



No. 17 - Januar 2016

Tiefflieger

Die deutschsprachige Markenclubzeitschrift für
Caterham und Lotus 7 Enthusiasten

METEOR

Motorsport



PERFORMANCE SUSPENSION - SALES - SERVICE - DYNO TESTING



- 1-way verstellbare Stoßdämpfer - 1833 Euro
- 2-way verstellbare Stoßdämpfer - 2730 Euro

Wir sind stolz darauf, der erste zu sein, der die vollständige Palette der Quantum Zero-Serie liefern kann. Jeder Satz wird mit speziell für den Caterham Kunden abgestimmten Ventilen und Federn geliefert.



3-Weg einstellbare
Stoßdämpfer - 5085.00 Euro



Auch Federung erfordert
Service (wie auch ein
Motor):

Nutzen Sie unseren Service
von Nitron-Stoßdämpfern und
die gratis Ventilausrüstung
von Meteor Nur 569.00 Euro



Adjustable ARB - 339 euro

Wir verkaufen nicht nur Federung.

Wir liefern auch folgende Caterham-Produkte:

Bremsbeläge
CPMMA Aeroscreens
Pre Preg Carbon-Kotflügel
Pipercross Luftfliter
Sitze und Gurte
Leichtmetall-Räder

Powerflex Buchsen
Carbon Schalldämpfer
Hayabusa Umbau Kits
Paddleshift Kits
Daten-und BD Video-Logger
Anzeigeninstrumente

+44 1558 668708 - www.meteormotorsport.com

Alle Preise zuzüglich MwSt. und Versand

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 Owner Switzerland
P.O. Box 15068
CH 6000 Luzern 15
editor@lsos.ch

Berichte bitte an:

redaktion@tiefflieger.mobi bzw.
editor@lsos.ch

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

Erscheinungsweise: 1/4-jährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe
No. 18 - April 2016 ist der 15. März 2016

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des LSCD, des LSOS u.a.

© 2016 Herausgeber

sowie

Lotus Seven Club Deutschland e.V.
und

Lotus Seven Owner Switzerland

Alle Rechte vorbehalten. Jegliche Texte, Bilder und Illus-
trationen, 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 gekenn-
zeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen
Bestimmungen.

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Ei-
gentum der Hersteller und unterliegen deren Copy-
right Bestimmungen.



Das Front Cover:

Hotel Carlton, Cannes,
La Croisette
Ulli Helms

Das Rear Cover:

Caterham
Superlight Twenty
Max Earey



Der Lotus Seven Club Deutschland e.V.
unterstützt die



Bis heute haben wir € 3.806,25 gespendet.

Diesen Monat:

Picture Gallery	5
Andy's Blog	6
Dear Diary - Das Seventagebuch	6
Welcome to our new members	7
Wie ich zu meinem Seven kam	7
News and Events	8
LSOS Clubtreffpunkt: ACE CAFE LUZERN	12
Und Tschüs - Test des Caterham Seven 620R	14
Technische Daten Caterham Seven 620R	23
Schloss Dyck 2015	24
Cartoon	27
Caterhamprospekt 1989	28
Kühle Luft für Rovermotoren	30
Mollis und die 20 kleinen Negerlein	32
Welcome to Seven Mania Racing SMRC	40
Sudden Death in Sarinia	44
Unser kleines Merchandisingprogramm	48
Superlight Reborn	51
Mitgliederversammlung LSCD 2015	52
Veranstaltungskalender	44

Kuchenschmuck zum Geburtstag - I



Wenn schon - dann stielecht



Kuchenschmuck zum Geburtstag - II



Beim Fahren durfte sie vorne sitzen



Fam. Graul mal kurz in Albanien



Neues Seven-Derivat aufgetaucht!
Muss wohl ein Holz-Spezialist gewesen sein ...



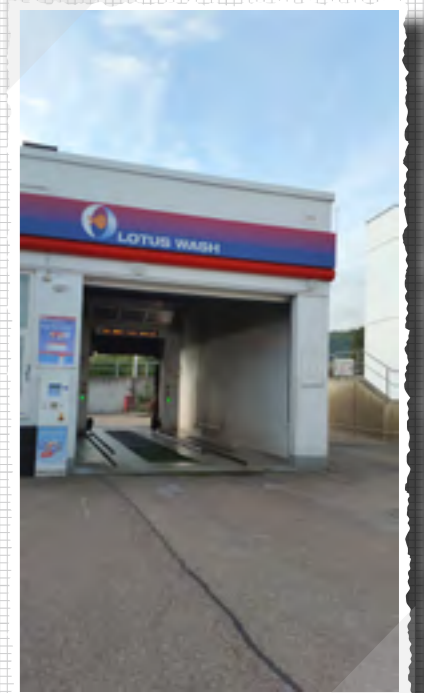
Abschied von der Rennwagenoptik ...
hab schon mal die Reifen montiert ...



Beide Rot, beide PS 71 - aber nur einer ist ein Seven



Endlich gibt's das für unsere Autos



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.

Warum werden Versicherungen immer teurer?

In den 90ern brachte Caterham den HPC heraus. HPC stand für High Performans Course. Man bot den Käufern ein Training auf der Rennstrecke an, um mit dem Seven „klar zu kommen“. Natürlich wollte Caterham die Käufer damit auch auf die Rennstrecke locken ...

Wie viele HPC-Käufer dieses Angebot wirklich angenommen haben ist unbekannt.

Wenn man aber sieht, wie viele 485er und 620er auf der Heimfahrt oder kurz danach irgendwo eingeschlagen sind - ein Seven hat nunmal kein ABS/ASR/ESP etc. - fragt man sich, ob man das zur Senkung der allgemeinen Versicherungskosten für alle Sevenfahrer nicht doch wieder einführen sollte - verpflichtend.

Denn fast alle Seven sind wirklich Geschosse, mit denen viele ohne die netten elektronischen Helferchen aus ihren Alltagsautos anscheinend nicht umgehen können.

DEAR DIARY

Das Seven - Tagebuch

von Martin Stather

Ich komme gerade von einer kleinen Ausfahrt zurück; wird besser sein, ich tanke noch kurz. Tankrüssel rein, im Moment bin ich der einzige Kunde, schon naht der Tankwart, älteres Semester, oh weh, ihm ist offenbar langweilig.

Er umrundet den Seven, nickt, dann kommt's: „Stoßstangen abmontiert, was? Meckert da nicht der TÜV? Und der Seitenauspuff – auch nicht ganz legal, was? Oder ist das eine Attrappe?“ Er beugt sich runter, so weit er kann, um unters Auto zu gucken. Reicht aber nicht. „Na ja“ ich zwinkere ihm verschwörerisch zu, „vor dem TÜV-Termin schraub' ich die natürlich wieder dran. Und der Auspuff – wissen Sie, das ist eines von den neuen E-Mobilen. Unter der Haube: alles voller Akkus.“ Er guckt mich kritisch an. Sein Hirn funktioniert wie meine alte Klickerbahn; Kugel ansetzen, rollt und rollt und rollt: jetzt ist sie angekommen. „Ha! Und warum tanken Sie dann?“ „Ist nur der Reservekanister für meinen Rasenmäher!“

Fürs nächste Tanken gibt's da noch eine ruhige kleine Landtankstelle bei uns um die Ecke – da sitzt der Tankwart eisenhart in seinem Häuschen und belästigt seine Kunden wenigstens nicht.



Früher war alles besser. Da hat noch ein kurzer Ampelstart gereicht, um zwischen das eigene Auto und den nächsten Deppen ordentlich Distanz zu legen. Heute läuft man spätestens an der nächsten Ampel auf den nächsten Dödel auf. Am gefährlichsten aber ist Mutti im SUV. Die sieht nämlich geradewegs über unser-einen hinweg. Zum Beispiel beim Einparken. Nichtsahnend fahre ich gemütlich durch die Stadt auf dem Weg zum nächsten Parkhaus – ich parke lieber nicht auf der Straße weil, trotz oder gerade wegen Abstandspieper, sonst die Nase oder das Heck unweigerlich dran glauben müssen. Vor mir besagter SUV (Sinn- und Vernunftfrei), der gerade eine Parklücke erspäht hat und jetzt ohne Rücksicht auf Verluste rückwärts auf mich zgedonnert kommt. Ich kann mich gerade noch durch beherztes Rückwärtsgang-Einlegen und Spurt rückwärts (zum Glück war keiner hinten dran) retten. Sonst wäre ich jetzt schon Fleischsalat. Madame parkt dank Einparkhilfe automatisch ein und steigt aus. So ca. in meinem Alter. Dann lasse ich mal Gnade vor Recht ergehen. Man trifft sich immer zweimal. Spätestens im Seniorenheim. Am gleichen Tisch. Dann klaue ich ihr Schnitzel.



An einem schönen Samstag im Juli habe ich einer Bekannten eine kleine Ausfahrt versprochen. Ich klingelte an ihrer Haustüre, sie hat einen Picknickkorb dabei und unvorsichtigerweise ein Röckchen an. Das kann ja heiter werden. Ich demonstrierte ihr, wie man karoserieschonend einsteigt und sich dabei am Überrollbügel festhält, sie rutscht in den Sitz, das Röckchen tut das, was Röckchen so zu tun pflegen, wenn plötzlicher Aufwind herrscht, es fliegt. Nachdem es wieder zurecht gerückt ist lasse ich mich im Fahrersitz nieder, auf Tuchfühlung, sorry, geht nicht anders. Ahem, ich räuspere mich, „Entschuldigung, ich muss nur mal kurz“...und greife zwischen ihren Beinen hindurch zur Handbremse. Nur mäßig strafend schaut sie mich an und sagt: „Jetzt schon?“ Über den Rest der Ausfahrt bewahren wir dann mal Schweigen.

Danke, Colin Chapman!

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder ...

Jungfernflug

„Welcome!“ to our new members

... im Lotus Seven Club Deutschland:

Bernd Hartlieb - Wilhelmsdorf

Jörg Fahrländer - Rastatt

Gero Zobel - Köln

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:

Tobias Schmid - Oberdorf

Mathias Schmid - Pfäffikon

Wie ich zu meinem Seven kam

von Ulli Brohse

Der erste Kontakt: Bei einer Slalom-Veranstaltung in Ratingen vor ca. 40 Jahren. Aber keine Ahnung welche Marke, Typ usw. und anschließend auch mehr oder weniger in Vergessenheit geraten.

Der weitere Weg: Da bei diversen Motorsportveranstaltungen immer wieder mal so ein Fahrzeug auftauchte, wurde ich neugierig und habe nachgeforscht, um was für ein Fahrzeug (Lotus Super Seven) es sich überhaupt handelt und endlich, das Interesse an so einem Fahrzeug war geweckt. Aber der Beruf, die Ehe und dann die Kinder hatten den Vorzug und somit schlummerte der Traum weiter.

Die Wende, 1. Teil: Man wurde älter und die Kinder (2 Söhne) auch. Der erstgeborene kam aus der Schule und in die Lehre als Hotelfachmann. Alles kein Problem aber schlechte Arbeitszeiten! Was machen nette Eltern, kaufen für die Mutter einen Zweitwagen (VW Jetta) damit der liebe Sohn auch wenn keine Busse und Bahnen mehr fahren, nach Hause kommen kann. Und was passiert: Unfall, Auto Schrott. Neues Auto, diesmal einen Neuwagen (SEAT Ibiza) der bis zum Ende der Lehre hält.

Nun geht Sohn Nummer 2 in die Lehre! Natürlich bekommt er nun das Fahrzeug und setzt ihn (nachdem wir nach 2 Jahren Reklamation bei SEAT, eine Ganzlackierung auf Garantie bekommen haben) bei Glatteis in die Hecke. Da das Fahrzeug Vollkasko versichert ist, kein Problem, aber unser Sohn zersägt in noch zweimal und die Versicherung zahlt nur noch den Zeitwert. Das nächste Auto muss sich nun unser Sohn selbst kaufen! Thema SEAT und Zweitwagen ist erst einmal beendet.

Die Wende, 2. Teil: Nach ein paar Wochen fehlte uns (mir) dann doch der Zweitwagen und vor allem, es war etwas Geld auf dem Konto, dass man schon abgeschrieben hatte. Also ging die Suche nach einem neuen Auto los. Über verschiedene Kleinwagen (SEAT, Fiesta usw.) kam der Gedanke, dass ein kleiner japanischer Sportwagen (Mazda MX5, Honda CRX) auch nicht schlecht wäre. Und dann kam sozusagen die Erleuchtung! Da war doch noch etwas, der Lotus Super Seven ... !!!

Der Kauf: Ist schnell erzählt. Da mein 50. Geburtstag bevor stand war klar, ein Sevensollessein. Nachdem ca. 10 Super Seven (Caterham, VMs, Ruhsusw.) begutachtet wurden, habe ich mir den Caterham zugelegt und bis heute nicht bereut. Der einzige Wermutstropfen ist, meine Frau fährt nicht so gerne mit - deshalb nehme ich ab und zu einen Ersatz mit ...



The International Lotus Seven Meeting

Im Jahr 2016 wird der LOTUS SEVEN OWNERS SWITZERLAND 35 Jahre alt. Und wie es so an Jubiläumsmeetings ist, wird im 2016 ein dreitägiges Treffen stattfinden.



Aufbruch in eine neue Ära

Klar, an einem Seventreffen wird vor allem gefahren. Die Schweiz bietet dafür eine hervorragende Kulisse, denn 60% der Landesfläche besteht aus Berg und Tal. Wenig Platz zum Wohnen, aber für Strassen mit 1'001 Kurven in ungeahnte Höhen zum ewigen Eis hat es überall Platz. Das Internationale hatte in den 35 Vorjahren immer St. Moritz als Ziel. In der Gründerzeit vor dem Euro war dieses Engadiner Städtchen auch im Juli belebt. Abends nach dem Dinner im Hotel Steffani gab es noch einiges zu tun. Das hat sich heute stark verändert, ausser der kleinen Hotelbar und der Bar vis-a-vis ist der Ort im Sommer eine Oase der Ruhe. Zudem konnte man samstags tagsüber eigentlich nur über zwei



Pässe dorthin gelangen, zwei weitere Zufahrtsstrassen kommen von Italien, eine von Österreich. Da nun der Startpunkt aufgrund der beliebten Get Together Party im Raum Sursee ist, dauert die schnellste Fahrt ohne Autobahn bereits fast sechs Stunden. Will man auf dieser Anfahrt aber noch ein paar Pässe fahren, oder den Weg über die Südroute in Angriff nehmen, dann muss man für die Anfahrt schon bald zwei Tage rechnen, obwohl es eigentlich nur 250 – 350 Kilometer sind. Nach 35 Jahren kennen wir die einzigen Routen schon fast auswendig.

2016 – Gear Revolutions



Somit bietet das kommende Internationale Sevenmeeting für Neulinge wie Stammgäste ein komplett umgestaltetes Programm. Ganz komplett? Nein, die Get Together Party beim Schweizer Generalimporteur für Caterham, Fredy und Elisabeth Kumschick, bleibt bestehen, startet aber im 2016 bereits am Donnerstag. Letztes Jahr zählten wir auf den Parkplätzen um die Garage über 100 Sevens aus ganz Europa, während drinnen offenes Bier und alkoholfreies in Strömen fließen wird, und draussen vor den historischen Rennfahrzeugen eine Gastro-Equipe den legendären Caterham Burger zubereitet, und ein Barkeeper mit seiner Sevenbar hervorragende Drinks mixt. Letztes Jahr war eine Band anwesend, welche zur ganzen Inszenierung fetzige Musik unterlegte.

Am Freitag treffen wir uns zum gemeinsamen Breakfast hoch über dem schönsten See der Schweiz, welcher in Seitenmoränen der letzten Eiszeit im „Valley of Lakes“ eingelagert ist. An klaren Tagen hat man von dort den Blick auf die gesamte Alpenkette, und kann bereits Lust auf mehr tanken. Von da aus geht es über schwach befahrene Nebenstrassen in die Ostschweiz, um dem

The Home of British Sportcars



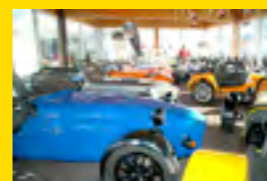
Official Caterham Service Partner

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

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 **Nassauische Sparkasse**
BLZ 510 900 00 BLZ 510 500 15
Konto 70 700 Konto 222 000 300

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





Appenzellerland dem Säntis und dem Hohen Kasten einen Besuch abzustatten. Via dem Fürstentum Liechtenstein geht es dann steil aufwärts in unser Historisches Hotel auf Thomas Manns Zauberberg, welches in 1'900 Meter Höhe ganz alleine und völlig autofrei über der Bündner Bergwelt thront. Autofrei? Nein, zwei Privatstrassen führen dorthin, welche exklusiv den Sevens der offiziellen Teilnehmer zur Verfügung steht. Obwohl das Hotel in einem Naturschutzgebiet mit 420'000 Quadratmetern liegt, und in Bezug an Annehmlichkeiten keine Wünsche offen lässt, kostet die Nacht nur halb so viel wie in St. Moritz. Doch bevor es so weit ist, steht zuerst noch die Sommer-Bobbahn und anschliessend das Dinner „Closer to the Skies“ auf dem Programm, alles in Fussnähe zum Hotel.



Am Samstag geht es über verschiedene Bergpässe und dem Engadin zur Ova Spin Anlage, wo wir uns die grossen Turbinen der Engadiner Kraftwerke ansehen werden. Da wir an diesem Tag ziellos umherstreifen werden, geht es das erste Mal auf die Achterbahn des Stillfer Joch und andere Spitzen; die

Zollfreiorte Samnaun und Livigno sind nicht weit. Am Abend erreichen wir wieder über die Privatstrasse den Zauberberg, wo wir nach dem Feierabendbier vor unseren Autos den Apéro und anschliessend im Fresstempel das Seven-Dinner abhalten werden. Murmeltiere werden uns in den Schlaf pfeifen.

Am Sonntag der traditionelle Fototermin, wobei es auf dem Zauberberg ganz einfach ist. Die Frühanmelder haben von ihrem Balkon bereits alle Sevens vor den Füessen, das Alpenpanorama im Hintergrund. Nach dem Breakfast verschieben wir an einen netten Ort mitten im Pinienwald, um im Dunst des Früh-Tau und der Mystik des Waldes noch ein sensationelles Bild zu schiessen.

Information und Anmeldung: www.int7meeting.ch



Riquewihir – LSOS meets LSCD 2016



Pinot Blanc, Pinot Gris, Pinot Noir, Gewürztraminer, Muscat d'Alsace, Sylvaner, Riesling und wie die Einheimischen alle heissen, stammen alle genau aus jener Gegend. Riquewihir ist zwar nicht der Hauptort der Region um die Nordost-Vogesen, aber als einer der schönsten Orte Frankreichs weltberühmt. Der Ort ist gleichalt wie die Eidgenossenschaft, und wurde im Jahr 1291 durch die Herren von Horburg befestigt. 1324 verkauften die Horburger den Ort an die Grafen von Württemberg, welche bis im Jahr 1793 darüber herrschten. Dann wechselte das Land bis 1870 als Riquewihir zu Frankreich, um dann bis 1918 wieder Reichenweier zu heissen.



Nebst dem Wein und den 30 Restaurants bei 1'100 Einwohnern überzeugt der ummauerte Ortskern, welcher seit Jahrhunderten unverändert blieb. Natürlich führt das alles zu grossen Touristenwanderungen, weshalb der Ortskern auch autofrei gehalten ist. Natürlich nicht für die Sevenfahrer, welcher am letzten Maiwochenende das einzige Hotel im Zentrum in Beschlag nehmen, welches einen Innenhof als Parkplatz für uns anbietet.

Am Freitagabend startet das Treffen mit meet and greet genau in diesem Ort. Vorsicht, unweit des Hoteleingangs gibt es Treppen, welche in die grossen Weinkeller führen. Runter kommt man immer. Nach dem Ausprobieren einer von dreissig Beizen werden wir uns in den alten Gemäuern zur Ruhe betten, um Kraft für den Uphill Run zu tanken.

Am Samstag geht es nach dem Frühstück aufwärts. Das ist nicht schwer, denn die erste Passstrasse beginnt gleich hinter dem Stadtor. Falls wir uns in den Vogesen nicht verfahren, oder an eingebrochenen Brücken scheitern, nehmen wir uns am Abend dann die zweite Beiz von dreissig an. Am Sonntag nach dem Packen überqueren wir die Rheinebene, um bis zum Lunch noch ein Weilchen zusammen zu sein. Die einen fahren dann Richtung Süden, die anderen in den flachen Norden. Anmeldung über: www.losoclub.com/#!/registration/lsosmeetslscd2016/c1458



CATERHAM Neujahrs Brunch 2016

31. Januar - Danziger Strasse 6 in 56564 Neuwied, das ist die Adresse, wo sich alle Caterhamfahrer an diesem Sonntag ab 10 Uhr treffen.



Man kennt sich, lernst sich kennen, die Szene ist und bleibt überschaubar. Gegen Mittag gibt es dann wieder die Schlacht am kalten Büffet - für alle, egal ob Schon-, Demnächst- oder Nie-Kunde.

Kommt auch dieses Jahr wieder eine Abordnung von Caterham nach Deutschland?

Lassen wir uns von Kurt, Yvonne, Lars und Wolfgang einen netten Tag gestalten - wir freuen uns!

Miss Caterham Schweiz 2016 Kumschicks Jahreskalender

Kumschick Sports Cars AG, Schweizer Importeur von Caterham, organisierte mit dem Profi-Fotografen Christoph Ris ein Fotoshooting.



Daraus ist unser Lotus- und Caterham-Jahreskalender 2016 mit schönen Modellen entstanden, welcher bei Kumschick erhältlich ist (CHF 25.—inkl. Porto für die Schweiz) Bestellung via Kumschick-Facebook-Seite oder per Mail (office@kumschick.ch).

Doch nicht nur das. Durch eine neutrale Jury wurde dann unter den acht teilnehmenden Modellen die Miss Caterham Schweiz 2016 gewählt!

Sie heisst Tania Di Giovanna. Herzliche Gratulation! Kumschick Sports Cars freut sich natürlich umso mehr, da Tania die Tochter des langjährigen Mechanikers/ Ersatzteilverantwortlichen Michele bei Kumschick ist. Somit hat Sie schon von klein auf die Verbundenheit zum Seven quasi mit in die Wiege gelegt bekommen.

Die schöne Tania ist mit ihrer tollen Ausstrahlung und ihrem engagierten Auftreten die perfekte Miss für die schnellen Seven.

Der 485 - der neue Seven-Renner?

31 Neuwagen vom CATERHAM 485 wurden seit seiner Einführung im Sommer 2013 über Kurt Hoffmann von CATERHAM Deutschland verkauft.

Damit ist der 485 wohl der gängigste und begehrteste CATERHAM der aktuellen Modellpalette auf deutschen Straßen.

Rückrufaktion

Für alle CATERHAM vom Typ 485 die bis Sommer 2015 ausgeliefert wurden, gibt es eine Rückrufaktion.

Diese betrifft die Entlüftung des Ansaugsystems. Die Teile für alle betreffenden Fahrzeuge sind vorrätig. Die Fahrzeuge können bei WESTERMANN Motorsport oder Hoffmann & Rink umgerüstet werden.

CATERHAM Deutschland wird demnächst alle Inhaber der betreffenden Fahrzeuge anschreiben.

Da es keine sicherheitsrelevante Angelegenheit ist, kann die Umrüstung am besten zusammen mit einer Frühjahrsinspektion 2016 erfolgen. Für die Umrüstung sollten 3 Stunden eingeplant werden.

Schloss Dyck 5. - 7.08.2016

Auch dieses Jahr wieder am ersten August Wochenende und dieses Jahr mit Unterstützung aus Neuss.



Scheuentreffen Ende August 2016

Wolfgang König lädt dieses Jahr zur ersten Scheuentreffen nach Halltern am See ein - vorletztes oder letztes Wochenende im August.



ACE CAFE LUZERN



Der LSOS trifft sich ja seit geraumer Zeit jeden ersten Dienstag des Monats zum Benzinratsch.

Story und Bilder von René Schildknecht

LSOS Clubtreffpunkt

Man tauscht technische Erkenntnisse und vieles mehr. Im Sommer kommen eigentlich alle mit ihren Seven und in der kalten Jahreszeit mit den etwas bequemerem und beheizbaren Kutschen.

Seit dem 04. August 2015 haben wir nun ein neues Club-Lokal und zwar das Ace Cafe in Rothenburg, welche eigentlich zu Luzern gehört. Von Anfang an war das Interesse sehr gross, denn es passt von der Art her sehr zu unserem Hobby. Zugleich gibt es da fantastische Burger, gutes Bier und genügend Parkplätze. Wie an den Meetings kommen auch hier mehr oder weniger immer die gleichen Leute. Die Hard-Core-Club-Höck-Teilnehmer kommen natürlich auch im Winter regelmässig, denn der Innenraum ist sehr gemütlich. Und wie es sich für einen rockigen Schuppen gehört, läuft auch demensprechend gute, rockige Musik im Hintergrund. Das nächste Bild zeigt das letzte Treffen im Dezember 2015. Eine gemütlich Runde, natürlich am runden Stammtisch.

An der Aussenbeleuchtung ist eindeutig zu sehen, dass Weihnachten nicht mehr weit ist. Aber bereits im Januar 2016 treffen wir uns erneut und werden dann wohl schon voller Ungeduld die ersten Meetings mit unseren Seven besprechen.



Gratulation! Das ist ihr neuer Seven:



Zusammenbauen dürfen Sie ihn aber selber!

Profitieren Sie von unserem Angebot, Ihren Caterham Seven 355 (175PS) selber zusammen zu bauen. Mehr Infos finden Sie hier:



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



Bausatz: Caterham Seven 355 (175PS) Basispreis S3: CHF 47'500.--, erhältlich mit allen Optionen analog Fertigfahrzeug. Motor: 2.0, 175PS, Leergewicht 550 kg, 0-100km/h in 4.8 Sek., Verbrauch gesamt (5-G.): 8.2 l/100km, CO2 185 g/km, Durchschnitt aller Neuwagen 144g/km, Energieeffizienzklasse G. Nettopreise inkl. MWST. Preis- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

Es war einmal vor langer Zeit. Genauer gesagt im Jahr 1957 - als ein kleiner süßer Seven das Licht der Welt erblickte. Das dieser kleine Seven mit den größten und schnellsten Autos der Welt mithalten kann (zumindest was Beschleunigung von 0-100 sowie das Gewichts-/Leistungsgewicht betrifft) hätte sicher niemand für möglich gehalten, erst recht nicht Colin Chapman.

Story von Heiko Runkel mit Photos von Peter Sailer

Und Tschüss ...

Test des Caterham Seven 620R

Aber nun ist die Zeit gekommen und vor mir steht laut prustend der neue Caterham 620R. Er wurde gerade auf dem Nürburgring (F1-Kurs) von Kurt Hoffmann - Geschäftsführer von Caterham Deutschland in Neuwied - extra für mich warmgefahren.

Na gut, so ist es nicht ganz gewesen. Der LSCD (Andreas Seydell, Martin Stather, Peter Sailer und ich = somit der komplette Vorstand inkl. Vereinsfotograf) trafen sich mit Kurt auf dem Nürburgring um den kleinen Caterham zu testen und sahen zuerst einmal gar nichts. Also ab an die Boxenmauer und nach dem „kleinen Grünen mit dem roten Streifen und rotem Überrollbügel“ Ausschau gehalten. Gesehen haben wir zuerst nur Porsche, Corvette, einen Mercedes SLS AMG in Tourenwagen-Tarnfarben. Dann etliche Sevens und Lotus-Fahrzeuge unterschiedlicher

Hersteller. Darunter auch ein extrem ver-spoilerter Donky und ein Peugeot C207 Spider-Rennwagen, der uns vorher voll-kommen unbekannt war. Alle düsten mit lautem Auspufftönen auf der Zielgeraden an uns vorbei. Die einen blubberten göttlich, die anderen schrien ihre 4 Zylinder gerade zu heraus. Was dann kam ist leider nicht in Worte zu fassen, da man Worte leider nicht hören kann. Zuerst ein leichtes Tosen, das immer lauter wurde - Gegengerade? Dann ein sehr, sehr lautes Sprotzeln und Knallen (Schubbetrieb in

Hersteller. Darunter auch ein extrem ver-spoilerter Donky und ein Peugeot C207 Spider-Rennwagen, der uns vorher voll-kommen unbekannt war. Alle düsten mit lautem Auspufftönen auf der Zielgeraden an uns vorbei. Die einen blubberten göttlich, die anderen schrien ihre 4 Zylinder gerade zu heraus. Was dann kam ist leider nicht in Worte zu fassen, da man Worte leider nicht hören kann. Zuerst ein leichtes Tosen, das immer lauter wurde - Gegengerade? Dann ein sehr, sehr lautes Sprotzeln und Knallen (Schubbetrieb in



der Kurve vor der Zielgeraden?) und dann ein Ton wie von einem tieffliegendem Düsenjet. Der Ton ist eine Mischung aus DTM-Renner aus den 90ern und dem total hysterischem Kreischen eines Motors kurz vor der Explosion. Der erste Wettbewerb geht klar an den Caterham 620R. Zumindest bei der Lautstärke macht ihm keiner etwas vor. Einfach jenseits von Gut und Böse, definitiv illegal für die Straße und auch viel zu laut für die Rennstrecke. Egal! Ich muss mir diese Krawallbüchse aus der Nähe ansehen. Wie durch Gedankenübertragung fährt Kurt kurze Zeit später zurück in die Boxengasse und stellt den „kleinen Grünen“ vor der Box ab.

Auf den ersten Blick ein ganz normaler Caterham S3 im Rennlook (= mit Käfig, Windabweiser, Schalensitzen und schon Gummiansammlungen auf den Semislicks). Auf den zweiten Blick offenbaren sich dann doch Unterschiede zum „normalen“ S3. Einerseits fallen uns die großen Lufteinlässe in der Frontnase auf. Auch die untere Form der Nase hat sich geändert. Sie steht mehr heraus und beherbergt einen zusätzlichen großen Lufteinlass.

Auf den zweiten Blick offenbaren sich dann doch Unterschiede zum „normalen“ S3.

verschlüssen hinten und Federverschlüssen vorne befestigt. Wahnsinn, was man in dieser Enge eines S3 Chassis alles platzieren kann. Neben dem Duratec-Motor (mit schöner Carbon-Abdeckung) und der großen Alu-Ansaugbrücke fallen sofort der große Öltank von der Trockensumpfanlage und dieses riesige Ansaugrohr auf. Da frage ich mich, ob mich der Motor nicht sofort aus dem Fahrersitz zieht und wegsaugt, sobald ich auch nur das Gaspedal streichle. Zum Glück zieht der Motor die Luft von der rechten Seite aus an. Der Fahrer sitzt - typisch englisch - auf der linken Seite und ist zusätzlich mit einem 4-Punkt Gurt vor dem Ansaug-Sog geschützt.



Ebenfalls fällt auf, dass die Schnellverschlüsse zur Befestigung der Nase von „unter dem Auto“ auf die Seite wanderten. Sie befinden sich nun knapp über dem unteren Dreieckslenker. Eine tolle Idee! Dann muss man sich nicht mehr unters Auto legen um die Nase abzumachen. Die Caterham übliche Feder-, Dämpfer-Konstruktion an der Vorderachse verstärkt den klassischen Look eines „normalen“ S3. Während der vordere Lüftungsschlitz auf der Nase die Luftzuführung für einen Ladeluftkühler gewährleistet, offenbart uns ein genauerer Blick in den hinteren der beiden Lüftungsschlitze, dass der Rahmen darunter „verstärkt“ wurde. Zusätzlich zur normalen „Kreuzverstärkung“ des oberen Rahmens (vor dem Motor) sehen wir hier zwei zusätzliche Verstrebungen am hinteren „Kreuz“.

Scheinbar benötigt der Rahmen an der einen oder anderen Stelle eine kleine Verstärkung.

Enttarnt wird das Ganze dann nachdem Kurt die Motorhaube abgenommen hat. Diese ist typischerweise klassisch mit Klapp-

... ganz ohne moderne, nutzlose Dinge, wie Auspuffklappe, Katalysator, etc. - das ist sowieso alles nur zusätzliches Gewicht.

Die Abgase laufen über einen polierten 4in1-Fächerkrümmer ungeahnten Durchmessers in eine dicke Sidepipe, die auf der Fahrerseite ins Freie mündet um den rechten Hinterreifen schon im Stand auf Betriebstemperatur zu bringen - ganz ohne moderne, nutzlose Dinge, wie Auspuffklappe, Katalysator, etc. - das ist sowieso alles nur zusätzliches Gewicht. Kurt versicherte mir, dass es für den 620R auch eine „zivile“ Auspuffanlage mit Kat gibt - aber wer braucht den so was?!?

Kommen wir zum Innenraum. Zuerst fällt einem der Schalthebel der sequentiellen Schaltung auf. Vor der klassischen Handbremse in der Mittelkonsole thront ein hoher Aluknauf in einem schmalen



Schlitz der nur Bewegungen nach vorn und hinten zulässt. Das Carbon Armaturenbrett neben den klassischen Rundinstrumenten eine ganze Armada an Schaltern, die in zwei übereinander liegenden Reihen Mittig angeordnet sind. Die einzelnen Schalter sind durch Stege getrennt um eine Fehlbedienung auszuschließen. Sehr schön, aber lachhaft wenn am mit dieser Rakete unterwegs ist. Dann findet man im Sturm der Geschwindigkeit sowieso keinen Schalter mehr. Aber dazu später mehr. Sehr nett ist auch die runde Geschwindigkeitsanzeige in Meilen, mit innerer kleinerer Kilometer-Beschriftung - auch dazu später mehr!!!

Kurt bot mir dann an, den 620R auf dem Ring zu testen. Aber - und da bin ich ehrlich - ich hatte einen heiden Respekt vor diesem Geschoß.

Ausflug: Das ist und wird höchstwahrscheinlich die Fahrt meines Lebens gewesen sein. Ich glaube nicht, dass ich noch einmal die Gelegenheit habe, ein Auto mit so einer Performance zu fahren. Man muss einfach einmal die nackten Zahlen auf sich



wirken lassen. 310 PS aus 2 Liter Hubraum mit Kompressor Aufladung = das heißt Drehmoment schon ab Leerlaufdrehzahl. Bei gemessenen 600 kg (Vollgetankt, mit Käfig, etc. - Werksangabe 545 kg) kommen wir auf Leistungswerte unter 2kg/PS, die eines Porsche Turbo, Lamborghini Aventador, ja selbst eines Bugatti Veyrons würdig sind. Ich bin ja schnelle Autos mit viel PS-Leistung „gewöhnt“, aber diese Autos sind auch 3 bis 4 mal schwerer. Kurt fragte uns nicht umsonst, wer sich „traut“ den 620R zu fahren und außer mir hat sich keiner gemeldet ...

Und dann gleich noch auf der Rennstrecke unter ganz vielen weiteren Amateur-Rennfahrern - mit Helm und mit einem mir unbekanntem sequentiellen Getriebe - nee, das habe ich mich dann doch nicht getraut und den Wunsch geäußert, den kleinen „Grünen“ auf der offiziellen Straße testen zu wollen. Nach dem ersten ungläubigen Blick von Kurt drückte er mir den Schlüssel in die Hand und half mir beim Anschnallen.

Interessanter Weise kam ich mit meinem dreistelligen Gewicht - gar nicht Caterham-Like - sehr gut über den Überrollbügel

in den Schalensitz. Da ich selbst einen linksgelenkten S3 fahre, fühlte ich mich sofort heimisch. Das große Quick-Out Momo-Lenkrad passt nicht so wirklich in den 620R. Kurts Antwort auf meine Frage nach der Lenkradgröße ließ mich nochmals zusammensucken. Er hat extra ein größeres Lenkrad verbaut, da er während des Fahrens dauernd gegenlenken müsste und da ist ein größeres Lenkrad einfach besser.

Dann erklärte Kurt mir das Getriebe. Ein Ruck nach hinten und der erste Gang ist drin. Nach Hinten hochschalten - nach Vorne herunterschalten. Bei Vollgas kann man ohne Kupplung einfach den Schalthebel nach hinten reißen und dann ist der nächste Gang drin. Beim Herunterschalten muss man kuppeln. Der Rückwärtsgang ist etwas kompliziert (Schalthebel unten hochziehen und gleichzeitig nach vorne drücken und so...) und in der Praxis auch schwer einzulegen - aber wer will schon rückwärtsfahren.

Also wie bekomme ich den Hobel an, fragte ich mit sichtbarer Anspannung nachdem mich Kurt festgezurr hat, als ob ich

Also wie bekomme ich den Hobel an, fragte ich mit sichtbarer Anspannung nachdem mich Kurt festgezurr hat, als ob ich nie wieder aus dieser Zwangsjacke entfliehen sollte. Schwant er Böses?

nie wieder aus dieser Zwangsjacke entfliehen sollte. Schwant er Böses? Schlüssel drehen, bis Zündung an und dann den ersten Hebel der unteren Reihe vom Fahrer aus gesehen nach unten drücken.

OK, na dann... Ich drücke den Hebel und der kleine Grüne springt problemlos (ohne Gas) an und brabbelt, zwar laut aber mit sehr rundem Leerlauf, vor sich hin. Ich ziehe den Schalthebel nach hinten. Hier sei gesagt, dass der Schalthebel weiter hinten sitzt als bei meinem S3 mit Caterham 6-Gang-Getriebe. Bei mir ist der Schaltknüppel sehr kurz und ich schalte halb unter dem Armaturenbrett. Hier ist der Schalthebel deutlich höher und länger, aber da er weiter nach hinten versetzt ist schaltet man so gesehen vor dem Armaturenbrett. Nur im ersten Moment gewöhnungsbedürftig. Was dennoch stört ist die Kraft, die man aufwenden muss, um den Wagen zu schalten. Ich dachte das sequentielle Getriebe schaltet sich so „leicht“ wie das normale Getriebe, nur das es einfach nach vorn und hinten geht. Falsch gedacht. Man muss wirklich am Hebel reißen, damit die Gänge rein gehen. Ich



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



bin insgesamt nur 20 Minuten Probe gefahren, aber meine Hand tat noch den ganzen restlichen Tag weh. Unglaublich und wirklich nichts für den Alltag.

Ich reiße also den Schaltstock mit Kraft nach hinten. Ein lautes metallisches „Klack“ und die Ganganzeige vorm Lenkrad zeigt mir als Bestätigung eine „1“ an. Was nun folgt verblüfft mich sehr. Der kleine Grüne rollt ohne Gas gemütlich aus der Box. Ich habe einfach die sehr gut dosierbare Kupplung losgelassen und das Monster rollt seelenruhig los. Das hätte ich von einem „Rennmotor“ nicht gedacht. Dann drücke ich das Gas leicht durch und der 620R rollt mit nur 1.500 U/Min dahin. Andreas und Peter fahren vor um Bilder zu schießen.

Raus aus dem Infield des Nürburgrings, durch den Tunnel zum historischen Fahrerlager. Im Tunnel genieße ich erstmals den unvergleichlichen Sound. Dann raus auf die Straße nach rechts und durch die Kreisel in Richtung ADAC Fahrsicherheitsgelände. Der 620R lässt sich einfach und entspannt fahren. Die Gänge gehen – bis auf das schwere Reißen am „Steuerknüppel“ problemlos rein und ich fahre mit Landstraßentempo und 1.500 bis 2.500 U/min hinter Andreas her. Was für ein Motor! So gut, so rund, so entspannt bin ich selten Caterham gefahren. Also war meine Angst

Hier ist die Straße ideal, da man sich hier sehr gut an der Straße mit der Kamera platzieren kann.

Dann folgt die gleiche Prozedur wie immer. Ich fahre die Straße hin und her, Peter macht Fotos.

Ich hatte mich unglaublich schnell an den Caterham gewöhnt, da er sehr ähnlich reagierte, wie mein eigener, was Kupplung, Bremse, Lenkung betrifft. Der Motor brummte zufrieden bei 2.000 U/Min und ich rollte im zweiten Gang mit ca. 40 km/h gemächlich dahin. Also gut dachte ich und gab etwas mehr Gas.

Hölle! Nach geschätzten Sekundenbruchteilen war ich im roten Bereich und der Begrenzer setzte ein. Also schnell den Knüppel nach hinten und weiter geht's. Verdammt, schon wieder der Begrenzer! Das kann doch nicht sein – also schnell Knüppel reißen! Oh Gott! Hört das wohl nie auf, ich bin schon wieder Richtung Begrenzer unterwegs! Ich gehe vom Gas und schaue auf den Tacho. Dort steht irgendetwas von 125. OK, dachte ich. Die Beschleunigung fühlt sich zwar an, wie ein Tritt in den Hintern, aber bis 125 km/h habe ich mir das schneller vorgestellt. Dann stutzte ich. 125km/h? Nein, das sind ja 125 Meilen!!! (= 201 km/h). Stand hier nicht gerade ein Tempo 70 Schild? Ups, da bremse ich lieber einmal sachte ab.



Selbst im Leerlauf produziert der kleine Grüne einen dreistelligen Schallpegel.

übertrieben? Ich lege langsam den Respekt vor dem kleinen Grünen ab und drücke etwas fester aufs Gaspedal - vielleicht halb durch.

Schei... was war das? Ich wäre fast in Andreas rein gefahren. Man geht das Teil ab! Ich habe doch gar nicht viel Gas gegeben. Nach einer kurzen Strecke auf der ich dann öfters die Bremsen testen musste, da ich immer wieder viel zu schnell auf Andreas auffuhr, kamen wir zu unserem, bereits bekannten Fotoplatz.

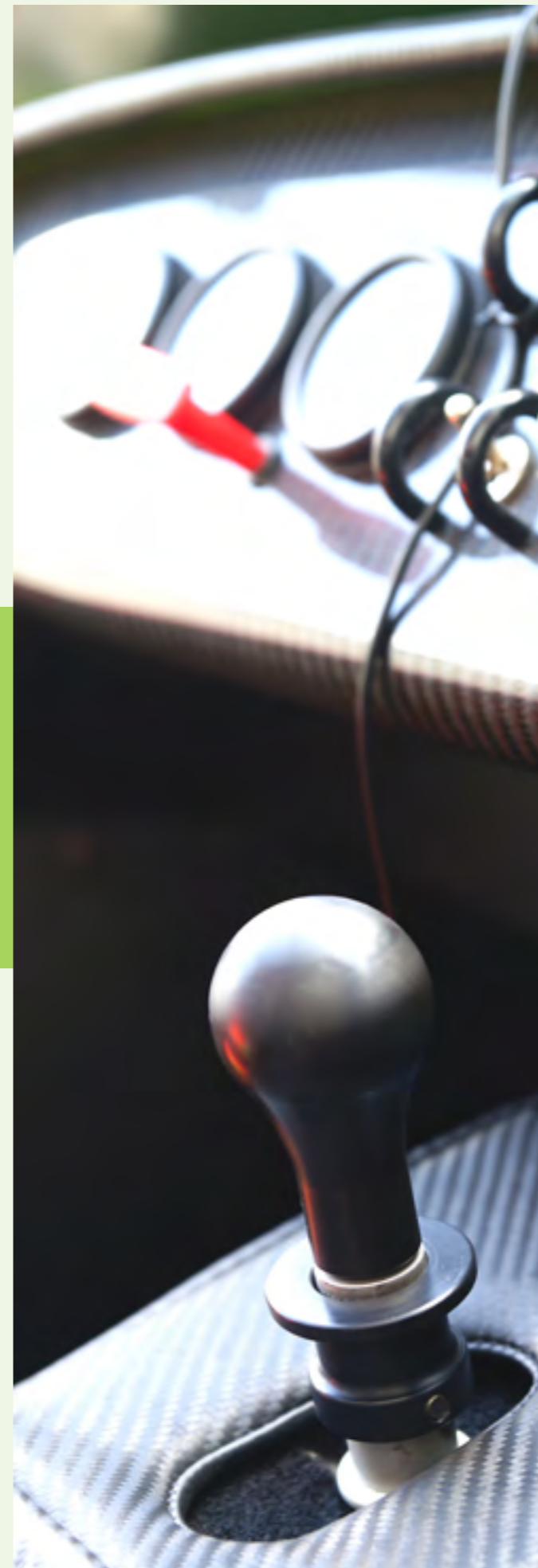
Bevor ich ganz aus der Eifel-Region entswinde drehe ich wohl lieber um. Nachdem ich das mit dem Rückwärtsgang „geklärt“ hatte geht es wieder zurück zu Andreas und Peter. Schließlich wollen die beiden ja Bilder machen. Also Gas geben und ab geht's. Ich fliege förmlich zurück zum Foto-Treffpunkt und drehe dort meine Runden. Nach dem zweiten Wenden kommt mir Andreas entgegen und ermahnt mich, ich solle doch einmal langsam fahren, schließlich wollen die beiden ja Fotos machen und außer einem dicken grünen Stich mit mittigem schmalen roten Steifen

Leo Kistler
Heizung
Sanitär
Lüftung
Rohrleitungsbau



Leo Kistler

Geschäft:
Bahnhofstrasse 9
8864 Reichenburg
Tel. 055 444 26 64
Fax 055 444 23 61
Mobil 079 419 75 10
Privat:
Kistlerstrasse 3
8864 Reichenburg



haben sie nichts auf der Kamera. Bin ich wirklich so schnell? Ein Blick auf den Tacho bestätigt mir, dass ich fast durchgehend in einem Führerschein gefährdenden Tempo unterwegs bin. Ich grinse über das gesamte Gesicht. Mir schmerzen die Ohren wegen des ohrenbetäubenden Sounds aus der Sidepipe. Scheinbar erregt der Sound auch die Aufmerksamkeit der dort lebenden Ureinwohner. Zumindest ermahnte mich Andreas nach der dritten Durchfahrt, ich sollte doch etwas leiser vorbei rollen, da bereits Beschwerden wegen Ruhestörung eingegangen sind.

Ich frage mich nur, wie ich das mit dieser Höllenmaschine anstellen soll.?

Selbst im Leerlauf produziert der kleine Grüne einen dreistelligen Schallpegel. Zumindest kommt es mir so vor, wobei meine Ohren bereits gelitten haben und sich bereits den Außengeräuschen ein immer lauter werdendes permanentes Summen hinzugefügt hat.

Egal, die Fotosession ist vorüber und ich biete Peter einen Platz auf dem Beifahrersitz an. Peter soll auch noch einmal kurz in den Genuss der explosiven Beschleunigung kommen. Nach einer kurzen Runde geht es dann gemeinsam zurück zum Ring. Um die Akustik vollends genießen zu können schalte ich kurz

Bei der Geschwindigkeit hackt Dir das Blümchen die ausgestreckte Hand einfach ab!

vor dem Tunnel in den zweiten Gang und berühre abermals das Bodenblech mit dem Gaspedal. Was eine Freude! Nur schade, das der Tunnel viel zu kurz ist, bzw. wir damit viel zu schnell aus dem Tunnel heraus katapultiert werden – geradewegs auf den ersten Kreisel zu. Also weg vom Gas und auf die Bremse. Eine Maschinengewehrsalve aus dem Auspuff kündigt unsere Kreiseleinfahrt bereits vorausschauend an. Alle Fußgänger suchen schnell das Weite bzw. Schutz hinter Verkehrsschildern. Selten so einen sprudelnden Auspuff gehabt. Ich habe das Feuer leider nicht gesehen, aber es hörte sich so an, als ob meterweite Flammen aus der Sidepipe schießen. Den Kreisel schön im Zweiten mit dem Gaspedal umrundet, wobei ich meist in die andere Richtung gelenkt habe. Meine Güte reagiert dieser Caterham auf Lenk und Gasbefehle! Ich habe noch nie ein Fahrzeug gefahren, das so Fahrwerksseitig so perfekt ausbalanciert ist. Man lenkt mit dem Gasfuß, wobei man auch hier immer extreme Zurückhaltung üben muss, da sonst aus dem leichten Drift schneller ein Dreher wird, als man Blinzeln kann.

Mit benommenem Kopf und einem Pfeifen in den Ohren stelle ich den 620R wieder in die Box zu Kurt. Jetzt merke ich auch die leichten Schmerzen in der Schalthand – vom starken vor- und

zurückreißen des sequentiellen Schalthebels.

Mein erster Satz zu Kurt spricht Bände: „Wo muss ich unterschreiben!“ Zu Kurts Leidwesen hatte er keinen Kaufvertrag dabei. Ehrlich gesagt hätte ich den 620R auch nicht wirklich gekauft. Er ist für die Rennstrecke gedacht und im Straßenverkehr nur bedingt geeignet. Mit ihm möchte ich nicht durch die Stadt cruisen oder zwei Wochen und tausende Kilometer in Urlaub fahren. Das hängt zum einen an der schieren Kraft dieses phänomenalen Motors zusammen, so dass man durchgehend damit beschäftigt ist, das Gefährt auf der Straße zu halten – von legalen Geschwindigkeiten mal ganz abgesehen. Zum Anderen an dem nicht straßen-tauglichen Getriebe, das auf Dauer einen Arztbesuch wegen eines Tennis- / Pardon eines Schaltarms notwendig macht. Den Auspuff bekommt man sicherlich leiser – aber wer will das schon bei so einer Rakete. Das Teil klingt so, wie es ist... pervers!

Preislich sind wir nun auch in Sphären angekommen, die jenseits meiner persönlichen Geldbörse sind. Um die € 80.000 kostet der 620R als Neuwagen.

„Normalos“ würden den Kopf schütteln und sagen: „Ganz schön viel Geld für so wenig Auto“. Nicht so wir - die Caterham-Fahrer. Wir ordnen das Preis-Leistungsverhältnis anders ein. Und dennoch. Der 620R ist ein Monster-Caterham für betuchte Rennstrecken-Benutzer und kein Auto für „Blümchenpflücker“. (Bei der Geschwindigkeit hackt Dir das Blümchen die ausgestreckte Hand einfach ab! – Wer schon einmal versucht hat aus einem rollenden Caterham ein Blümchen am Straßenrand zu pflücken, weiß was

ich meine. Aua!)

Mein persönliches Fazit:

Mit dem Caterham 620R hat Caterham ein Superlativ auf Rädern gebaut, die keinen Gegner auf der Rennstrecke zu fürchten braucht. Der 620R gehört auf die Rennstrecke und ist für den normalen Straßenverkehr nicht wirklich geeignet. Man sollte den Caterham-Schlüssel auch nur in geübte Caterham-Fahrerhände legen. Ein Caterham-Anfänger ist damit schlicht überfordert. Ein Wort kam mir während der Testfahrt immer wieder in den Sinn. Es war nicht „Angst“ – es war „Respekt!“

Nachtrag:

Nun, nachdem eine Woche vergangen ist, trauere ich der Performance des 620R schon etwas hinterher. Mein kleiner „Blauer“ in der Garage ist mit seinen 180 PS sicherlich nicht untermotorisiert und er hat mich seit 100.000 km!!! nie im Stich gelassen, aber nun weiß ich was möglich ist und auch wenn es idiotisch klingt, ich würde den 620R kaufen. Aber nur unter zwei Bedingungen. Das sequentielle Getriebe müsste dem Caterham 6-Gang-Getriebe weichen und der Preis müsste sich in Regionen meiner Brieftasche bewegen. Das mit dem Getriebe ist eine technische Sache, die man sicherlich irgendwie regeln könnte, beim anderen hilft erst einmal nur Lotto spielen. Bleibt mir einfach weiter zu träumen, denn Träume braucht der Mensch. Diese Testfahrt werde ich sicher so schnell nicht wieder vergessen. ■

Technische Daten Caterham Seven 620R

Motor	Ford Duratec 2.0, Vierzylinder, Kompressor aufgeladen
Max. Leistung (bhp/rpm)	310 bhp @ 7,700 rpm
Max. Drehmoment (Nm/rpm)	219 Nm @ 7,350 rpm
Gewicht	545kg
0-60mph	2,79 Sekunden
Leistungsgewicht	568 bhp pro Tonne
Höchstgeschwindigkeit	155 mph (250 km/h)

Grundausrüstung

- 6-Gang Getriebe, sequentiell
- Sperrdifferential
- Trockensumpfschmierung
- Carbonkotflügel, Nase und Aeroscreen
- Carbonsitze
- Carbondashboard
- 4-Punkt Sicherheitsgurte
- Gang- und Schaltanzeige
- Black Pack

Radaufhängung Vorne:	Doppel Dreieckslenker, Stabis, höhenverstellbare Caterham Bilstein Stoßdämpfer. Wide Track
Radaufhängung Hinten:	De Dion Achse mit Dreieckslenker; höhenverstellbare Caterham Bilstein Stoßdämpfer, zusätzlich einstellbare Stabis
Bremsen	Zweikreis-Bremsanlage vorne/hinten mit Warnsystem. Scheiben vorne und hinten.
Lenkung	Zahnstangenlenkung, Momo Quick-Out-Lenkrad
Räder und Reifen	13" Apollo Aluminium-Felgen mit Avon ZZR Rädern



PASSENDER SCHUTZ FÜR DAS, WAS SIE BEWEGT.

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

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

ZURICH VERSICHERUNG.
FÜR ALLE, DIE WIRKLICH LIEBEN.



Same procedure as last year? Same procedure als every year ...

Story von Andreas mit und Bildern von ...

Schloss Dyck - 2015

Das kleine Goodwood Revival



August 2015, schönstes Wetter und mit Klima und Anhänger Richtung Grevenbroich, so begann dieses Jahr in aller Ruhe unsere Fahrt nach Schloss Dyck.

Mit Helga und Peter hatten wir uns am Hotel verabredet, Peter kam dann mit zum ersten Aufbau bzw. Absicherung unserer Fläche auf dem Miscanthusfeld. Schnell mal mit Absperrband und Kette gesichert, Andreas mit dem Anhänger kam auch und ratzfatz war alles für das Wochenende vorbereitet.

Dann im Hotel etwas frisch gemacht und zu Fuß vom Hotel in die Grevenbroicher Brauerei auf ein paar Bier und eine kräftige Mahlzeit - somit war der Freitagabend gerettet.



Samstag früh ging es dann im Konvoi Richtung Schloss Dyck und hätte sich der alte SL nicht so breit gemacht, wären wir auch zusammenhängend angekommen.

Nach dem Zeltaufbau und der ersten notwendigen inneren Abkühlung durch unsere Getränkebar gingen die ersten auf ihren Rundgang Richtung Schloss und Rennstrecke.

Von klassischen Oldtimern über bekannte Rennfahrer bis zu Tanzshows der 60er Jahre, alles war wieder vertreten - bei diesem Wetter einfach alles eine Augenweide.

Die abendliche Dusche im Hotel diente dann nicht nur zum Staub abspülen - sie war auch als Ab-

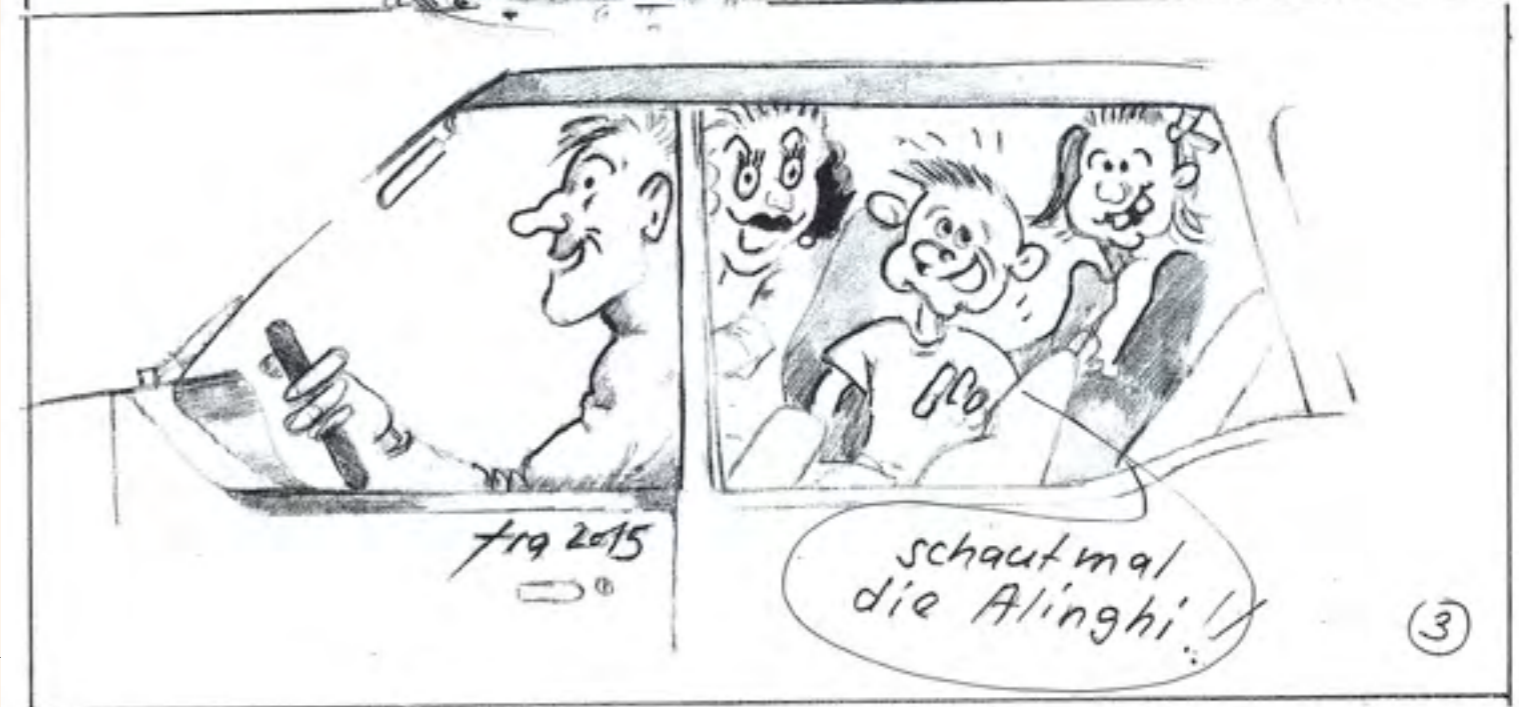




kühlung dringend notwendig.

Dann wieder zu Fuß zur Brauerei - alle Schnitzelsorten haben wir ja immer noch nicht durch ... deshalb, auch 2016 gilt wieder:

Same procedure as last year?
Same procedure als every year ...



T
I
M
E



Leistung ist nie genug vorhanden. Da kommt es uns gelegen, dass es physikalische Gesetzmäßigkeiten gibt, die es gilt bestmöglich zu nutzen.

Story und Bilder von Heiko Runkel

Kühle Luft für Rovermotoren

Hier geht es um die physikalische Gesetzmäßigkeit: Um 1 kg Sprit optimal zu verbrennen, braucht es ca. 15,7 kg Luft (molare Masse) = Lambda 1.

Das sind ca. 10.000 Liter Luft (bei 20°C, etc ... = also im Idealfall). Luft verdoppelt sein Volumen bei Verdoppelung der Temperatur (in Kelvin (°C plus 273), 273°C heiße Luft ist also halb so dicht (schwer) wie 0°C kalte Luft). Halbe molare Masse (Dichte) an Luft => halbe Menge Sprit kann verbrannt werden => halbe Leistung. 10 °C Ansaugtemperaturerhöhung bedeutet also ca. 3.5% weniger molare Masse (das Volumen bleibt ja das gleich) an Luft und auch 3.5% weniger Sprit (Energie) bei Lambda = 1.

Diese ca. 3% Leistungsverlust bei 10°C höherer Ansaugtemperatur sind auch in der Praxis nachweisbar.



Leider hat Caterham diese Lösung nur in den ersten Modellen mit 1.4 Liter Supersport Motor verbaut

Man sollte versuchen möglichst kühle Ansaugluft anzuziehen. Daher bringen offene Luftfilter im Motorraum (außer einem kernigen Ansauggeräusch) meist nur Leistungseinbußen.

Was sehen dann meine – vom Caterham begeisternden – Augen nachdem der damalige Verkäufer meines Caterhams die Motorhaube abgehoben hat? Einen offenen Luftfilter hinter dem Motor! Das hätte man nur noch toppen können, wenn der Luftfilter über dem Krümmer verbaut gewesen wäre, aber der Krümmer ist zum Glück auf der anderen Seite des Motors. Dennoch: Die Einbauposition ist nicht gerade optimal um kalte Luft anzuziehen.

Louvres (Lüftungsschlitze) in der Motorhaube sind zum Glück genau über dem Luftfilter und somit schon einmal positiv zu werten. Dennoch habe ich mir – als alter Autobastler – Gedanken gemacht, die Luftansaugung zu optimieren.

Ich habe mir viele Bilder im Netz angesehen und auf Treffen die tollsten „Lösungen“ bewundert und am Ende eine eigene Lösung entwickelt, die zumindest in meinem Geiste etwas bringt. Ein echter Vergleichstest zu „Vorher“ steht noch aus.

Caterham's eigene Lösung des „Problems“ fand ich persönlich am besten. Leider hat Caterham diese Lösung nur in den ersten Modellen mit 1.4 Liter Supersport Motor verbaut. Hier baute Caterham eine extra Ansaugbrücke mit Luftansaugrohr nach vorn, also direkt hinter dem Kühler (siehe linkes Bild).

Einige Caterham-Owner hatten den offenen Luftfilter durch einen geschlossenen (z.B. CDA) ersetzt und dann eine langen flexiblen Ansaugschlauch nach vorne verlegt

Wahrscheinlich war die Produktion der speziellen Ansaugbrücke nicht profitabel oder man hat festgestellt, dass es nicht so viel bringt, wie erhofft, aber das ist meine persönliche Spekulation.

Die jetzigen Ansaugbrücken (Kunststoff oder die Metall-VVC Ansaugbrücke) haben die Luftansaugung immer von hinten. Abhilfe hier ist dann nur die Einzeldrosselklappenanlage und ein großes Loch für den Luftfilter in der Motorhaube. Aber ohne Einzeldrossel mit einem „normalen“ Rover Motor wird es schwierig mit der Kaltluftzufuhr. Einzeldrossel und TÜV... das ist eine andere Geschichte.

Einige Caterham-Owner hatten den offenen Luftfilter durch einen geschlossenen (z.B. CDA) ersetzt und dann eine langen flexiblen Ansaugschlauch nach vorne verlegt.



Das Konstrukt fiel bei mir allerdings durch. Denn erstens wird der Ansaugweg damit sehr lang, was meinem Wunsch nach mehr Leistung und Spritzigkeit widersprach. (Vereinfacht = Langer Ansaugweg = mehr Drehmoment unten rum / Kurzer Ansaugweg = spontanere Gasannahme und mehr Leistung oben rum) und zweitens muss die Luft durch einen nicht gerade strömungsoptimier-

ten, flexiblen „Wellen“-Schlauch an dem ganzen Motor vorbeigeführt werden, wobei sich die Luft sicherlich teilweise wieder aufheizt.

Im Jahr 2010 sah ich auf dem St. Moritz Treffen dann die Lösung in Form eines Air Intakte, der in die Seite einer Motorhaube eingebaut war. Optisch fand ich es – sagen wir mal – „speziell“, aber es erfüllte genau den richtigen Zweck. Also habe ich mich daran gemacht einen (in meinen Augen) schönen Air Intakte zu finden und diesen auf beiden Seiten in die Motorhaube einzubauen.



Also habe ich mich daran gemacht einen (in meinen Augen) schönen Air Intakte zu finden und diesen auf beiden Seiten in die Motorhaube einzubauen.

Nun bekommt der offene Luftfilter zwar evtl. etwas mehr kühle Luft, war aber immer noch im heißen Motorraum verbaut. Eine Lösung mit einem geschlossenen Luftfiltergehäuse, wie es die aktuellen Caterhams haben, wäre ideal, aber platzmäßig nicht zufriedenstellend zu verwirklichen. Daher baute ich eine zweite Schottwand zwischen Motor und Heizungskasten ein. Das hat den Vorteil, dass nun von beiden Seiten eine Kaltluftzufuhr gegeben ist. Des Weiteren habe ich eine Fußraumbelüftung für Fahrer und Beifahrer einbauen können, die im Sommer für kühlere Füße sorgt. Weiterer Vorteil: Bei geöffneter Fußraumbelüftung kann man Ansauggeräusch des originalen Luftfilters nun noch intensiver genießen.

Benötigt dazu habe ich neben di-



versen Kleinteilen, ein Alurohr um den Luftfilter ca. 10 cm weiter nach hinten zu verlegen, Alublech für die zweite Schottwand und Gummidichtungen vom Schrottplatz um die Schottwand möglichst luftdicht vom Motorraum zu trennen. Das Ganze ist noch nicht 100%ig optimiert, aber dennoch seit 2 Jahren absolut alltagstauglich. Ob ich damit nun mehr Leistung habe? Gefühlt und im Geiste mind. 10 PS. Real... keine Ahnung. Aber mir gefällt's. ■



Sonntag, 30.08.2015, der Wecker klingelt, 7:45 Uhr.....verdammt, es ist doch Sonntag. Ach Sch...ja, da war doch was. Mollis, Mollis? Stimmt, wie kann man nur so blöd sein und am einzigen Tag zum Ausschlafen eine so frühe Ausfahrt geplant zu haben. Also gut, aufstehen, rein in die Klamotten, Cafe schlürfen. Blick aus dem Fenster,.....ach, der Präsi ist auch noch pünktlich, sch.....

Story von Thomas Kolb mit Bildern von Peter Sailer und Andreas Seydell

Mollis und die 20 kleinen Negerlein

Also los, hallo zusammen, lasst uns mit den beiden 7er, es waren mal ursprünglich 5 für die Fahrt in die Schweiz geplant, starten. Und frisch ist es auch noch. Erste Station Zoll in Konstanz. Dort sollen evtl. noch Sigi und Michael dazu stoßen. Zuerst also mal gen Osten der aufgehenden Sonne entgegen, sch... das blendet auch noch dauernd, wie kann man bloß, wäre ich doch wie anständige Leute um diese Uhrzeit im Bett geblieben.

Och, eigentlich gar nicht so schlecht, so im noch angenehm kühlen Fahrtwind der Sonne entgegen und ein paar nette Sträßchen unter den Rädern. Links, rechts, links, rechts,.....na wenn das keinen Spaß macht. Und ein nettes schönes Hallo am Zoll zeitlich super getaktet, alle pünktlich, super.

Nächste Station Bahnhof Weesen, hier sollen noch mal 2-3





Schweizer 7er dazu kommen. Naja, die Fahrt dahin ist gemütlich aber auch ohne echte Höhepunkte, kurventechnisch meine ich. So mit 80 auf gerader Strecke ist jetzt nicht wirklich berau-



schend. Wenigstens blendet die Sonne nicht mehr, da sie jetzt mehr seitlich steht. Mal sehen ob, und wenn wie viele unserer Schweizer Kollegen sich aufrufen konnten.

Überraschung , 3 sind schon da und minütlich kommen wel-





che dazu. Klasse, nachdem man sich im allgemeinen dem Tribut des Cafes entledigt hat, nach einigem Händeschütteln, großem Hallo und Umarmungen brechen wir pünktlich auf zur großen Einfahrt auf dem Flugplatz Mollis. Kaum zu glauben, 18 Fahrzeuge, und jeder ein Hingucker, na wenn wir da keinen Eindruck machen. Auf dem Hinweg (10km) haben sich irgendwie noch 2 weitere dazugesellt, keine Ahnung wo die herkamen.

20 Autos abgestellt geht es auf zur Promenade und Begutachtung der „Schätzchen“. Und, wenn jemand auch nur einen klitzekleinen Funken an Interesse an



Und, wenn jemand auch nur einen klitzekleinen Funken an Interesse an Englischen Autos hat, kann er auf jeden Fall auf seine Kosten kommen.

Englischen Autos hat, kann er auf jeden Fall auf seine Kosten kommen. Alt, neu, aus Kino und Fernsehen, James Bond und Mr. Bean lassen grüßen. 2-Rad, 3- und 4-Rad von allen Englischen Marken. Mehr will ich hier gar nicht erzählen, da ich 1. zu wenig Ahnung und 2. der gewillte Leser am besten nächstes Jahr selbst gucken gehen soll.

Nach etlichen Gesprächen und staunenden Begutachtungen meldet sich so langsam der Magen und eigentlich ruft der noch mehr nach etwas flüssigem. Warum ist denn das plötzlich so heiß hier, o.k., o.k., der Planet sticht. Ist mir eigentlich bisher noch



Gentlemen, start your engines !



SMRC Eurocup

SMRC Track Experience (STE)

Swiss Lotus Team

TRUST YOUR TALENT

Drive with us! We all share the same passion which puts us on the same track. Come take part in the SMRC Track Experience.



Im Rahmen des SMRC Eurocups dient die STE dazu, interessierte Fahrer an das Thema Motorsport heranzuführen und den Teilnehmern die Möglichkeit zu bieten, im Kreise Gleichgesinnter, den Grenzbereich langsam und kontinuierlich zu erfahren.

Weiterführende Informationen und die neusten Termine findest du auf unserer Homepage www.smrc-eurocup.com oder unter der Rufnummer Deutschland +49 (0) 7222 94 24 0 (Joachim Westermann), Schweiz + 41 (0)31 971 55 33 (Giuseppe Titi).

SMRC e.V., Neufeldstraße 10, 76456 Kuppenheim

WORLDWIDE No.1



- Tuning, Aufbau, Wartung und Instandsetzung von CATERHAM Renn- & Straßenfahrzeugen
- Vertrieb von neuen und gebrauchten CATERHAM Renn- & Straßenfahrzeugen
- Vertrieb von BRIAN JAMESTRAILERS
- Support bei UK-Import, TÜV & AU, Linkslenker Umbau
- Motorenbau, Service, Revision und Instandsetzung
- COSWORTH 'YD' Duratec Motoren, Caterham Duratec, K-Series, C20XE Motoren
- Getriebe- und Differenzialinstandsetzung
- SADEV SCL 85-17, QUAIFE, Tran-X Getriebe und Differenzialsperrern
- Daten- und Videoaufzeichnung, Racelogic, AIM, Fahrzeugelektrik
- BBS-Motorsport Räder, NITRON Fahrwerke
- Leistungsprüfstand für Seven Fahrzeuge, Fahrwerksvermessung, Radlastwaage
- Manufaktur für kohlefaserverstärkte Kunststoffe



gar nicht so aufgefallen durch die Ablenkung durch die schönen Fahrzeuge. Aber jetzt, ...zuerst mal anstehen (war gar nicht so lange dank der guten Organisation), mit Beute, Getränk und Essen, Suche nach dem Rest der versprengten Truppe und einem Sitzplatz möglichst im Schatten. Beides gefunden. Mann ist das mörderheiß hier. Mann, wie kann man nur,..... jeder vernünftige Mensch liegt jetzt am oder im See (für nicht Einheimische See=Bodensee)...Aber nein, ich hocke hier und kann gar nicht so schnell trinken, wie der Körper die Flüssigkeit per Schweiß wieder ausschüttet.

Nach weiteren netten Gesprächen mit den Leidensgenossen und nachdem die Vorräte verputzt sind Aufbruch. Nichts wie weg aus der Wüste. Also nichts wie rein ins Auto eventuell hilft ja der Fahrtwind etwas gegen die Hitze. Bei der Abfahrt gibt es etwas Verwirrung wer jetzt noch mit zurück an den See fährt und wer noch bleibt, bzw. den direkten Heimweg antritt, aber dann ging es wieder los. Nach der Abfahrt mit 4 Seven waren wir dann endgültig mit 3 auf dem Heimweg. Einen haben wir irgendwie verloren?! Fahrtwind? Fön, Fön, Fön nichts als Fön. Ein Stück sind wir dann noch einer Gruppe Jaguar E hinterhergefahren. Deren Beschleunigung ist ganz beachtlich, hätte ich nicht erwartet, aber zu dem wunderschönen Jaguar E habe ich sowieso eine besondere Beziehung, da das mal mein erstes Spielzeugauto war. Für

den Rückweg haben wir dann einen kleinen Abstecher über den Säntis gewählt. Doch, doch, das Bergmassiv und die Aussicht sind wahrscheinlich nicht schlecht, aber keine Zeit, die tollen Kurven, links, rechts, rechts, links,.....und, wie kann man nur bloß am See rumliegen,.....mit nichts anderem im Moment möchte ich tauschen.

Nach dem Säntis haben wir dann unsern Ulmer Kollegen Michael „verloren“ und sind mit 2 Seven in Richtung Konstanz weitergefahren. Als Abschluss im Biergarten haben Sigi und ich das Resumee gezogen:

Wie bei den 10 kleinen Negerlein (nur umgekehrt), mit 2 Fahrzeugen gestartet, unterwegs auf 20 Seven „angeschwollen“ und mit 2 wieder zu Hause angekommen. Dazwischen der eigentliche Hauptteil, Mollis, mit jede Menge wunderschönen Fahrzeugen, die sicher jeden British Car Liebhaber das Herz höher schlagen lassen. Über die Eindrücke dort kann man hier einige Bilder sehen, aber das kann nicht im Geringsten den persönlichen Eindruck vor Ort ersetzen. Mal sehen, vielleicht sind wir ja nächstes Jahr 50 kleine Negerlein.

Besonderen Dank noch an Jürg Siegrist für seine Bemühungen, besonders auch zum Thema „Special Guest 2016“.



Seit 2003 und mit weit über 100 Veranstaltungen, ist der SMRC im deutschsprachigen der Anbieter für Motorsport mit Seven Fahrzeugen. Von Beginn setzte an man auf eine Vielfalt aller Seven Fabrikate, da sich zu dieser Zeit einfach viel zu wenige Caterham Besitzer in Deutschland mit ihren Autos sportlich messen wollten.

Story von Joachim Westermann und Bildern von LSCD und SMRC-Mitgliedern

Welcome to Seven Mania Racing SMRC



In Deutschland wurde 1996, nach 2 Gastspielen der englischen Caterham Rennserie am Nürburgring, mit Hilfe des Reifenherstellers Yokohama und dem Caterham Werk, erstmals die Caterham Yokohama Challenge ausgeschrieben. Yokohama sowie die Caterham Händler hatten von Beginn an viel Zeit und Geld investiert, um den Motorsport mit Caterham Fahrzeugen in Deutschland populär zu machen, Fahrer zu finden und Fahrzeuge zu verkaufen. So unterstützte Yokohama ihre besten Reifenhändler beim Anschaffen eines Caterhams, um so an der Caterham Yokohama Challenge teilnehmen zu können. Zu Beginn füllten die französische Rennserie sowie Gaststarter aus England die Starterfelder. Es konnte aber in all den Jahren keine stabile, deutsche Caterham Rennszene aufgebaut werden. Man war immer auf Gaststarter aus dem Ausland angewiesen. Die Rennen wurden in drei Klassen ausgetragen, der Gesamtsieger und Meister mit einem Punktesystem, ähnlich wie dem der VLN auf der Nordschleife, aus diesen 3 Klassen ermittelt. Je mehr Teilnehmer die Klasse verzeichnen konnte, desto mehr Punkte gab es für gute Platzierungen. Die leistungsstarke Klasse 3 war auf Gaststarter aus England angewiesen, die besten Fahrer der teilnehmerstärksten Klasse 2, profitierte von chancenlosen Gastfahrern aus dem Reifenhandel sowie von Journalisten aus Fernsehen und Printmedien. Anfeindungen der Fahrer in den unterschiedlichen Klassen waren an der Tagesordnung. Schließlich fuhr man um ein DM 11.000,00 Preisgeld. Kameradschaft im Fahrerlager, Ersatzteile austauschen, abends zusammen grillen: Fehlanzeige.

Ab dem Jahr 2000 wurde der Caterham Eurocup, mit vorwiegend britischen Fahrern, Teil der Caterham Challenge. Da jedoch die deutschen Klasse 3 Fahrzeuge mit 2.0 Opel Motoren mitten im Feld des Eurocups (Rover R 400) mitfuhren und den Briten, trotz schmaler Einheitsreifen, doch auch oft die Show stahlen, wurde auf Druck eines deutschen Caterham Händlers, der auch Rover Händler war, die Mindestgewichte der 2-Liter Klasse 3 Fahrzeuge zu Beginn der Rennsaison 2003 auf nun 650kg ohne Fahrer erhöht. Das bedeutete 150kg Mehrgewicht auf die leichten R 400.

Das veranlasste den damaligen Caterham Händler Thomas



Klein aus Düsseldorf und den dreifachen Meister der Caterham Yokohama Challenge, Joachim Westermann, diese Challenge zu verlassen um zukünftig eigene Wege zu gehen.

Die sportlich ambitionierten Fahrer des Internetforums Seven Mania, verabredeten sich im Frühjahr 2003 mit dem MSC Bavaria in Most um dort erste Rennen zu fahren.

Thomas Klein schrieb 2003 auch erstmals in Spa-Francorchamps den lizenzfreien Caterham Super Seven Cup aus. Mit Unterstützung des Seven Mania Internetforums waren auch sofort 18 Fahrzeuge am Start. Da Klein aber keine Fremdfabrikate neben dem Caterham zulassen wollte, boykottierten die Seven Manias seine Serie. Holger Franz, Matthias Klemp und Joachim Westermann gründeten im Anschluss mit ihren Frauen den Seven Mania Racing Club e.V. (SMRC), der Fahrern aller Seven Fabrikate Motorsport ermöglichen sollte.

Bereits Ende 2003 kaufte man beim ebenfalls frisch gegründeten Pistenclub Rennstreckenzeit und fuhr in Hockenheim das erste eigene Rennen. Mit Rush, HKT, Westfield und Caterham



Fahrzeugen, mit einem Reglement nach Leistungsgewicht.

Beim SMRC teilnahmeberechtigt sind grundsätzlich nur SMRC Clubmitglieder.

Um maximalen Spaß auf Clubsportebene zu ermöglichen, wurde von Beginn an keine Meisterschaft ausgeschrieben. Dieser Sport wird unter der glasklaren Prämisse des absolut kontaktfreien Motorsports beworben. Dabei steht nicht nur der sportliche Gedanke an erster Stelle, sondern Fairness und Kameradschaft untereinander werden besonders groß geschrieben. In der Regel sind bei SMRC Veranstaltungen keine Tourenwagen, keine Sportwagen und keine Formel-Fahrzeuge anzutreffen, sondern nur Clubkameraden mit vergleichbaren Fahrzeugen.

Beim SMRC teilnahmeberechtigt sind grundsätzlich nur SMRC Clubmitglieder.

Man unterscheidet heute die SMRC Track Experience (STE) und den SMRC Eurocup. Bei der STE finden sportlich ambitionierte Fahrer den Einstieg in den SMRC Clubsport. Gemeinsam mit den SMRC Profis kann man dort mit seinem Fahrzeug drei oder vier Fahrersessions à 30 Minuten, eine abgesperrte und gesicherte Rennstrecke befahren. Im Rahmen des SMRC Eurocups dient die STE dazu, neue Mitglieder und Sportfahrer an das Thema Motorsport heranzuführen und den Teilnehmern die Möglichkeit zu bieten, im Kreise Gleichgesinnter, den Grenzbereich langsam und kontinuierlich zu erfahren.

Der SMRC Eurocup, bei dem auf Zeit und Platzierung gefahren wird, schreibt auch eine Straßenklasse für Straßenfahrzeuge aus. In den



Rennwagenklassen fahren heute fast ausschließlich Caterham Rennwagen. Entweder haben die früheren Fahrer der anderen Marken wegen unterlegenem Material oder Konzept aufgegeben oder ihre Repliken verkauft und den einzig wahren Seven gekauft.

Der SMRC schöpft heute aus einem Mitgliederpool von knapp 100 Fahrern, die bis auf Ausnahmen natürlich, nicht bei allen Veranstaltungen mitfahren. Neben Deutschland stellt die Schweiz die meisten aktiven Fahrer.

In den letzten Jahren wurden immer mehr als 10 Veranstaltungen im Jahr angeboten. Mit im Programm sind immer Hockenheim, Anneau du Rhin (F) bei Colmar, Chambley (F) bei Metz, Chenevieres (F) bei Nancy sowie die Grand Prix Strecke Dijon. Daneben waren bislang auch immer Spa-Francorchamps und der Nürburgring fester Bestandteil des SMRC Kalenders. Man war auch schon in Österreich am Red Bull- und Salzburg Ring, in Oschersleben, Groß Dölln, Zandvoort, Varano, Mas du Clos, und oft auf dem Circuit de Bresse. Magny Cours wurde 2014 das erste Mal befahren.

Meistens geht es um Ein-Tages Veranstaltungen an Samstagen. Anreise ist der Freitagabend, gemeinsames Zusammensein bei einem netten Grillabend mit Freunden und am Sonntagmorgen sitzt man bereits wieder mit der Familie am Frühstückstisch.

Besondere Highlights sind die Veranstaltungen auf den italienischen Traditionsstrecken Monza, Imola und Mugello. Nur hier fahren die SMRC Renner zusammen mit anderen Tourenwagen. Insbesondere hier, wird das heute noch geniale und überlegene Konzept aus 1957 sichtbar. In YouTube finden sich eine Menge Videos, frustrierter Ferrari, Lamborghini und Porsche Cup Rennfahrer, die kein Rezept gegen die schnelle Klasse 1 Caterhams finden.

In der Klasse 1 des SMRC fahren Fahrzeuge bis 1,9kg/PS Leistungsgewicht. Das sind zur Zeit Caterham S3 Fahrzeuge mit 2,3l Duratec und 280 PS Leistung, der R 600 oder 620R und Caterham

CSR mit 300 PS Motoren. Vereinzelt kommen dort auch Fahrzeuge aus der KTM X-Bow Battle zum Einsatz. Die Klasse 2 bis 1,9kg/PS Leistungsgewicht wird je nach Teilnehmerzahl unterschieden in 2,0 und 2,3 Liter Fahrzeuge. Hier sind S3 mit 2,3 Litern und 250 PS Motoren am Start, CSR 260 und der Caterham C 400. Auch und der Klasse 3 ab 2,5 kg/PS Leistungsgewicht wird in zwei Hubraumklassen unterschieden. 2 Liter R400 Duratec und 1,8 Liter R400 K-Serie.

Die Serie wird von Westermann Motorsport betreut. Das heißt es sind immer 2 erfahrene Caterham Mechaniker und das komplette Caterham Ersatzteilprogramm an der Rennstrecke. Sollten Kleinigkeiten kaputt gehen oder Verschleißteile fällig werden, kann direkt vor Ort geholfen werden.

In den Rennwagenklassen wird auf Slicks und Regenreifen gefahren, in den Straßenklassen sind Semislicks vorgeschrieben und Regenreifen erlaubt.

Weitere interessante Informationen sind auf der Webseite smrc-eurocup.com zu finden.

Als Schlusssatz dieser Kurzvorstellung bleibt nur noch zu sagen, dass in all den Jahren noch nie ein

„Anfänger“ verunfallte. Bei der Fahrerbesprechung werden die „Neuen“ vorgestellt, wer möchte bekommt ein großes „L“ für „Lernen“ auf das Heck geklebt. Die alten Hasen, (die beiden ältesten sind Jahrgang 1944), freuen sich über jeden Neuen, da das Hobby nur in der Gemeinschaft mit Gleichgesinnten Spaß macht. Man wird zur Hand genommen, bekommt wertvolle Tips und sogar die Ideallinie gezeigt. Und das ohne jedwede geringste Überheblichkeit gegenüber dem Neuen. Jeder Seven Fahrer ist zudem zu den SMRC Veranstaltungen zum Reinschnuppern ins Fahrerlager eingeladen. Nicht genießen. Anrufen oder einfach mal bei der Sport-Garage in Toffen (CH) oder bei Westermann Motorsport, in der Nähe von Rastatt, vorbeischauen und dort offene Fragen stellen. Oder auf den schon feststehenden Terminen für 2016. ■



Termine 2016:

Sonntag 24. April 2016 Anneau du Rhin / Samstag 28. Mai 2016 Chenevieres / Samstag 2. Juli 2016 Chenevieres Sa+So 17.+ 18. September Chambley / Samstag 15. Oktober 2016 Anneau du Rhin.



Schon letztes Jahr begann die Planung für diesen radikalen Sevensausflug ins sonnige Sardinien. Nicht grad um die Ecke - aber bestimmt eine mörderische Tour

Story und Bilder von Patrick Vogt

Sudden Death in Sardinia



Einschiffen in Genua

Tja Freunde, mein Triumph Dolomite Sprint Motor im Lotus Seven ist nach vermutet über 35 Lebensjahren als Hochleistungssportler plötzlich verstorben. Und das kam so:

Irgendwann zwischen 1983 und 1984 fuhr der vormalige Besitzer meines Sevens mit einem Triumph Dolomite Sprint in einen Graben. Das Fahrzeug erlitt zwar Totalschaden, aber der Fahrer war wirklich überzeugt vom frisierten Motor, der im Gehäuse völlig intakt geblieben war. Somit war klar: Dieser Motor musste den Weg in seinen Lotus Seven der Serie II finden, welcher er einige Zeit früher aus England importierte. Nach einigem Gebastel war das Spenderorgan endlich im Seven. Dieser Motor war der erste 16 Ventiler, welche mit Kipphebeln gesteuert werden. Am 7. September 1987 löste ich das Fahrzeug ein, ohne mir nicht vorher allerhand Schreckensgeschichten „erfahrener“ Clubmitglieder anhören zu müssen. „Du machst mit dieser Bänne nur maximal 5'000 Kilometer“ so die einen, andere meinten, ich solle alle 1'000 Kilometer die Ventile einstellen. All diese Leute sind heute verstorben, oder haben ihren „modernen“ Seven von damals schon lange verschrottet, oder sind sonst wie von uns gegangen.

Wie auch immer, ich verliess damals die bekannten mechanischen Wege, und brachte das Fahrzeug Walti Kammermann nach Safenwil. Ein alter Kenner der Triumph Aggregate mit guten Gehör, welcher selbst mit einem Dolomite diverse Bergrennen bestritt. Nach nur drei Stunden hatte er das Damokles Schwert gefunden; eine Scheibe oberhalb eines Ventilstössels war Bruchteile von Millimetern zu dick, was dazu führte, dass ein Auslassventil bei hohen Temperaturen nicht richtig schloss. Nach dem Wechsel lief der Motor rund, stark und schnell, ganze 27 Jahre 11 Monate und 23 Tage.

Mein Triumph Dolomite Sprint Motor im Lotus Seven ist nach vermutet über 35 Lebensjahren als Hochleistungssportler plötzlich verstorben.



Eine Gruppe der Sevensers, bei der Anreise noch optimistisch



Der trostlose Haven von Arbatax



Sevenparking im Hotel Arbatasar

Wir freuten uns schon seit Monaten wie dicke Babys auf unser radikales Seven Meeting, welches alle Jahre durch den Prättigauer im südlichen Ausland organisiert wird. Strassenschilder am Rand der leeren Strassen gelten dort als farbige Tupper, welche beim Lowflying kaum wahrgenommen werden; die Sonne brüllt wie bei uns im August, das Bier und die Wurst sind billig, die Einheimischen freundlich, weil wir wohl die letzte Einnahmequelle des Sommerjahres darstellen.

So trafen wir uns am Freitag munter und bei Sonnenschein auf der Autobahnraststätte Bellinzona im Tessin, um den schnellen Weg nach Genua und weiter nach Sardinien unter die Räder zu nehmen. Klar, die Autobahn ist nicht wirklich das Gelbe vom Ei, aber die letzten 30 Kilometer vor Genua führt über die Berge, und zwar mit einer steilen Kurve nach der anderen. Wären die Speedcams nicht gewesen, hätten wir uns wie auf einer geilen Rennstrecke gefühlt.

Prätti organisierte die wohl schrottreifste Fähre nach dem Schleppeerbooten auf dem Mittelmeer.

Prätti organisierte die wohl schrottreifste Fähre nach dem Schlepperbooten auf dem Mittelmeer. Jeder kriegte eine „First Class“ Kabine, wobei ich dabei mitleidig an die anderen Klassen dachte. Die installierte Dusche liess sich Zeit mit dem ersten Wassertropfen, welche so heiss war, dass man damit seine Eier kochen konnte. Wie auch immer, mit einigen Hektolitern Bier an der Bar liess sich das Übel runterspülen.

Am nächsten Morgen legte die Fähre in Porto Torres an, und wir stellten fest, dass der Bündner mal wieder keine Kartenupdates auf seinem Lidl-Navi installiert hatte. Nach verschiedenen Sackgassen, Feldwegen oder Fussgängerzonen erreichten wir das erste Zwischenziel Porto Cervo, ein Retortenort für Milliardäre, geschaffen von Karim Aga Khan IV. Prätti hatte nicht daran gedacht, dass wir wahrscheinlich nicht die Einzigen sind, welche dort nach einem Parkplatz suchten. Die Dorfswache schickte uns zum Teufel, und wir assen wohl die teuersten Spagetti mit gemusterten Krabben in einem Bergrestaurant; 25 Euro für 10

Nudeln. Erst danach donnerten wir die Costa Smeralda runter bis zum Golfo Aranci in Hotel Margherita. In unserem senilen Alter plante der Organisator auch etwas „Kultur“. Das bedeute vor allem die Besichtigung merkwürdiger Steine, welche irgendwelche Tiere oder Häuser darstellen sollten. Mein Gasfuss wippte nervös dabei.

Und dann kam der schwarze Sonntag. Ich hatte schon am Vormittag endlos darüber gelästert, dass wir anstatt die Strassen zu besichtigen dauernd diese Scheisskulturgüter ansehen, und dabei einem völlig orientierungslosen Prätti nachtuckern mussten, welcher von Strassenavigation so viel versteht wie ich vom Häkeln. Und heute sollten wir ja genötigt werden, diese entsetzlichen Fassadenmalereien in Orgosolo anzusehen, welche mich schon vor 10 Jahren nicht die Bohne interessierten. Wenigstens war die Strecke kurvenreich.

Gut, ich kenne den Prätti nun schon seit bald 30 Jahren, weshalb wir uns öfters wie ein altes Ehepaar zanken. Eine Sache, welcher die Neuen grundlos mit grosser Besorgnis beobachten.

Nach einem Disput sah der Bündner dann ein, dass die Strecke über den Ort Bitti doch spannender ist als über die Schnellstrasse, und jemand anders ohne Navi von 1951 übernahm die Führung der Tagesstrecke. Kurz vor dem Ort Bitti kam in den oberen Tourenzahlen plötzlich ein rasselndes Geräusch aus meinem Motorraum, welchem ich zuerst wenig Beachtung schenkte. Leider führte uns die Elektronik dann mitten in den engen Dorfkern, was zu heiklen Manövern führte. Kaum aus dem Labyrinth befreit, hörte sich dieses Rasseln nicht mehr so niedlich an. Aus diesem Grunde hatte ich mich dazu entschlossen, die Wandmalerei Wandmalerei zu belassen, und gleich in unser Hotel nach Arbatas zu fahren. Trauer befahl mich dabei irgendwie

Mitten im Niemandsland, in einem Tal mit kreisenden Geiern und Fliegen so dick wie Hornissen brach der Öl-druck völlig zusammen.



Die italienische Polizia hat Freude. Leider passten die Jungs nur ohne Pistolengurt in die Schalsitze



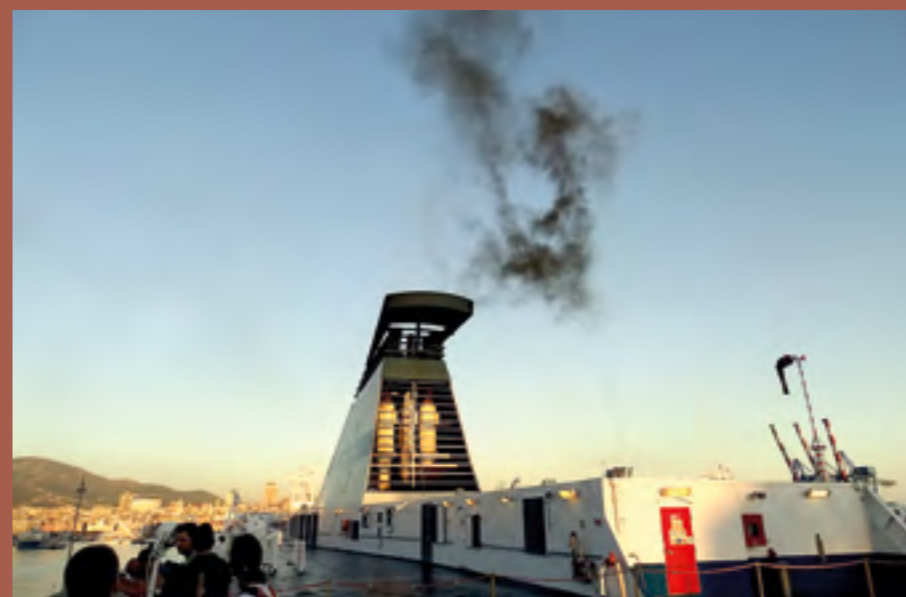
Auch moderne Sevens haben Pann. Prätti kopfüber (wie immer)



Sevenparking im Hotel Arbatasar



Pick-Up aus der Pampa



Kremation eines blinden Passagiers



Mit dem Schlepper nach Hause

nicht.

Nach dem Verstummen meines Motors hörte ich nur noch das angriffs-lustige Zirpen der Grillen. „No Network“ erschien auf meinem Handy-Display. Kein Wasser, gefühlte 42°...ich verspürte Durst und der Mund wurde klebrig. Ich sicherte das Fahrzeug, und lief ohne zu denken auf eine Hügelkuppe, wo ich so etwas wie ein Mobilfunksignal ohne Datenservice empfangen konnte. Als ich mit dem Schweizer Pannendienst telefonierte, und der Agent mich fragte wo ich sei, konnte ich diese Frage nicht beantworten. Der Agent meinte dann nur: „Viel Glück“. Nach einer Stunde, ich hatte derweil meine uralte Kühlwasserreserve angezapft um den Mund zu bewässern, erreichte mich einen Anruf des italienischen Pannendienstes, mit welchem ich dank ausgeklügelter Fragetechnik meinen Standort genauestens bestimmen konnte.

Nach einer Wartezeit von über vier Stunden ohne Schatten und Hütchen kam endlich der Pannendienst, und die kreisenden Geier über meinem Kopf verzogen sich ärgerlich. Immerhin wäre ich ein fetter Braten gewesen. Die Fahrt mit dem Transporter führte mich zu unserem Hotel Arbatasar, einem hübschen Haus mit Pool. Das anschliessende Telefongespräch mit dem Schweizer Automobilclub offenbarte mir, dass ich wohl einen sehr passiven und geruhsamen Montag im Hotel verbringen würde, welchen ich damit verbrachte, in halber Rollatorgeschwindigkeit und einem Stopp an allen Bars dem Hafen entlang zu schlendern. Immerhin telefonierte ich um 11:00, um 15:00 und um 16:00 Uhr mit der Einsatzzentrale, welche sich um die Rückführungen von mir und meinem Seven dispositiv kümmern wollte. Um Viertelnachvier wusste ich, dass ich das selbst organisieren musste, und mir die Versicherung die Kosten dafür rückvergüten wollte. Danach gings schnell: Am Dienstag mit dem Taxi für 220 Euro nach Olbia, von dort im Direktflug der Air Berlin für 208 Euro nach Zürich, mit dem Zug nach Hause, Anhänger von Andy holen, schnell die Pneus des Zugfahrzeuges wechseln, und am Mittwochmorgen um 2 Abfahrt wieder Richtung Genova.

Die Tagesfähre des Seelenverkäufers ist noch schrecklicher als die Nachfähre, denn man hört den Rost seine Arbeit verrichten. Und 11 Stunden mit geschlossenen Schiffsbars und grauen Hähnchen in einer undefinierbaren Sauce liessen selbst mich seekrank werden. Endlich abends um 20:00 Uhr konnte ich mit dem



Des Bündners BDA in Dauerpanne. Die Leute in Genua stören sich aber nicht, wenn die Bushaltestelle als Parkplatz missbraucht wird.

Gespann ausborden, und mit 120 Km/h Richtung Arbatax abrauschen; der Hänger begünstigte den Drift, was die Sache unterhaltsam machte, und die Küche wollte mir spätestens um 22:00 Uhr das Dinner reichen, weshalb ich diese 2 Stundenstrecke auch in 1,5 schaffte.

Am Donnerstag wollte der Kulturheini eine Sevenpause einlegen, um mit dem Motorböötli eine Grotte zu erkunden. Mir sollte es recht sein, meine Kiste hatte ja kapitalen Motorschaden. Leider waren alle Böötli aber schon vermietet, weshalb wir eben wieder Teigwaren assen und dumme Sprüche klopfen. Am Freitag bedeckte sich der Himmel und Regen war angekündigt, was uns aber völlig egal war, weil wir sowieso wieder zur Fähre mussten. Der Rest ist klar: Seelenverkäufer, Hektoliter weise Bier als Sedierungsmittel für die Nacht, Genova – Schweiz. Bei Regen ist das im Schleppfahrzeug gar nicht so übel. ■



Wandmalerei in Orgosolo

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

Unser kleines Merchandisingprogramm



Plakette Reliefprägung versilber

Größe H 42 x B 55 mm

**Zum Aufkleben oder
zur Befestigung
an der Badge Bar**

Preis pro Stück € 25,-- zzgl. Versand



Nikolas Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13
76863 Herxheim

www.bitzani.com

bitzani@aol.com



SPORTGARAGE LICHTSCHLAG

Unabhängiger Fachbetrieb für Ihren SEVEN

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

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



Superlight Reborn

Es ist kaum zu Glauben, dass es zwanzig Jahre her ist, der Start des ersten Superlight Seven – ein abgesprecktes Modell – eine stark fokussierende Maschine, designed um die Vormachtsstellung von Caterham zu bestätigen als Autos wie die Lotus Elise versuchten Caterham die Krone zu stehlen. Konstruiert um alle die Dinge, die ein Fahrer benötigt - aber nicht mehr. Optionen gabt es aber nicht über den Preis, nur über das Gewicht ...

Trotz allem ein ultraminimaler Charakter – deshalb wurde der Superlight zu einem der meist begertesten Modelle. 200 Stück wurden bis 2004 zum Ende der Produktion hergestellt und verkauft.

Der neue Superlight Twenty versucht an diese Tradition anzuknüpfen, aber für einen noch exklusiven Markt.

Eine limitierte Auflage von gerade mal 20 Fahrzeugen wurde für den UK Markt gebaut um das Merkmal der Exklusivität zu zeigen. Es beinhaltet ein Chassis beschichtet in einem Titaniumfarbton, eine nummerierte Plakette auf dem Dashboard, Instrumente in einem speziellen Design wie auch Zündschlüssel und Gangwahlhebel mit den Motiven des Superlight Twenty verziert sind. Carbonkotflügel, Aerolippe und Dashboard sowie spezialbeschichtete Carbonsitze, die auf den für den Seven 620 R gebau-

David Ridley von Caterham Cars deutete im letzten Monat in der Lowflying an, dass dieses Jahr auf dem Goodwood Revival Festival ein neuer Seven vorgestellt wird.

Eine limitierte Auflage wurde erwartet und viele vermuteten, dass wir den Stapel- lauf von einem der besten Ikonen der jünsten Zeit, den Superlight sehen würden.

Story von Michael Calvert - Lowflying, Bilder von Max Earey



Alex Betts, Alaina Bull und Ian Rea von Caterham Cars in Goodwood Revival

Vorstellung auf dem Goodwood Revival Festival unterschrieben und in der Zeit des Schreibens (gerade 5 Tage nach der Verkündigung) waren die Hälfte der zwanzig Autos schon verkauft.

„Es macht uns stolz und die verursachte Aufregung nach der Ankündigung hat uns ziemlich überrascht“ sagte David Ridley. „Wir wissen, dass diese Seven sehr populär sind und wir wussten, dass es kein Probleme ist, sie zu verkaufen, aber wir hatten nicht gedacht, dass sie so schnell weggehen werden.“

ten Sitzen basieren vervollständigen das Bild.

Gerade Superlights Seven sind immer gesucht auf dem Gebrauchtwagenmarkt. „Die einzigartige Spezifizierung dieser Autos ist eine gute Investition für die glücklichen zwanzig Eigentümer. Das wird der Grund sein für seine zukünftige Wertsteigerung.“

Kunden, die den neuen Superlight haben wollten, mussten sich beeilen. Die ersten Bestellungen wurden am Tag der

Caterham Superlight Twenty

Motor: Ford Sigma 1596 ccm, 4-Zylinder, Ti-VCT

Leistung: 137 PS bei 6.800/min

Drehmoment: 165 Nm bei 4.100/min

Gewicht: 498 kg

0 - 100 km/h: 4,9 s

Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h

Preis:

Bausatz £ 26.995,--

Factory built £ 29.995,--



Die Caterham-Werkstatt zwischen S und HN

Wartung

Fahrwerkoptimierung

Leistungssteigerung

Motorrevision

Neuaufbauten

FS-Racing

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



www.mzh-net.com

Mitgliederversammlung LSCD 2015 in Oberaula

Es war keine Umbenennung angesagt, nur ein bisschen Geplänkel stand auf der Tagesordnung. Trotzdem kamen treue Mitglieder von weit angereist.

Auch die angekündigte Wanderung fand statt - zwar nur zu dritt - aber immerhin, zwei Stunden frische Luft und dann ab zum verdienten Mittagmenü.

Hier stießen dann auch schon die nächsten Mitglieder dazu und nach der verdienten Mittagsruhe konnte die Mitgliederversammlung pünktlich um 17:00 Uhr beginnen.

Gegen 19:00 kam dann das versprochene 4-Gang-Menü und so gegen 24:00 Uhr saß nur noch der ganz harte Kern an anderthalb Tischen und hielt die Gläser fest ...



Regen war zwar angesagt, aber trotz vergessenem Regenschirm blieb es trocken - oder grade deshalb?

Noch reicht uns der kleine Besprechungsraum, aber es stehen uns noch größere Räumlichkeiten im Hotel zur Verfügung ...



Gefachsimpel, gefachsimpel und nochmal gefachsimpelt ...

Ganz Mutige kamen sogar mit dem Seven nach Oberaula



Protokoll Mitgliederversammlung des Lotus Seven Clubs Deutschland e.V.

Die Mitgliederversammlung fand am 07. November 2015 im uns bereits bekannten Hotel Stern in Oberaula statt.

Unser erster Vorsitzender Andreas Seydell eröffnete pünktlich um 17:00 Uhr die Sitzung für die anwesenden 13 Teilnehmer inkl. des komplett angetretenen Vorstands. Nach der Begrüßung und der Feststellung der form- und fristgerechten Einladung folgte der Bericht von Andreas Seydell über die Neuigkeiten im LSCD. Der Verein hat (stand Nov. 2015) 192 Mitglieder und ist damit auf dem besten Weg die angestrebte Anzahl von 200 Mitgliedern zu knacken. Auch im Jahr 2015 gab es wieder sehr viele Veranstaltungen, beginnend, wie jedes Jahr, mit dem Neujahrsbrunch bei Caterham Deutschland in Neuwied. Offizielle „Oldtimerveranstaltungen“ wie Jim Clark Revival, Schloss Dyck sowie jährliche Treffen bei Händlern (Frühlingsfest bei AM, Double Day Kempten) und den Clubs (LSOS meets LSCD, St. Moritz / The International, Mollis, Portofino) wurden dieses Jahr mit Testfahrten der neusten Seven Kreationen aus Dartford (Seven 275 und Seven 620R) abgerundet. Hervorheben möchten wir hier das Meeting bei Schloss Dyck, bei dem wir auch ein großes internationales Teilnehmerfeld (aus Frankreich und England) zu verzeichnen hatten. Darüber hinaus freuten wir uns über Clubinterne Veranstaltungen und Ausfahrten die direkt von unseren Mitgliedern geplant und durchgeführt worden sind. Hier noch einmal einen herzlichen Dank an alle Akteure!

Als nächster Punkt der Tagesordnung stand der Bericht des Kassenprüfers auf der Agenda. Auch in 2015 konnte der Verein einen kleinen Überschuss erwirtschaften. Der Überschuss von 273,61 kommt wie immer dem Kinderhospiz „Bärenherz“ zu gute.

Weiterer Tagesordnungspunkt ist die Anpassung der aktuellen Vereins-Satzung. Der LSCD strebt die Gemeinnützigkeit an und wird daher §2 der Satzung (Zweck und Verwirklichung) dahingehend anpassen. Ebenfalls wird die neue Satzung dahingehend angepasst, dass es uns möglich ist, einen Teil der erwirtschafteten Gewinne über das Geschäftsjahr hinaus zurückzulegen. Alle Anwesenden stimmten für eine Satzungsänderung und Heiko Runkel wurde für die weiteren notwendigen Schritte beauftragt.

Die Termine 2016 wurden ebenfalls besprochen wobei zwei Termine hier intensiver vorgestellt wurden. Zum einen stellte Patrick Vogt uns „The International“ in der Schweiz vor (Nachfolgemeeting zu St. Moritz) und wer Patrick kennt, weiß das er immer einen tollen Event und super Lokationen in der Schweiz (er-)findet. Infos zum Event und alle weiteren Termine des Schweizer Clubs findet man auf der Homepage www.lsoc.ch. Des Weiteren haben wir die Möglichkeit auf dem Nürburgring einen dreitägigen internationalen Event zu veranstalten. Weitere Hintergrundinfos dazu zeitnah durch Andreas Seydell...

Neu wird auch unsere LSCD-Homepage. Dazu haben wir einen Fachmann engagiert und das Grundgerüst steht bereits. Wir hoffen spätestens Anfang 2016 mit der neuen Homepage online zu gehen. Hierbei kommt es auch zu Änderungen im Forum und beim Zugriff auf das Forum.

Wir möchten das Forum teilweise öffentlich machen um Besuchern unserer Homepage die Möglichkeit zu geben mehr über uns und das Vereinsleben zu erfahren. Dies setzt notwendigerweise voraus, dass die realen Namen der Forennutzer der Öffentlichkeit unkenntlich gemacht werden. Die technische Machbarkeit befindet sich bereits in Klärung. Das Wiki bleibt hiervon unberührt, d.h. es ist auch zukünftig nur für Mitglieder sichtbar. Zudem wurde beschlossen auch den Mitgliedern des Schweizer Clubs den Zugang zum Forum zu ermöglichen um dessen Nutzung und damit die Möglichkeit des Meinungsaustausches weiter zu erhöhen.

Als letzten Punkt der Tagesordnung stand das Thema „Mitglieder-Ausschluss“. Aus aktuellem Anlass diskutierte der Vorstand mit den anwesenden Vereinsmitgliedern über die Definition: „Vereinsausschluss von Mitgliedern, die dem Verein Schaden zufügen.“ Die aktuelle Satzung bietet hier nur eine sehr vage Definition für einem solchen Fall. Die sehr intensive Diskussion zeigte uns, das hier Nachholbedarf besteht und der Vorstand wurde angewiesen sich rechtlichen Rat zu Ausschlusskriterien einzuholen und die Satzung dahingehend zu ändern, das hier eine eindeutige Rechtslage geschaffen wird.

Pünktlich zum Abendessen, um 18:54 wurde die Mitgliederversammlung beendet.

Heiko Runkel

2. Vorsitzender und Protokollführer der Mitgliederversammlung 2015

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

JANUAR

Sonntag, 31. Januar

Neujahrs Brunch bei Hoffmann & Rink
Neuwied

FEBRUAR

Sonntag, 27. Februar

Grünkohlmeeting for old open british Cars
Xanten

Sonntag, 27. Februar

Generalversammlung LSOS
Restaurant Alpenblick Passwang

APRIL

Freitag, 15. bis Sonntag, 17. April

Jim Clark Revival
Hockenheimring

Sonntag, 24. April

Double Day Caterham Cars Kempen +
Brit Sport in Kempen

Sonntag, 24. April

SMRC in Anneau du Rhin

MAI

tbd (to be defined)

Frühlingsfest Automobil Manufaktur
Lauchringen

Sonntag, 1. bis Montag 2. Mai

National Kit Car Show in
Stoneleigh

tbd (to be defined)

Ausfahrt durchs Schwabe-Ländle

tbd (to be defined)

International Meeting
Throckmorton (GB)

Freitag, 27. bis Sonntag 29. Mai

LSOS meets LSCD

Samstag, 28. Mai

SMRC in Chenevieres

JUNI

tbd (to be defined)

Toscana

JULI

Donnerstag, 30. Juni bis Sonntag 3. July

The International Lotus Seven Meeting

Samstag, 2. Juli

SMRC in Chenevieres

tbd (to be defined)

Stelvio

AUGUST

Freitag, 5. bis Sonntag 7. August

Classic Days Schloss Dyck

tbd (to be defined)

Ticino Meeting

Sonntag 28. August

British Car Meeting Mollis

SEPTEMBER

Samstag, 17. und Sonntag 18. September

SMRC in Chambley

Samstag, 24. bis Sonntag, 25. September

Portofino

OKTOBER

Samstag, 1. Oktober

Frosen Mens Week End mit
London to Brighton

Samstag, 15. Oktober

SMRC in Anneau du Rhin

NOVEMBER

Freitag, 18. bis Sonntag, 20. November

Jahrestreffen LSCD
und Mitgliederversammlung
im Hotel Stern Oberaula

DEZEMBER

tbd (to be defined)

Weihnachtsessen LSOS



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

REDLINE COMPONENTS LTD

FACTORY APPOINTED PARTS & SERVICE CENTRE

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

