal wieder super und wir hoffen im nächste Jahr wieder dabei sein zu dürfen. ■



# Einer der Ersten – einer der Besten!

Story von Martin Stather

Lotus hat, quer durch die Produktion des Seven, einige Spezial-Seven gefertigt, die unsere ungeteilte Aufmerksamkeit verdienen.

Darunter ist der legendäre Three-Seven (sogenannt, weil er als One-Off die Typnummer 37 verpasst bekam; Typ 36 war der Serie 3 Elan Fixed Head Coupé, Typ 38 das berühmte Indycar von 1965, 10 Exemplare), dann die 13 offiziellen Twin Cam Seven Series 3, der Seven S von 1969 (nur 1 Exemplar, in Besitz von Vincent Haydon) sowie die mit einem Coventry Climax und einer de Dion-Hinterachse bestückten Series 1 von 1957/58, die eher Eleven mit Lotus Seven Karosserie waren.

Nach den Unterlagen von Lotus verließen nur fünf solcher Exemplare die Fertigung, davon vier mit 1098 cc FWA Motoren. Diese waren:

Chassis Nr. 400, das an Edward Lewis ausgeliefert wurde. Lewis war alter Lotus Kunde, erfolgreicher Rennfahrer und hatte Colin Chapman mit seinem „Edward Lewis Special“ herausgefordert; er hatte seiner Mark Six 1956/57 für Sprints und Hillclimbs modifiziert, indem er ihn hinten verbreiterte, um eine de Dion-Aufhängung aus dem Mark IX verwenden zu können. Als Motor verbaut er einen 1100 cc Coventry Climax. Chapman gefiel das Auto - was ihm allerdings nicht gefiel war, dass dieses unter „Lotus Special“ Rennen fuhr. Also bot er Lewis einen Tausch an; er sollte für seinen Special den allerersten Mark 7 bekommen. Allerdings musste Lewis fast ein Jahr auf sein neues Auto warten...

Ohne Lewis wäre der Seven wohl nicht so rasch aus den Startlöchern gekommen. In Nr. 400 war Lewis gleich beim ersten Rennen beim Brighton Speed Trial im September 1957 erfolgreich. Zuletzt gehört hat man von Nr. 400 von irgendwo in Afrika (wahrscheinlich Südafrika).

Chassis Nr. 404 wurde an Jack Richards, Competition Secretary von Club Lotus, ausgeliefert. Nr. 462 wurde an Eric Pantin verkauft, einen Motorradrennfahrer und Nr. 479 an James Obeysekere in Ceylon, wo er noch heute ist. (Siehe auch Artikel: "Die allerersten Seven" in Tiefflieger No. 12)

Die Chassis Nr. 436 mit dem berühmten Kennzei-

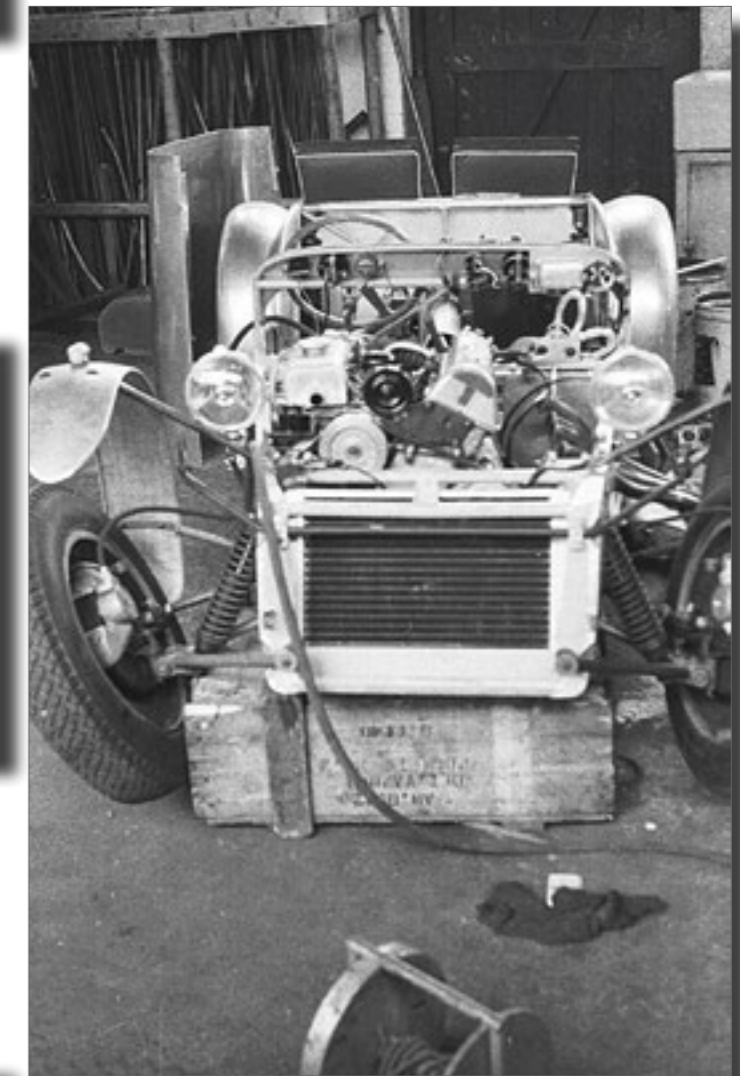
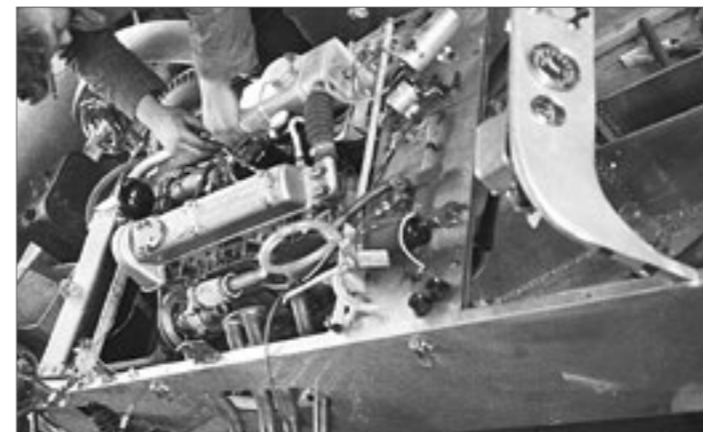
chen 7TMT war ein Starrachsen-Auto mit Coventry Climax Motor.

Das weitere Climax/de Dion Auto, Chassis Nr. 421, war wiederum ein Einzelstück. Es hatte den größeren 1460 cc Climax FWA Motor und zwar einen der letzten aus einer Reihe von Motoren von 1956/57, die speziell für Cooper und Lotus gebaut worden waren, um damit deren Formel 2 Chassis zu entwickeln, um jene dann mit FPF Doppelnockenwellen-Motoren zu bestücken, sobald diese serienreif wären.

Die Geschichte dieses speziellen Seven hatte eine Menge mit Mr. Chapman persönlich zu tun. Colin Chapman wollte zu dieser Zeit unbedingt einen Porsche 356 haben – über seine Motive gehen die Meinungen jedoch auseinander. Die einen behaupten, er wollte herausfinden, warum Porsche immer noch Trommelbremsen verwendete und warum jene in diesem Modell so hervorragend funktionierten. Die andere, vielleicht glaubhaftere Version war, dass Dennis Jenkinson, der berühmte Motorsportjournalist, Porsche fuhr und immer damit angab, wie wunderbar bequem und schnell er damit die Strecken zwischen den verschiedenen europäischen Rennstrecken zurücklegen konnte. Egal, auf jeden Fall hatte ein gewisser Paul Fletcher einen Porsche, auf den Chapman scharf war und so bot er ihm

im Tausch einen brandneuen Seven an. Fletcher bekam sein Auto im Februar 1958, wie zu erwarten gewesen, war nicht ganz fertig gebaut ... Da er Probleme mit dem Motor hatte, telefonierte er mit Lotus und bekam Be-

**Colin Chapman wollte zu dieser Zeit unbedingt einen Porsche 356 haben – über seine Motive gehen die Meinungen jedoch auseinander.**



Oben links: Hornsey, die ersten Seven werden aufgebaut

Rechts: Chassis 421 mit topmoderner Werkstatt-Ausrüstung!

Links Mitte: Chassis 421 mit Coventry Climax Motor

Links unten: Handarbeit statt Bandarbeit - wir sind ja nicht bei Ford!

such von Mike Costin und Keith Duckworth, die ihm bei der Lösung seiner Probleme behilflich sein sollten. Als der Motor lief wurde der Wagen nach Brands Hatch gebracht, wo Graham Hill ein paar Runden drehte und die Aufhängung richtig einstellte.

Was Paul Fletcher für seinen Porsche bekam, war der vielleicht beste Seven aller Zeiten.

Der Motor war, wie bereits erwähnt, ein Relikt, das dazu gedacht war, die Chassis für Formel 2 Rennwagen zu testen und zu entwickeln, während Cooper und Lotus auf den neuen FPF Motor warteten. Coventry Climax hatten immer betont, dass der FWB Motor sowohl neu als auch gebraucht sehr gesucht war, weil er für Sprints und Hillclimbs besser geeignet war als der kleinere FWB Motor. Der Start konnte bereits bei 3000 Umdrehungen erfolgen, der rote Bereich begann bei 6400 RPM. Bis 1960 bevorzugte Coventry Climax SU Vergaser, da sie mehr Drehmoment lieferten als Weber Vergaser. Das Getriebe war ein BMC A30 mit kurzer Übersetzung und gerade verzahnten Gängen, was allerdings Probleme

bereitete und 1960 durch ein ZF Getriebe mit 4.5:1 Übersetzung ersetzt wurde. Die de Dion Hinterachse war identisch mit der des Serie 2 Eleven und die Räder waren 15 Inch Magnesium Wobbly Webs mit 6 Bolzen. Viel besser und leistungsfähiger konnte man es 1958 in einem für den Straßenverkehr zugelassenen Wagen wohl nicht bekommen. Bald darauf verkaufte Fletcher den Wagen mit der Zulassung VGJ4 dann, weil er beim Rennen beim Brighton Speed Trial Probleme mit dem Differential hatte. Unter den späteren Besitzern war u.a. Betty Haig, die berühmte Renn- und Rallyefahrerin, die während ihrer Karriere so illustre Marken wie Frazer Nash, MG, HRG, Triumph, Healey Silverstone, AC, Cooper und Ferrari fuhr. Außer dem Seven hatte sie auch noch einen Eleven. Der Seven befindet sich, nachdem er 1997 grundrestauriert wurde, noch immer in England. ■

# Exklusiv nur in der Schweiz: Caterham 485 CSR



von Patrick Vogt

**Die Nummer 485 ist den meisten Seveners wohl gut bekannt. In der Schweiz fahren etwa 10% des Gesamtbestandes mit so einem 240 PS Teil herum, weil einerseits genügend Power bei jeder Situation zur Verfügung steht, andererseits in den SV Chassis auch ausreichender Luxus geboten wird, und die technische Zuverlässigkeit nach dem legendären Swiss Finish fast schon alltags tauglich ist.**

Klar, einen eingefleischten Lotus Seven Fahrer wird so ein neomodischer Flitzer nie das Wasser reichen, weil das Fahren im 485er so einfach ist wie das Laufenlassen der morgendlichen, warmen Dusche. Fast so wie eine Ehe ohne Streit, oder eine Reise mit Neckermann, fernab eines jeglichen Abenteuers. Da nun aber des Autors dieser Zeilen seine puristische, ja fast schon asketische Ideologie des auf das Minimum reduzierenden Maximums zum Vorschein tritt, wird auf weitere Kommentare dazu verzichtet.



**CATERHAM**  
Importeur 1983 - 2014

## Unsere Leistungen

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

### Öffnungszeiten:

Montags: 10 - 18.30 Uhr

Dienstags geschlossen

Mittwochs - Freitags: 10 - 18.30 Uhr

Samstags: 10 - 14 Uhr

Jeden ersten Samstag im Monat 10 - 18 Uhr (Cabrio & Sportscar Markt)

Seven Cars & Parts  
Automobile GmbH  
Ringbahnstraße 9  
41460 Neuss

Telefon 021 31 - 71 81 432

Telefax 021 31 - 71 81 437

www.7cars.de

tklein@7cars.de

Nun denn. Es kann aber auch ganz ohne Patina festgehalten werden, dass alt nicht gleich schlecht ist. Ein 11-jähriges Auto gilt nach Schweizer Steuerrecht als alt. Punkt. Deklarationswert gleich null und fertig. Einige solche alten Karossen sind noch auf der Strasse, andere zieren die Auslagen der Schrotthändler. Natürlich nicht so bei den Caterham Fabrikaten. Das Jahr 2005 war eine besonders innovative Dekade in Dartford und seiner alten Fabrikhalle. Man versuchte sich nicht nur eines Faceliftings eines in die Jahre gekommenen Sevens, man optimierte auch das Fahrwerk. Anstatt der traditionellen De Dion Hinterachse wurden erstmals die Hinterräder einzeln aufgehängt. In den frühen Jahren war der CSR 200 und CSR 260 zu haben, jeweils mit 203 respektive 264 PS, später dann war nur noch der CSR 175 mit entsprechenden Pferdestärken verfügbar, allesamt viel teurer als der heutige 485. Der Wermutstropfen dabei waren die vorderen Kotflügel, welche man auch als Campingteller für die Picknick Speisen verwenden konnte oder aber auch dieses schrecklich futuristisch gebogene Dashboard mit seinen Opel Corsa Hebeln und Schaltern und seinen Staufächerchen für Radio, Sonnencreme, iPod oder Präservative.

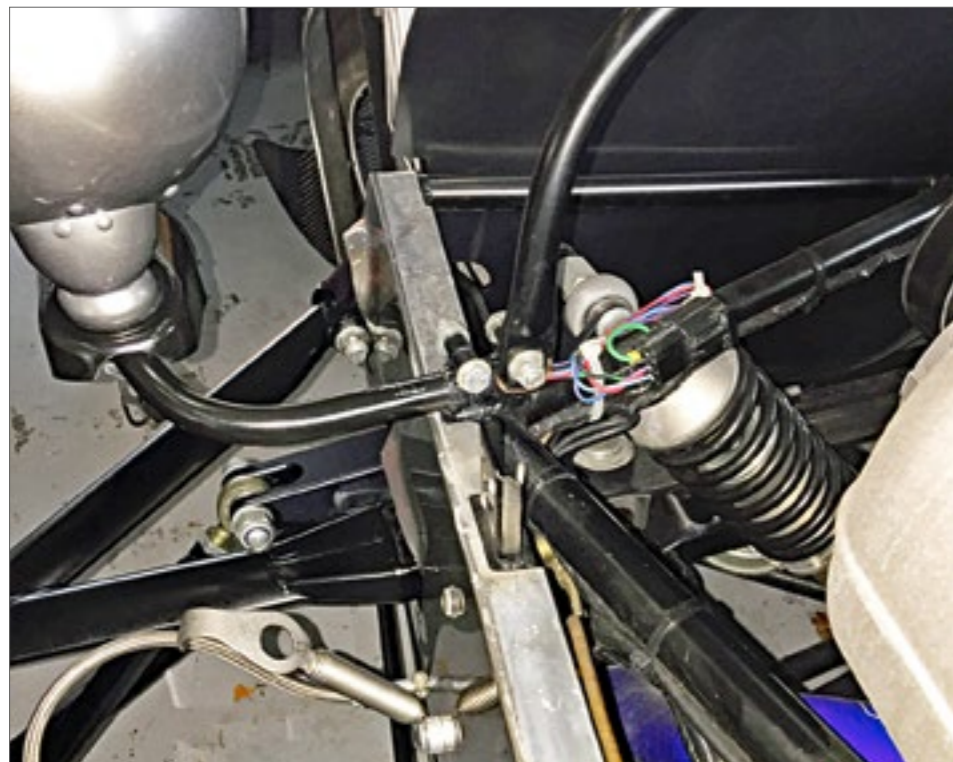
Der doch respektable Mehrpreis konnte leicht mit dem viel besseren Fahrverhalten begründet werden. Im Jahr 2012 meldete sich eine Gruppe von Hardcore Fahrern nach Schottland ab. Dort im hohen Norden der



**Wie man es leicht erraten kann, handelt es sich um eine mit dem CSR Chassis angereicherte Version des bekannten 485ers, welcher dieselben Motorleistungen bietet, aber die Vorzüge der Einzelradaufhängung gewährt.**

Britischen Insel gibt man nicht so viel Geld für perfekte Straßen aus, einige sind nur so breit wie das Auto, und passen sich immer der hügeligen Landschaft an und nicht wie in der Schweiz umgekehrt. Natürlich sind viele Wege deshalb auch rüttelig runzlig wie die Haut eines alten Hochseefischers, was ab ca. 80 Km/h das Befahren mit einer Starrachse zum lustigen Hüpfspiel werden lässt. Da zeigte sich die Überlegenheit des CSR eines Mitfahrers gnadenlos, denn die hochgezüchteten Vergasermotoren der älteren Baureihe fielen gnadenlos ins Hintertreffen, während sich der CSR Pilot des öfteren eine geruhsame Single Malt Pause gönnen konnte.

Ab April 2017 wird der Schweizer Importeur Kumschick Sports Car im Luzerner Hinterland eine ganz besondere Serie des neuen 485 SV auflegen: Der 485 CSR! Wie man es leicht erraten kann, handelt es sich um eine mit dem CSR Chassis angereicherte Version des bekannten 485ers, welcher dieselben Motorleistungen bietet, aber die Vorzüge der Einzelradaufhängung gewährt. Glücklicherweise kommt das Dashboard des 485ers zum Zug, und die vorderen Kotflügel haben ja auch klare aerodynamische Vorteile. Das nur in der Schweiz erhältliche Fahrzeug hat folgende Änderungen: Limitiertes, exklusives Modell mit legaler Auspuffklappe, verstärktes SV Chassis, Federung innenliegend, wie besprochen Einzelradaufhängung hinten, größere Bremsscheiben hinten mit Aluminium Bremszange, verstärktes Sperrdifferential, 245/40 R15 Räder hinten, tiefer gelegtes Fahrwerk, vordere Aufhängung stromlinienförmig und eine verbesserte Anordnung der Motorenöl-Einfüllung für den zentral angeordneten Trockensumpf. Der Aufpreis auf den währungsoptimierten, klassischen 485 wird mit CHF 14'600 veranschlagt, was im Kontext zur passiven Leistungssteigerung wenig Geld ist.



## Exklusiv für die Schweiz: Caterham Seven 485 CSR! Der aktuell beste Seven.

**Kumschick Sports Cars AG: Seit 38 Jahren der kompetente Caterham Partner.**

**KUMSCHICK**  
SPORTS CARS

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



Basispreis Caterham Seven 485 CSR: CHF 82'100.--, abgebildetes Modell (Prototyp) enthält zusätzliche Optionen. Motor: 2.0, 240PS, Leergewicht 585 kg, 0-100km/h in 3.5 Sek., Verbrauch gesamt: 7.7 l/100km, CO2 179 g/km, Durchschnitt aller Neuwagen 130g/km, Energieeffizienzklasse G. Preise inklusive MWST, Autosteuer, CO2-Abgaben. Preis- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

# Mitten in Europa? Aber ja ...

**Kurt ist mit Caterham Deutschland umgezogen - jetzt lautet die Adresse Dierdorf - und das ist fast genau mitten in Europa ...**



Für mich war es der zweite Besuch, für Heiko und Peter der erste - in Kurts neuem Domizil.

Zuerst einmal auf der Hauptstraße vorbei fahren, dann über den Kreisel in das Gewerbegebiet und parallel wieder ein Stück zurück um die Einfahrt zum Hammergrundstück von Kurt suchen.

Das Ex-BMW-Haus bietet auf 3.500 m<sup>2</sup> Ausstellungs- und Arbeitsfläche viel mehr Platz als seine alte Betriebsstätte. Schon alleine der Showroom verdient diesen Namen wirklich.

Auch die Service-Annahme und der Ersatzteilverkauf sind deutlich großzügiger gestaltet. Die Werkstatt - noch im Umbau - zeigt das Potential für schnelle Servicearbeiten und - so plant es Kurt - ggf.



sogar einen Bereich für einen "Untermieter" ala DEKRA oder so, damit dann diverse TÜV-Eintragungen und natürlich auch der TÜV vor Ort schnell vonstatten gehen kann.

Bei Kaffee, Weihnachtsgebäck und Stollen setzen wir uns dann an den großen Besprechungstisch im ersten Stock vor Kurts Büro und plauschen und planen das Jahr 2017.

Kurt bietet uns eine Clubecke im Showroom an, wo wir uns als LSCD präsentieren sollen. Wir werden diese Club-Corner mit Rollups, Flyer, Tieffliegern und Merchandising-Artikel befüllen. Kurt überlegt sogar uns hierfür eine Couchcke und Vitrine zu spendieren.

Unsere Idee ist, Aus- und Rundfahrten rund um Caterham Deutschland zu organi-



**Seite vorher:**  
Frisch nach dem Umzug noch ohne Branding

**Diese Seite oben:**  
Kaffee und Weihnachtsgebäck im ersten Stock mit Chef und Vorstand

**Diese Seite mitte und unten:**  
Der Showroom

**Rechte Seite oben:**  
Empfang, Serviceannahme und Ersatzteilverkauf

**Rechte Seite Mitte:**  
Vorstand plauscht mit Kurt über die Clubecke

**Rechte Seite unten:**  
Kurt und sein Schätzchen



sieren. Hier sollen auch Nicht-Caterhamfahrer angesprochen werden um den Seven als Mitfahrer und unseren Club als "elitären Blümchenpflücker-Verein" kennen zu lernen. Mit einer Grillwurst sollen die Tage jeweils abgeschlossen werden.

Wir werden die drei möglichen Termine mit Kurts Caterham Drive Experience Terminen abstimmen und dann per Newsletter bekannt geben.

Und dann zeigt uns Kurt noch seine neueste Errungenschaft - seinen Porsche 968 CS.

Mit diesem Wagen will er einen Abstecher zurück zu seinen Anfängen machen und bei den Porsche Club Historic Challenge mitfahren - so ganz ohne Seven geht es aber nicht, daher wird er die Startnummer 77 fahren



# Protokoll der Mitgliederversammlung des Lotus Seven Club Deutschland e.V. am 19.11.2016 im Hotel Zum Stern in Oberaula

Protokolliert von Heiko Runkel - Beginn: 17:08 Uhr

Folgende 13 Mitglieder waren anwesend:

Andreas Seydell, Hans Hellmann, Martin Stather, Peter Sailer, Wilhelm Hacker, Edmond Pinckers, Hans-Georg Beutner, Sybille Seydell, Alexander Kanig, Erich P. Rödner, Wolfgang Hollmann, Wolf Knittig, Heiko Runkel

Die Begrüßung erfolgte durch Andreas Seydell, der die form- und fristgerechte Einladung feststellte.

## 1. Bericht des ersten Vorsitzenden

- Der Verein hatte am 30.10.2016 192 Mitglieder. Seit der letzten Mitgliederversammlung in 2015 gab es somit 16 Ein- und 17 Austritte. Die Austritte waren größtenteils altersbedingt, bzw. das Mitglied hat seinen Caterham veräußert.
- Im Jahr 2016 fanden folgende Veranstaltungen statt: Neujahrsbrunch, Jim Clark, Double Day Kempten, LSOS meets LSCD, Schlossberg, Mollis, Bärenherz, Portofino, Morges, Tagestour nach Spa-Francorchamps, Räumung Schatztruhe.
- Die clubeigene Homepage wurde weiterhin verbessert, erneuert. Hier besonders die Bereiche: „Landkarten“ und „Anmeldemasken“.
- Die clubeigene Zeitschrift Tiefflieger ist zum zwanzigsten Mal erschienen.

## 2. Clubfinanzen

Die Clubfinanzen waren ausgeglichen.

Summe der Einnahmen: 12.137,77 Euro

Die Einnahmen setzen sich größtenteils aus den Mitgliedsbeiträgen sowie durch den Verkauf von Merchandising-Produkten zusammen.

Summe der Ausgaben: 10.776,23 Euro

Die Ausgaben setzten sich aus den Kosten für die Veranstaltungen sowie Kauf von Merchandising-Produkten sowie aus den allgemeinen Kosten für den Verein (Porto, Druck, EDV,...) zusammen.

Jahresüberschuss: 76,54 Euro

Abzüglich nicht dem Vereinsjahr zugehörige Einnahmen von 1.285 Euro.

Wie jedes Jahr wird der Jahresüberschuss an die Stiftung Bärenherz gespendet.

Die Mitgliederversammlung beschließt einstimmig, die Spende auf 250,- Euro zu erhöhen.

Der Wert der im Verein vorrätigen Merchandising-Produkte beläuft sich auf 2.748,41 Euro.

In der Mitgliederversammlung 2015 wurde der Wunsch geäußert, den Verein auf Gemeinnützigkeit zu prüfen. Der Vorstand hat sich erkundigt und entschieden die Gemeinnützigkeit

nicht anzustreben, da die Nachteile (höherer Verwaltungsaufwand und damit Kosten) gegenüber den geringen Vorteilen (wie z.B. Spendenquittungen ausstellen zu können) deutlich überwiegen.

## 3. Bericht des Kassenprüfers

Der Bericht von Christoph Senftleben lag der Mitgliederversammlung als Email vor. Christoph Senftleben stellt darin den Antrag den Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 zu entlasten.

Die Mitgliederversammlung beschloss einstimmig (mit 4 Enthaltungen) die Entlastung des Vorstandes.

## 4. Wahlen

Wahl des Vorstandes:

Alexander Kanig übernahm die Wahlleitung.

Als ersten Vorsitzenden wurde Andreas Seydell mit 12 Stimmen und einer Enthaltung (einstimmig) gewählt. Andreas Seydell übernimmt nach seiner Wahl die Wahlleitung.

Als zweiten Vorsitzenden wurde Heiko Runkel mit 11 Stimmen und zwei Enthaltungen (einstimmig) gewählt.

Als dritten Vorsitzenden wurde Peter Sailer mit 12 Stimmen und einer Enthaltung (einstimmig) gewählt.

Martin Stather stand aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wahl zur Verfügung. Wir danken Martin für sein Engagement als ehemaliger dritter Vorsitzender des LSCD e.V.!

Als Kassenwart wurde Sybille Seydell mit 12 Stimmen und einer Enthaltung (einstimmig) gewählt.

Als Kassenprüfer wurde Cristoph Senftleben mit 13 Stimmen (einstimmig) gewählt.

Wahl von „Special Agents“

Als Area-Repräsentanten wurden bestätigt bzw. gewählt:

Andreas Jünger, Dirk Zimmerschied, Gerrit Steinöcker, Gerry Lohmann, Hans Hellmann, Hans-Georg Beutner, Oliver Brucker, Rainer Carspecken, Thomas Böbel, Ulrich Helms und Wolfgang Hollmann.

Als Wiki-Pfleger stellt sich weiterhin Dirk Zimmerschied zur Verfügung.

Als Slideshow-Pfleger stellt sich Hans Hellmann zur Verfügung.

## 5. Termine und Bilder auf der Homepage

Es wurde beschlossen, zukünftig mehr Termine auf der Homepage zu veröffentlichen. Hierzu sind alle Mitglieder angehalten.

Alle Mitglieder können jederzeit Bilder hochladen.

Standardmäßig sind die Bilder öffentlich einsehbar.

Es besteht die Möglichkeit eine eigene Bildersammlung hochzuladen, die dann nicht öffentlich sichtbar ist.



Oben links: Das Wander-Quartet



Oben rechts: Diesmal das Wanderziel im Wald gefunden



Mitte oben: Gegen Mittag schon ein paar mehr Mitglieder

Mitte unten: Die Mitgliederversammlung kann beginnen

Unten: Danach der verdiente Schmaus ...

## 6. Terminplanung 2017

Brunch bei Caterham Deutschland, Xantener Grünkohlmeeting, Jim Clark Revival, Double Day Kempten, Rundfahrt Pfalz, LSOS meets LSCD (Bei der Planung unterstützen Wolfgang u. Claudia Hollmann und Hans-Georg Beutner), 60YearsOf7, Schloss Dyck, Scheuentreffen, Treffen zwischen Münsterland und Ruhrgebiet, Mollis, Morges

## 7. Verschiedenes

- Bei Veranstaltungen wird immer eine Spendenbüchse für die Bärenherz Stiftung aufgestellt.
- Der Mitgliedsbeitrag wird in der nächsten Mitgliederversammlung moderat um 5 Euro erhöht. Damit sollen Rücklagen für den Verein gebildet werden.
- Es wird ein neuer Flyer erstellt, auf dem neben den Kontaktdaten des Vorstands auch die der Area-Repräsentanten stehen.

Der Vorstand prüft:

- Eine moderate Preiserhöhung der Merchandising-Produkte um 10-20% um die zusätzlichen Einnahmen als Spende für die Bärenherzstiftung weiterzugeben.
- Die engere Einbindung der Area-Repräsentanten bei Vereinsentscheidungen bzw. die Erweiterung des Vorstandes auf 5 Vorstandsmitglieder
- Die Ortswahl für die nächste Mitgliederversammlung 2017.

Gegen 19:10 wurde die Mitgliederversammlung beendet und es ging zum geselligen Abendessen über.



# Wenn zwei eine Reise tun ... und ... Glück muss man haben !

Bilder und Text von Peter Sailer

Unsere einwöchige Reise nach London, (un)vernünftigerweise langweilig mit dem Flieger, sollte eigentlich „nur“ der teilweisen Erkundung dieser Metropole dienen.

Aber es sollte unter den vielen Highlights dieser faszinierenden Stadt noch ein weiteres Schmankelel dazu kommen...

Die Woche neigte sich dem Ende zu, als ich mal wieder in mein überlebensnotwendiges Smartphone schaute und auf die Facebook-Seite kam.

„Harrod´s und Caterham“ : was war das denn ?

Ich erinnere mich, diese Story dreimal hintereinander gelesen zu haben, um zu realisieren, um was es ging.

Da spielte sich doch tatsächlich unweit von unserem Hotel etwas ab, das nicht zu betrachten ich mir nie verziehen hätte!

Kurz den Tagesplan über den Haufen geschmissen, Helga überredet, noch einmal Harrod´s einen Besuch abzustatten und dann machten wir uns schnurstracks fußlings auf durch den Hyde-Park.

Auf der Rückseite des Nobel-Einkaufstempels (leider passte das Ein-Mann-U-Boot nicht mehr in die Alditüte...) stand ein angegrauter Herr, fein säuberlich in grünem Harrod´s-Outfit. Trotz meiner Rucksack-Touristenausrüstung sprach ich den Respekt einflößenden „Sir“ an und fragte ihn, ob er mir freundlicherweise bei der Suche nach dem „Harrod´s-Caterham“ helfen könne.

Der feine Herr geleitete mich sehr freundlich ins Innere des Nobelschuppens straight forward zu einem Helpdesk mit einer lovely young Lady.

Höflich, einen schönen Tag wünschend, verabschiedete sich der grüne Mantel von uns...



Links oben:  
Das Kaufhaus mit Porter

Links mitte oben:  
Amaturrenbrett in Echtholzfunier

Links mitte unten:  
Peter am Exponat

Links unten:  
Bestickte Sitzlehnen

Diese Seite:  
Sonderlack mit Kohlefaserkot-flügeln vorne

Die nette Dame tätigte mehrere Telefonate und schickte uns dann in den dritten Stock ins Technologie-Center.

Leider ohne Erfolg, aber trotzdem eine sehenswerte Abteilung (siehe Einmann-U-Boot...).

Die Fragerei ging weiter ... bis ich im Erdgeschoss zwischen zwei Aufzügen fündig wurde.

Da stand er nun in distinguiertem Harrod´s-Green hinter einer dezenten Abschrankung.

Gegenüber auf einer Videowand konnte man zwischen anderen Nobelmarken auch ein Video über Caterham bestaunen!

Während des Fotoshootings wurde ich von zwei Chinesen gestört. Wie es sich herausstellte, Vater und Sohn aus Hongkong.

Patrick, der Sohn, outete sich als Caterhamfahrer und durch einen Handschlag bekundeten wir unsere beidseitige Affinität für dieses Auto. Porsche, Ferrari, Lamborghini, alles sei er schon gefahren, aber der Seven macht ihm am meisten Spaß, war seine deutliche Aussage!

Ich animierte ihn noch, doch nächstes Jahr zum

**Während des Fotoshootings wurde ich von zwei Chinesen gestört. Wie es sich herausstellte, Vater und Sohn aus Hongkong. Patrick, der Sohn, outete sich als Caterhamfahrer.**

60sten wieder nach GB zu kommen und nach weiterem Small Talk verabschiedeten wir uns sehr freundlich voneinander.

Es ist ein tolles Gefühl, Menschen zu treffen, die „Welten“ voneinander entfernt sind, um dann die gleiche Verrücktheit zu entdecken.

Aber das sollte nicht alles gewesen sein....

Zwei schneie anzugbekleidete Herren traten an das Caterham-Display und unterhielten sich darüber. Frech fragte ich einen der beiden, ob er denn von hier sei ?

Nach interessantem kurzem Gespräch tauschten wir unsere Visitenkarten :

„Ian Dallow, Deputy Store Director, Beauty, Toys, Home, Furniture & Technology“

Ich war schon etwas geplättet.

... danach machten Helga und ich uns auf, London weiter zu erkunden ...



# Zeit zum Feiern!

**Wir feiern aktuell ein paar wichtige Jahrestage: Der LSCD wurde am 28.12.2006 (damals noch als CCCD) gegründet und ist somit 10 Jahre alt!**

**Unsere Clubzeitschrift „Tiefflieger“ No. 1 erblickte im Januar 2012 das Licht jenseits der Druckerpresse und wird somit 5 Jahre alt.**

**Grund genug für eine kleine Historie aus meiner Sicht.**

*Text von Heiko Runkel - Bilder LSCD-Archiv*



Im Herbst 2006 konnte ich einen „echten“ Caterham (Eigenimport aus GB) mein Eigen nennen und hatte die eine oder andere Frage an die Seven Community. Hier waren seinerzeit die Seven IG sowie das „Graue Forum“ die bekannten Anlaufstellen.

Im Oktober 2006 - kurz nach den ersten Threads in den bekannten Foren bekam ich einen Anruf von einem „Herrn Seydell“ aus direkter Nachbarschaft. Scheinbar bewohnte ein weiterer Caterham in gerade einmal 9 km Luftlinie eine Garage! Wir trafen uns spontan und Andreas kam sehr schnell zu der Frage: Hast du nicht Lust einen Verein zu gründen. Hauptgrund des Vereins sollten gemeinsame Caterham Ausfahrten sein und Unterstützung bei technischen Problemen. Schnell fanden sich ein paar freiwillige und unfreiwillige Mitstreiter. Neben den „echten“ Caterham-Besitzern Andreas Seydell, Dr. Thomas Sauer, Christoph Senftleben und mir wurde die Runde um Andreas Frau Sybille, seinem Sohn Dominik sowie meiner damaligen Freundin Ingrid Schnabel erweitert, damit die notwendige Anzahl von sieben Personen für eine Vereinsgründung erreicht wurde.

Von den sieben Gründungsmitgliedern sind noch vier im Verein

aktiv und auch zukünftig im erweiterten Vorstand vertreten. (Auf der letzten Mitgliederversammlung am 19.11.2016 wurden, neben Andreas und mir als Vorstandsmitglieder, wieder Sybille Seydell als Kassenwart und Christoph Senftleben als Kassenprüfer für weitere 2 Jahre bestätigt.)

Ich kann mich noch sehr gut an die lange Diskussion bei der Vereinsgründung erinnern, als es um den Vereinsnamen ging. Nur mit knapper Mehrheit wurde damals der Vereinsname CCCD „Caterham Car Club Deutschland“ und nicht LSCD (Lotus Seven Club Deutschland) beschlossen.

Wir haben uns damals hauptsächlich für „Caterham“ im Clubnamen entschieden, um uns vom englischen Club stärker abgrenzen zu können. Schließlich hatten wir damals (und heute) nicht vor mit dem englischen Club zu konkurrieren. Das von uns keiner einen original Lotus Seven hatte und wir alle „nur“ Caterham fuhren, war für die Namensgebung nicht wirklich Ausschlag gebend, da wir ja alle ein „Original“ fahren. Hiermit grenzten wir uns bewusst von der Seven IG und vom grauen Forum ab. Der CCCD bzw. LSCD ist und bleibt ein Markenclub. Für den ein oder anderen klingt das eventuell zu „elitär“, aber was ist z.B. an einem „Käfer-Club“, „Mini-Club“, „Morgan-Club“ elitär?

Hier werden auch keine „Nachbauten“ im Verein zugelassen. Wer damals die Geschichte zwischen dem Grauen Forum und der Seven IG mitbekommen hat, kann sich denken, was es damals bedeutete noch einen weiteren „Anlaufpunkt“ für Seven Enthusiasten ins Leben zu rufen. Somit sind wir seit Gründung daran gewöhnt immer mal wieder anzuecken, was ja bekanntlich die Würze des Lebens ausmacht.

Niemand von uns konnte sich vorstellen, was uns alleine die deutsche Bürokratie bei der Vereinseintragung (mit dem Vereinszusatz „Deutschland“) abverlangte. Es dauerte ganze fünf Monate, bis zur offiziellen Vereinseintragung. Schon damals hatte Andreas die Vision eines Deutschland weiten Vereins von Caterham-Enthusiasten, die anderen Gründungsmitglieder gingen eher davon aus, das sich vielleicht ein dutzend Seven-Verrückter finden werden, mit denen man ab und zu eine gemeinsame Ausfahrt macht.

Es ging turbulent los. Die erste Vorstandssitzung fand bereits am 03.01.2007, die zweite am 12.02.2007 statt. Das damals blaue runde Vereins-Logo, sowie die erste Homepage und ein Flyer wurden bereits verabschiedet und zeitnah in die Tat umgesetzt. Ein Kalender war ebenfalls in Arbeit und Kurt Hoffmann hatte uns mit einer großzügigen Spende auf den ersten Schritten unterstützt. Alles lief extrem schnell an. Und so kam es, das sich schnell knapp 20 Seven-Verrückte fanden, die sich bei bekannten Veranstaltungen in der Szene

## CCCD vs LSCD

Im englischen Verein wurde über die Jahre hinaus mehrfach abgestimmt, ob man statt "Lotus Seven Club" lieber den Namen in "Caterham Seven Club" ändern sollte.

Wir dachten damals, wir machen es Richtig und nennen uns gleich "Caterham Car Club Deutschland".

Weit gefehlt - mit dem Namen sollen wir uns vor den Hersteller stellen und man darf nur Lobesworte in Druck und Digital schreiben.

Das wollten wir jedoch auch nicht und so wurde vom Vorstand beschlossen, auf einer Mitgliederversammlung den Vereinsnamen in "Lotus Seven Club Deutschland" ändern zu lassen.

O.K., die Mitgliederversammlungen sind immer nur von einem harten Kern besucht, aber die Mitgliederversammlung ist nur mal das höchste Gremium eines Vereins.

Und ob sich bei noch früherer Bekanntgabe der Namensänderung wirklich mehr Mitglieder eingefunden hätten, ...

(JCR auf dem Hockenheimring, OGP auf dem Nürburgring), sowie zu gemeinsamen Ausfahrten trafen. In den ersten zwei Jahren haben wir über 30 Events besucht. Im Januar 2007 wurde der Neujahrsbrunch bei H&R dazu genutzt den Club allen in der Szene bekannt zu machen. Neben den Besuchen bei fast allen deutschen Händlern war das absolute Highlight: „50 Years Of The Seven“ im September 2007 in GB.

Leider trennten sich nach knapp drei Jahren die Wege von Dr. Thomas Sauer und

uns und Florian Schlüter übernahm seinen Posten im Vorstand.

Stetig wuchs die Mitgliederanzahl an, wir hatten eine Webseite mit Forum etabliert und Merchandising-Artikel im Angebot. Jährlich kam ein Hochglanz-Kalender heraus und wir hatten Feste, wiederkehrende Events, darunter auch einen jährlichen Besuch bei Caterham GB – „Meet Your Maker“ und ein mehrtägiges Meeting mit dem Schweizer Club „CCCD meets LSOS“.

Ebenso gerne besuchten wir das große Seven-Treffen des LSOS in St. Moritz.

Als feste Termine haben sich etabliert: Neujahrsbrunch bei Kurt Hoffmann (seit 2007), Jim Clark Revival (seit 2007), St. Moritz (seit 2008), Grünkohlessen in Xanten und Mollis (seit 2009), Mitgliederversammlung in Auggen (seit 2010), Besuch bei Gunther



**Jährlich kam ein Hochglanz-Kalender heraus und wir hatten Feste, wiederkehrende Events, darunter auch einen jährlichen Besuch bei Caterham GB – „Meet Your Maker“**

Schleyer (seit 2011) und Schloss Dyck (ab 2012). Nachdem wir in 2012 die magische Mitgliederanzahl von 100 geknackt hatten wurde unser Portfolio um eine eigene Clubzeitschrift erweitert, die nun in der 21ten Auflage ihr 5 jähriges Bestehen feiert.

Da immer wieder Fragen aufkamen, nach Datenschutz bezüglich der Mitgliederdaten, der Forumseinträge und der technischen Tipps wurde neben dem Forum ein Wiki für die technischen Tipps etabliert und Forumsregeln festgelegt. Auch an anderer Stelle gab es großen Diskussionsbedarf. Der CCCD war immer noch in der Orientierungsphase. Mittlerweile war der Verein so groß geworden, die Mitgliederanzahl hatte die 150 überschritten und wir waren mit den organisatorischen Themen (Webseite, Wiki, etc.) beschäftigt. Das eigentliche Vereinsziel bei der Gründung – gemeinsame Ausfahrten und gegenseitige technische Hilfe – war zur Nebensache geworden. Des Weiteren wollte der Vorstand es allen Mitgliedern, Händlern, anderen Clubs, etc. „Recht machen“. Wir gingen zu fast jeder Veranstaltung, versuchten Blümchenpflücker mit

**Von Grund auf sicher.**

Drytech ist die europäische Gruppe von spezialisierten Unternehmungen für Bauabdichtungen.

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

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

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

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

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



tollen Events zu locken und waren auf vielen Rennveranstaltungen des SMRC (Seven Mania Racing Club) vertreten. Das alles zehrte sehr an der Substanz der Vorstandsmitglieder, das ich persönlich Ende 2010 meinen Vorstandsposten aufgab und Dr. Martin Stather meinen Platz übernahm. Ende 2013 kehrte ich wieder in den Vorstand zurück und löste damit Florian Schlüter ab, der sich als Area-Repräsentant mehr in den englischen Lotus7Club einbringen wollte.

Auf Grund einiger negativer Erfahrungen, die uns sogar Anwaltskosten (bzgl. des europäischen Kartellrechts) bescherten, haben wir entschieden es nicht mehr „Allen recht zu machen“ und starteten eine Mitgliederbefragung, die für den Club die Grundlage unserer neuen Orientierung bildete. Die Befragung zeigte uns z.B. das unsere Mitglieder hauptsächlich Blümchenpflücker und nur selten auf Rennstrecken zu sehen sind. Auch wurde der Vereinsname von CCCD auf LSCD geändert um hier mehr Unabhängigkeit zu zeigen. Die Entscheidung, es nicht mehr „Allen recht zu machen“ hat natürlich dazu geführt, das einige Mitglieder den Club verließen und das die Mitgliederanzahl nicht mehr so schnell wächst wie erhofft.

Dennoch haben wir aktuell fast 200 Mitglieder und gehen die Projekte nun deutlich entspannter an. Der Vorstand versucht noch mehr auf die Wünsche der Mitglieder einzugehen und hat Area-Repräsentanten etabliert, die nicht nur in den einzelnen Regionen

**Die Entscheidung, es nicht mehr „Allen recht zu machen“ hat natürlich dazu geführt, das einige Mitglieder den Club verließen und das die Mitgliederanzahl nicht mehr so schnell wächst wie erhofft.**

Deutschlands als Ansprechpartner dienen, sondern auch bei größeren Entscheidungen des Vorstandes mit einbezogen werden. Schloss Dyck hat sich zu unserem großen Jahrestreffen etabliert und wir planen auch in Zukunft weitere große Events. Ganz aktuell natürlich das Meeting: 60 Years Of The Seven im Juli 2017.

Wir möchten uns als Markenclub auch wieder mehr in die allgemeine Seven Szene einbringen. Dafür setzt sich Peter Sailer als neues Mitglied im Vorstand ein, der damit Dr. Martin Stather ablöste. Auch die Händler-Szene hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Wir haben auf den Veränderungen reagiert und werden uns auch hier weiterhin engagieren.

Rückblickend bin ich sehr positiv von der Entwicklung des LSCD überrascht. Nach Anfänglichem Enthusiasmus und der schwierigen Neuorientierung stehen wir nun auf stabilen Füßen. Damit sind die Grundlagen für die nächsten 10 Jahre gelegt, auch wenn sicher noch die eine oder andere Überraschung auf uns warten wird. Aber gemeinsam werden wir diese auch umdriften. Aber jetzt sollten wir erst einmal Feiern! ■



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



# Von der Plünderung der Schatztruhe oder dem nachgelagerten nationalen Event des International 2016.



Bilder von Peter Sailer mit Text von Hans Hellmann

Am Anfang war das Wort und das Wort war bei ... oder präziser am Anfang war das International 2016 und der Gewinn des Nationalen Preises beim International 2016.

Abweichend von der gepflegten Tradition, war es kein glänzender Blechbecher, der den Teutonen überreicht wurde, sondern ein mit allerlei Leckereien gefülltes Kischtle, die Schatztruhe. Übergeben wurde besagte Truhe mit der salbungsvollen Handlungsanweisung, den Inhalt doch im Rahmen eines nachgelagerten nationalen Events unter den Teutonen zu verteilen. So ward es in der hohen Halle Schatzalp verkündet.

Doch die Truhe geriet in Vergessenheit, fand aber schließlich auf verschlungenen Pfaden den Weg vom hohen rauen Gebirge in die lieblichen Auen diesseits der Alpen. Von Hand zu Hand gelangte sie schließlich nach Stettbach, wo sich Florian ihrer Bestimmung besann und sogleich Lokation und Termin für die Plünderung der Schatztruhe im Forum auslobte.

Leider ging dieser Aufruf vielen potentiellen Teilnehmern durch die Lappen und so traf sich dann am 5.11. gerade mal eine Hand voll Leute auf dem Krähberg im Gasthof Reusenkreuz.

Ina hatte jedes Teil aus der Schatztruhe mit Nummern versehen und ganz dem Leichtbau unserer Sevens entsprechend grazile Lose gefertigt. In launiger Runde wurde dann der Inhalt der Schatztruhe verlost.

Bei leckerem Speis und Trank und reichlichen Anekdoten (mehr oder weniger benzinhalzig) wurde es spät im gemütlichen Jagdzimmer des Reusenkreuzes ...

# Späte Erkenntnis oder Alter schützt vor Torheit nicht



von Bernd Hassenklöver

Der Seven wird 60 und ich 70. Grund genug dachte ich, sich 'mal ein adäquates Teil zum Geburtstag zu schenken. Ich rede hier nicht von einem Rollator, sondern von einem 7!

Wie verrückt muss man eigentlich sein, sich im zarten Rentenalter ein Gefährt anzuschaffen, dass weder Alltagstauglichkeit bietet noch einen „easy entry“ wie ein SUV bereit hält, dass weder Popowärmung noch Klimaanlage besitzt; ganz zu schweigen von Fahrerassistenzsystemen wie Rückfahrkamera, Einparkhilfen, Spurhalte- oder Bremsassistent und anderen elektronischen Kinderlitzchen ... . Irgendetwas muss also in der Vergangenheit schief

gelaufen sein.

Na ja, ein wenig Automobil-Affin muss man schon sein, aber der Hauptgrund auf die „schiefe Bahn“ gekommen zu sein, war sicherlich in der nicht frühzeitig durchgeführten 7-Probefahrt zu suchen. Es ergab sich einfach keine Gelegenheit in der Vergangenheit. Diese wurde erst 2013 durch Kurt Hoffmann bei einem Driftevent am Ring geboten. Der „Haben-Wollen-Stachel“ saß tief drin! Was habe ich bloß all die Jahre versäumt und welchen Erlebnisvorsprung haben all' die anderen 7-Besitzer ... die können sich glücklich schätzen! Ich hatte das Gefühl, dass kein anderes automobiles Massenprodukt





# SPORTGARAGE LICHTSCHLAG

Unabhängiger Fachbetrieb für Ihren SEVEN

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

Hanno Lichtschlag  
Industriestrasse 42a, 51399 Burscheid  
Telefon 0178-8254083  
[www.sportgarage-lichtschlag.de](http://www.sportgarage-lichtschlag.de)



Nikolaos Bitza  
0176 57 01 46 61  
Gewerbepark West 13  
76863 Herxheim  
[www.bitzani.com](http://www.bitzani.com)  
[bitzani@aol.com](mailto:bitzani@aol.com)

dem Seven in Sachen Fahrfreude das Wasser reichen konnte. Das war Autofahren „auf Lunge“ ... unverfälscht und ehrlich, das war Mobilität in einer bisher nicht gekannten sinnesanregenden Form!

Ich war also „angefixt“ und hielt es etwa 2 Jahre durch, „7-abstinent“ zu sein. Dann wurde der „Schmacher“ so übermächtig, dass ich mir möglichst schnell einen Gebrauchten anschaffte. Benebelt von der 7-Euphorie ging ich dabei mit Sicherheit zu blauäugig vor. Im Endergebnis habe ich mehr gestanden als gefahren. Mir wurde erst später klar, dass ich auch einen Erlebniskurs mit erworben hatte, der die Vielfalt der technischen Probleme in der Praxis aufzeigte. Nach 1,5 Jahren Leidenszeit mit kurzen Momenten der Freude, hatte ich genug: ... Baustelle bleibt Baustelle! ... das Ding muss weg! Was Neues muss her, das mehr Nutzung verspricht, denn die Zeit wird knapp! Nach vielem Hin und Her stand der Entschluss fest: „neu“ und „factorybuilt“ sollte er sein.

Die Abstimmung mit meiner besseren Hälfte ergab keine un erfüllbaren Auflagen. Von anti-adipösen Bedingungen wurde ich verschont, einzig die zurückhaltende Fahrweise, zumindest bei ihrer Anwesenheit als Beifahrerin, galt als gesetzt. Sollte ich zukünftig zu fett werden, könnte mir dann Jan Schulte-Hillen (s. TF 20) durch sachkundige Schnitte das Ding aboperieren.

Jetzt blieb nur noch die Frage zu klären: welchen 7-Typ sollte ich ordern? Für die Straße reichte normalerweise die 135 PS-Version, die ich ja bereits kannte. Aber andererseits ... musste ich mich von den Westfück-Kollegen anfortzeln lassen?: „wo bleibst du denn ...?“ „du mit deinen Asphalt-Trennscheiben“ (gemeint waren die schmalbrüstigen Reifen). Ich hatte zwar Spaß, aber alle Hände voll zu tun, um die Pace bei Ausfahrten mithalten zu können.

Als Vorbeugungsmaßnahme habe ich mich deswegen für die 485er Version entschieden. Die lässt genügend Entwicklungsspielraum für das eigene Fahrkönnen und bietet die



Chance, Westfucks und Flachkäfern z.B. auf Trackdays Ärger zu bereiten ... und überhaupt ... Leistung kann man nie genug haben :-).

Jetzt ist Geduld gefordert! ... noch 6 Monate ... bis das Sparschwein geschlachtet werden muss! Ich tröste mich damit, dass Vorfreude die schönste Freude ist und noch Zeit bleibt, über Wiederbefüllungsmaßnahmen des Schweins nachzudenken. In den Dschungel zu gehen, scheidet wohl aus (zu prominent und zu jung). Also ist über den Winter für Denksport gesorgt.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass es für eine Verrücktheit nie zu spät ist und das auch in höherem Alter Spielzeuggeschenke zum Geburtstag hochwillkommen sind.

Dem freudigen Ereignis entgegenfiebernd grüßt alle anderen „Verrückten“

Bernd Hassenklöver



# Fragebogenauswertung = Fragebogenbewertung

von Oliver Brucker

Wir haben rund 190 Mitglieder. Beteiligt haben sich 18 unserer Mitglieder.

Das sind nach Adam Riese knapp 10 %.

Auf Anhieb scheint das erst mal sehr wenig zu sein (ist es auch), vergleicht man den Wert der Rückläufer mit sonst üblichen Rückläufen von Umfragebogenauswertung aus Industrie und Handwerk, dann liegen wir hier im grünen Bereich.

Happening auf dem eigenen Gelände stattfinden lassen könnte.

Das fast jeder Vorschläge für regionale Ausflugsziele parat hat ist ja klar. Da könnte man fast eine extra geografische Karte auf unserer Homepage veröffentlichen mit der Markierung zu dem empfohlenen Ziel.

Mitarbeit beim Tiefflieger, oder Ausfahrten organisieren? Einige (wenige) von uns wären dazu bereit.

Viele von uns würden u.U. gerne unterstützend aktiv werden, aaaaber .... keine Zeit ... ist das Problem.

Hierzu habe ich mal folgende schlaun Worte gehört und verinnerlicht. „ich habe keine Zeit“ sind nur andere Worte für „etwas anderes ist mir wichtiger“!

Das soll kein Vorwurf an irgend jemanden sein, schließlich hat jeder seine persönlichen Prioritäten. Unter diesen Gesichtspunkten können wir uns alle miteinander glücklich schätzen, das der LS CD bei unserem Präsident offensichtlich ziemlich weit oben auf der Prio-Liste steht.

Entsprechend passend sind auch die Aussagen zu Verbesserungsvorschlägen, und „gefällt mir“ und „gefällt mir nicht“. Im Großen und Ganzen sind wir sehr angetan von dem was uns geboten wird.

Trotzdem finden die gemachten Vorschläge und Anregungen natürlich Beachtung! Welche der Anregungen, in welcher Form evtl. wie und wann weiter verfolgt werden können, bleibt abzuwarten

Abschließend lässt sich aber sagen, das unsere, sich beteiligenden Mitglieder, alle weitestgehend zufrieden bis sehr zufrieden mit dem Verein und den Angeboten des Vereins sind.

Den Mitgliedern die nicht mitmachen konnten, weil vermutlich etwas anderes wichtiger war, unterstelle ich wohlwollend das sie wunsch- und wortlos glücklich mit dem Vereinsangebot sind.

Deshalb besonders großen Dank bei den Mitgliedern die mitgemacht haben!

Ein vereins-  
bekannter  
Übernachtungs-  
ort zu einer ganz  
anderen Jahreszeit  
besucht ...

## Weihnachts- markt Auggen

Bild oben  
Ankunft bei Sonnenschein und 15°  
am Freitag

Bild mitte  
Testen des  
Kaminzimmers am  
Freitag Abend

Bild unten  
Glühwein und  
Süppchen auf dem  
Weihnachtsmarkt

Text von Klaus Mey - Bilder von Andreas Seydell

Schön war es dieses Jahr auf dem alljährlichen Weihnachtsmarkt Treffen am 10.12.2016 in Auggen im Markgräfler Land.

Schon am späten Nachmittag trafen sich die Ersten. Gegen halb 7 kamen die letzten Teilnehmer (typischerweise aus der Region), so dass die Mannschaft komplett war. Bei Glühwein wurden die ersten Schwanks erzählt und Tipps weitergegeben. Nachdem die Auggener Glühweinvorräte geplündert waren, zogen wir uns nach und nach ins Gasthaus Krone zurück. Das gemütliche Zusammensein setzte sich in der stimmungsvollen Kaminstube fort. Jetzt wurden die neuesten und weniger neuen Hintergrundgeschichten ausgetauscht. Ein wahrer Verlust, für jeden, der nicht dabei war.

Schlimmstes konnte durch den Hinweis der Wirtin, nicht zu viel Holz im Kamin aufzulegen, verhindert werden. Nicht auszudenken, wenn die ganze Bude inklusive 7ners abgefackelt wäre.

Wir freuen uns schon aufs nächste Jahr. Hoffentlich sind bis dahin in Auggen die Glühweintanks wieder aufgefüllt worden.



## FEBRUAR

Samstag, 25. Februar

Generalversammlung LSOS

## MÄRZ

Samstag, 4. März

17. Xantener Grünkohl Meeting

Sonntag, 12. März

Neujahrsbrunch bei Caterham Deutschland Dierdorf

Sonntag, tbd.

Rundfahrt um Caterham Deutschland Dierdorf

## APRIL

Freitag 21. bis Sonntag 23. April

Jim Clark Revival Hockenheim

Sonntag, 30. April

4. Double Open Day Kempten

## MAI

tbd.

Rundfahrt Ländle

Samstag, 6. Mai

Sportfahrtraining Lignières

Sonntag, 14. Mai

Bergsteigerfrühstück mit dem SLT Glaubenberg

18. bis 21. Mai

Mille Miglia 2017

Freitag, 26. bis 28. Mai

LSOS meets LSCD

## JUNI

Samstag, 3. Juni

Sportfahrtraining (Reserve) Lignières

Freitag, 9. bis Montag 12. Juni

Dolomiten Classic

tbd.

Rundfahrt um Caterham Deutschland

## JULI

Freitag, 7. bis Sonntag, 9. Juli

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

## AUGUST

Freitag, 4. bis Sonntag, 6. August

Schloss Dyck

Freitag, 11. bis Sonntag 13. August

OGP - Treffen am Nürburgring

tbd.

Scheunentreffen bei Wolfgang

Samstag, 26. bis Sonntag 27. August

Ticino Revival mit Anschluss BCM Mollis

28. August

British Car Meeting in Mollis

tbd.

Rundfahrt um Caterham Deutschland Dierdorf

## SEPTEMBER

Samstag, 23. bis Sonntag 24. September

Portofino

Samstag, 30. September

26. Swiss Classic British Car Meeting Morges

## WIEDERKEHRENDES

Jeden 1. Dienstag im Monat

Höck@ACE Luzern

Jeden letzten Freitag im Monat

Höck@Tann

## WEITERE TERMINE:

Freies Fahren o.ä.

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

www.smrc-eurocup.com/events

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

Dann maile sie an [redaktion@tiefflieger.mobi](mailto:redaktion@tiefflieger.mobi) oder [editor@lsos](mailto:editor@lsos)

Alle Termine gelten nur als Hinweise.

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

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

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

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

**PARTS FOR ALL SEVEN MODELS - 1957 TO DATE**

**RAPID MAIL ORDER SERVICE, EXPORT ORDERS WELCOME**

**ENGINE BUILDING, TUNING, NEW & EXCHANGE UNITS**

**TRANSMISSION, NEW & RECONDITIONED**

**SERVICING, REPAIRS & RESTORATIONS**

**ACCIDENT REPAIRS**

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

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

**HISTORIC SEVEN PARTS SUPPLIERS**

**FACTORY APPOINTED PARTS & SERVICE CENTRE**

**REDLINE COMPONENTS LTD**

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



# DER SEVEN WIRD SECHZIG



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



## CATERHAM