

ssf Journal



simply seven
...back to the roots

Februar 2007

Nr. 3

SMRC meets simplyseven



Caterham Car Club Deutschland e. V.

VM Umbau auf Opel Turbo von Elmar Kleinert

1. simplyseven Treffen 3. Akt

Reisetipp: Berchtesgadener Land

Colin Chapman: eine Personenbeschreibung

Ein Sonntag im Kalletal



ADMINs Ergüsse

So meine lieben Forumianer,

es ging ein leiser Schrei durch unser Forum und meine eMailbox als endlich das Titelbild des 3. simply seven Journals online ging. Beruhigt Euch, ... nein, es gibt keine Fusion mit dem Manias, obwohl die gar nicht so schlimm sind wie der Ruf, der ihnen leider manchmal voraus eilt. Das sind zum grössten Teil Jungens aus den Leben, Jungens wie Du und ich, die gerade im Seven Mania Forum oft ein härtere Gangart einlegen. Viele von Euch wissen, dass ich da ganz eigene Erfahrungen gemacht habe, als mein silberner Rush damals von einzelnen dort zerrissen wurde. Spätestens bei H&R oder Westermann Motorsport an den Tagen der offenen Türe kann man sich da ein eigenes Bild von machen. Ich bin sicher, dass da das ein oder andere AHA zu hören ist, wenn man die Manias persönlich kennen lernt. Wir haben vor, das Einverständnis des SMRC Vorstands voraus gesetzt, eine Berichterstattung zu der kompletten SMRC Saison zu machen. Wir haben unsere Auflage seit der ersten Ausgabe fast verdoppelt und so befinden sich mittlerweile mehr als 400 Adressaten im Verteiler des ssF Journals. In dieser Ausgabe erzählt Holger Franz (never), 2. Vorsitzender des SMRC uns mal wie es überhaupt zur Gründung des SMRC gekommen ist, was ihn ausmacht und wie man an den Veranstaltungen teilnehmen kann. Weiter hat uns Elmar ein paar Zeilen zum Umbau seines VM auf Opel Turbo geschrieben und Achim Schweer zeigt uns wie ein Sonntag beim Stammtisch Kalletal verbracht wird. Leider habe ich es zeitlich nicht mehr auf die Reihe gekriegt, den Bericht zum Caterham Brunch bei Hoffmann & Rink am 28. Januar 2007 in diese Ausgabe zu kriegen. Er folgt jedoch im April Journal. So nd nun viel Spass mit dem 3. simply seven Journal.

Euer Admin



IMPRESSUM muss man haben:

Herausgeber sind wir:

Die Moderation des simply seven Forums:

Collette W.	wolli@simplyseven.de	02408/929772
Bücken R.	ralf@simplyseven.de	02464/906984
Steinmetz M.	steini@simplyseven.de	05521/5728
Goldbach R.	ralle@simplyseven.de	02102/445245

Redaktion das bin ich, denn irgendwer muss ja für den Nonsens hier gerade stehen:

Ralf Bücken – Stanislaus-Klemme-Str. 1 – 52457 Siersdorf – journal@simplyseven.de

Auflage:

Beliebig viele Nr.1 - 202 / Nr.2 - 293 / Nr.3 - 408

Redaktionsschluss damit wir in die Puschen kommen:

Für das April Journal wird der 20.03.2006 sein

Foto des Monats:

Mit freundlicher Genehmigung von Helmut Gogoll

10.02.2007

Street's waiting

TAG DER OFFENEN TÜR


**WESTERMANN
MOTORSPORT**

Erleben Sie hautnah die TOP-Highlights der letzten 30 Jahre Super 7 Motorsport inklusive der frisch restaurierten legendären Black Brick, die CSR 260 Sensation aus Paul Ricard sowie die siegreichen Boliden von MOG Racing. Als besonderes Highlight: Restaurierung der RIAL Formel 1 Rennwagen.

Schraubertreff an der Werkbank mit dem Thema Differenzialsperre. Nutzen Sie den Tag in unserem KFZ-Meisterbetrieb um Tipps und Hilfe für die Vorbereitung Ihres Super 7 für die neue Saison zu bekommen.

Wo: Neufeldstr. 10, 76456 Kuppenheim. Den Zeitplan finden Sie unter www.westermann-motorsport.de oder +49 (0) 7222 94 24 0

Seven-Mania Racing-Club e.V. Wie alles begann...

Wir schreiben das Jahr 2002...

Es ist ein schöner Hochsommertag im Juli. Die Sonne scheint bei strahlend blauem Himmel über der Rennstrecke von Zandvoort und einige User des Seven-Mania-Forums sitzen bei Bier und Würstchen auf der Tribüne und schauen dem Treiben auf der Strecke zu. Schließlich gilt es den beiden Seven-Manias Joachim Westermann (Jo) und Matthias Klemp (MK) die Daumen zu drücken, denn sowohl der Caterham-Eurocup, die deutsche Caterham-Yokohama-Rial-Challenge als auch der Divinol-Cup sind zu Gast in Zandvoort und die beiden bestreiten hier professionellen Motorsport auf höchster internationaler Ebene. Die vorbeifahrenden Fahrzeuge sind ein Augenschmaus und das Motorengeräusch gepaart mit einem Geruchsmix aus verbranntem Gummi von rutschenden Reifen, Benzin und Öl liegen in der Luft. Harte und nicht immer ganz faire Zweikämpfe sorgen für Gänsehaut und ich habe nur einen Wunsch: *„Das willst du auch mal machen!“*



15 Monate später...

Wir befinden wir uns im Oktober 2003 in Jo's Werkstatt „MOG-RACING“ in Kuppenheim. Mein straßenzugelassener Caterham hat in diesem Jahr



einen stärkeren Motor erhalten und ich befahre damit nicht nur die Landstraßen im Münsterland sondern auch einige Rennstrecken in Europa, meistens beim Pistenclub e.V. bei so genannten freien Fahrtrainings, aber auch beim MSC Bavaria und beim Super-7-Cup. Doch der wirkliche sportliche Reiz fehlt mir und so diskutiere ich mit Jo was mich eine Saison Caterham-Challenge kosten würde. *„25.000 Euro – ohne Schäden“* ist die kurze und lapidare Antwort und genauso schnell und kurz beende ich meine internationale Motorsport-Karriere, bevor sie überhaupt angefangen hat. *„Das ist mir viel zu teuer, dass kann und will ich mir nicht leisten“* – *„Ich will auch nicht mehr, scheiß drauf.“* ist seine ernüchternde Antwort. Wir begießen unsere Feststellung mit reichlich Hatz und reden nicht mehr über Motorsport.

Wiederum einen Monat später...

Es ist mittlerweile November, der Winter steht vor der Tür und es wird langsam kalt. Jo, MK und ich sitzen mal wieder bei kaltem Hatz in der Werkstatt in Kuppenheim und sprechen über unsere Leidenschaft: das Befahren von Rennstrecken mit unseren Seven. Dabei kommt die Idee auf, einen eigenen Club zu gründen und so kostengünstig bei einem sportiven clubinternen Wettstreit unsere Leidenschaft zukünftig unter eigener Flagge auszuüben.

Markenübergreifenden Clubsport für Super Seven, Elisen und Speedster gibt es bis dahin nur in der CST beim Slalom. Doch das ist uns persönlich zu wenig, wir wollen auf die großen Rennstrecken in Europa, an die Stellen berühmter Formel-1-Rennen, dorthin wo ein Mann noch ein echter Mann ist. Schnell sind wir uns einig: „Das Ding ziehen wir durch!“ Gesagt, getan - es wird eine Gründungsversammlung einberufen, eine Satzung geschrieben, ein Vorstand gewählt, ein Name gefunden, ein Logo entworfen und der behördliche Wahnsinn in Deutschland mit der Gründung eines einzutragenen Vereins nimmt seinen Lauf. Zu dieser Zeit ahnen wir noch nicht was wir da in Deutschland und im benachbarten Ausland lostreten würden.

Exakt drei Jahre später...

Wir befinden uns wieder in Kuppenheim in der besagten Werkstatt bei Hatz und Käse-Fondue zusammen. Dieses Mal allerdings nicht alleine, sondern mit rund 70 anderen Seven-Fahrern aus ganz Europa, mit unseren und deren Freunden, Bekannten und Frauen. Es wird ein kleiner Jahresrückblick gezeigt, Bilder und Videos werden angeschaut, es wird geplaudert und gefeiert bis in die frühen Morgenstunden – wie auf vielen anderen Weihnachtsfeiern in Deutschland auch. Der große Unterschied zu den anderen Feiern ist aber dass alle Anwesenden die Leidenschaft Rennstrecke, Super Seven und SMRC e.V. teilen.



Was ist in diesen drei Jahren passiert, dass einige Clubmitglieder des SMRC tausend Kilometer Fahrt auf sich nehmen um mit ihren Freunden Weihnachten zu feiern? Was bewegt diese Leute dazu mehrere tausend Kilometer im Jahr auf der Autobahn zurückzulegen um mit Freunden einige Tage an diversen Rennstrecken irgendwo in Europa zu verbringen? Was verbindet einen Haufen positiv Verrückter, gemeinsam auf einer Rundstrecke zu fahren und dabei die verschiedenen Fahrer, Seven- und Motoren-Konzepte miteinander zu vergleichen? Was macht den SMRC überhaupt und was macht ihn zu etwas Besonderem? Ist das ein Haufen irrer Mochtegern-Schumis und lebensmüder Rambos?



Mit einfachen Worten beschrieben...

Wir alle lieben unseren Seven, wir alle lieben den privaten Wettstreit auf einer Rennstrecke, wir alle lieben es unseren Seven auf abgesicherter Strecke am Limit zu bewegen und wir alle lieben die Freundschaft und Kameradschaft untereinander bei kühlem Bier und gut gegrillten Steaks abends am Lagerfeuer. Diese Euphorie und diese Kameradschaft gehen dabei weit über irgendwelche markengebundenen Hersteller-Lager und weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Jeder Fahrer jeder Nationalität ist zu jeder Zeit willkommen und wird herzlichst im Club aufgenommen. Landesübergreifende Freundschaften sind dabei entstanden und über die Jahre gereift. Doch wie sieht nun so ein

Wochenende aus und was passiert da genau wenn der SMRC eine Rennstrecke besucht und sich im Fahrerlager und in den Boxen nieder lässt ?

Der Ablauf...

Nach erfolgreicher Anreise, zumeist Freitags Abends, werden natürlich als aller erstes die Freunde begrüßt, das erste Hatz getrunken und die Autos und das Equipment ausgeladen.



Dann werden die jeweiligen Nachtlager bereitgemacht: zum Teil einfach auf Luftmatratzen in den Boxen, zum Teil im PKW im umgeklappten Kofferraum oder in Zelten im Fahrerlager. Dann wird der Grill angeschmissen, die mitgebrachten Leckereien verspeist und das eine oder andere Hatz getrunken. Dabei wird natürlich viel gelacht, rumgealbert, über die neuesten Veränderungen am Fahrzeug diskutiert und einfach ein geiler Abend verbracht.



Am nächsten Morgen findet dann die Fahrerbesprechung gemeinsam mit dem Pistenclub e.V. statt, denn eines liegt uns allen am Herzen: das sichere und möglichst gefahrlose Befahren der Rennstrecke.



Dabei gilt als oberste Regel: das Wohl aller Teilnehmer steht weit über allem anderen. Niemand fährt mit dem Messer zwischen den Zähnen, jeder nimmt Rücksicht auf die anderen Teilnehmer und vor Allem bei Neulingen wird besonders sorgfältig aufgepasst und ohne Risiko überholt. Der Umgang auf der Strecke ist immer und zu jeder Zeit fair und kameradschaftlich. Besonders im sportiven Wettkampf ist es wichtig, dem Kameraden immer einen Meter Luft zu lassen, so dass zwei, drei oder sogar vier Autos ohne Berührung durch die Kurve kommen können.

Das ist mit Sicherheit der Hauptgrund warum es in den vergangenen drei Jahren bis auf einen einzigen kleinen unabsichtlichen Rempel zweier Kameraden in Hockenheim bislang ansonsten zu keiner direkten Berührung zweier Seven gekommen ist

Nach der Fahrerbesprechung findet das erste freie Training statt. Das bedeutet dass man innerhalb von 45 Minuten zu jeder Zeit die Strecke befahren, sich und sein Auto an die Piste gewöhnen und so auf Betriebstemperatur bringen kann. Das zweite Training findet dann gegen

Mittag statt, so dass jeder Teilnehmer zwischen und nach den Trainings genügend Zeit für die Optimierung von Fahrwerk und Reifendruck hat und kleinere Reparaturen schnell vor Ort vorgenommen werden können.



Auch hierbei steht die Kameradschaft im Vordergrund, denn wo kommt es sonst vor dass sechs Kollegen einem Kameraden helfen den Motor aus- und wieder einzubauen oder sich gegenseitig mit Teilen und Reifen auszuhelfen damit auch wirklich jede Möglichkeit ausgenutzt wird alle Fahrzeuge auf die Strecke zu bekommen? Jeder hilft jedem, sowohl handwerklich als auch mit Ersatzteilen – oder wie bei mir mit aufmunternden Sprüchen und guter Stimmung.

Der Nachmittag kann dann auf unterschiedliche Weise genutzt werden. Entweder bucht man beim Pistenclub weitere Fahrtzeiten, um sich und sein Auto noch besser an die Strecke zu gewöhnen oder aber man beginnt schon nach dem Mittag mit dem gemütlichen Teil des Events, was bedeutet: grillen, Hatz trinken, Unsinn quatschen, Benzin reden, sich im Kreise von Freunden wohl fühlen und einfach eine schöne Zeit erleben.

Am Sonntag findet dann Vormittags das Qualifying statt. In diesen 30 Minuten fahren wieder alle Teilnehmer gemeinsam auf der Strecke, wie in den Trainings auch gilt „Open Pit Lane“. Man kann also innerhalb dieser 30 Minuten zu jeder Zeit auf die Strecke und an die Boxen. Nach dem Mittagessen gibt es dann noch einmal

eine exklusive Fahrerbesprechung nur für die SMRC-Teilnehmer, um den Ablauf und die abschließenden Vorbereitungen für den Clublauf zu besprechen.

Dann beginnt die heiße Phase: die Fahrzeuge werden entsprechend den Ergebnissen im Qualifying in der Boxengasse aufgestellt und alle Teilnehmer bereiten sich individuell auf den Clublauf vor. Teilweise wird noch an der Strategie gearbeitet, die Nervosität wird mit Zigaretten und Kaffee bekämpft und die Fahrermontur angezogen.



Die Motoren laufen warm, die Spannung in der Luft ist spürbar, die Stimmung gespannt still und das hektische Treiben zwischen Reifenwechsel und Auftanken weicht langsam dem gespannten Warten auf den Start des Clublaufes, sowohl bei den Fahrern als auch bei den anwesenden Freunden und Gästen.



Die Fahrzeuge rollen einer nach dem anderen durch die Boxengasse in die Einführungsrunde. Die Reifen werden warm gefahren, Motor, Getriebe, Öl und Wasser auf Betriebstemperatur gebracht. Jeder überlegt für sich wie

und was nun kommen mag und ist entsprechend angespannt. Doch es ist kein negatives Gefühl, es ist Adrenalin pur, es kribbelt im ganzen Körper und sämtliche Nervenstränge und Muskeln sind angespannt.

Dann startet der Clublauf. Jeder sucht sich sein Fahrtempo aus, in dem er sich wohl fühlt. Es bilden sich automatisch kleinere Gruppen wo man die Möglichkeit hat den einen oder anderen Kameraden zu überholen und so sich und sein Fahrzeug ans Limit zu bringen. Nach 25 Minuten plus einer Runde ist der Spuk zu Ende, die Fahrzeuge werden nach Beendigung der Session abgewunken und rollen nach einer Auslaufrunde zurück in die Boxengasse.

Die Anspannung weicht grenzenloser Freude, Die ersten Flaschen Hatz werden aufgemacht, die Zigaretten „danach“ angezündet - es gibt eine Menge zu erzählen und so das Erlebte besser zu verarbeiten.



Der Lauf wird dann ausgewertet und in den einzelnen Klassen werden die Sieger ermittelt. Hierbei ist wichtig zu wissen, dass JEDER Teilnehmer einen Pokal und eine Flasche Siegersekt bekommt. Niemand geht leer nach Hause, niemand fühlt sich als Verlierer – jeder Teilnehmer ist für sich gesehen ein Gewinner !



Dieses spiegelt sich auch bei der Siegerehrung ab, wo jeder einzelne Teilnehmer nach Klasse und Platzierung aufgeteilt aufgerufen und durch frenetischen Applaus gefeiert wird, bevor er seinen verdienten Lohn in Form des Pokals und des Sektes in Empfang nehmen kann. Dass bei der Siegerehrung auch die eine oder andere Flasche Sekt über die anderen Teilnehmer verteilt wird versteht sich glaube ich von selbst.



Nach der Siegerehrung und der einen oder anderen Flasche Hatz wird dann das Material und das Fahrzeug wieder eingeladen und der Rückweg beginnt für die einzelnen Teilnehmer. Dabei wechseln sich Freude und Begeisterung über das Erlebte mit Trauer und Wehmut ab dass der nächste Event erst in wenigen Wochen stattfinden wird – wobei man doch sofort morgen wieder zurückkommen und an einem Event des SMRC teilnehmen möchte.



How to do...

Doch was kostet das nun beim SMRC mitzufahren und was benötigt man ?

Kann man da auch als Neuling und mit einem straßenzugelassenen Seven mal mitfahren ?

Und was muss man beachten wenn man das erste Mal an so einem Event teilnimmt ?

Zuerst einmal zur letzten Frage: beachten muss man nichts außer gute Laune und Begeisterung für die sportive Bewegung des Sevens mitzubringen. Auf der Strecke sollte man beachten dass es immer einen Schnelleren geben kann und man sollte immer damit rechnen dass man mal überholt wird. Dabei sollte man einfach auf der Linie fahren, die man gerade eingeschlagen hat. Der Schnellere wird sich dann schon eine sichere Möglichkeit zum Überholen suchen ohne dass man dabei

gefährdet wird. Auf ganz sicher kann man dann noch gehen wenn man dem Schnelleren anzeigt wo man selber hinfahren will. Wenn man also rechts auf der Strecke fährt dann kann man den Blinker nach rechts setzen um den Schnelleren anzuzeigen dass man ihn gesehen hat und rechts bleiben wird. Dann kann der Schnellere gefahr- und risikolos links überholen. Wenn man den Clublauf mitfahren möchte braucht man zudem noch einen Rennoverall, Handschuhe und Fahrerschuhe. Dieses dient zur eigenen Sicherheit und sollte sowieso beim Befahren einer Rennstrecke immer zum absoluten Minimum der Sicherheitsausrüstung gehören.

Die Frage zwei ist eindeutig mit JA zu beantworten. Jeder Seven, jede Elise und jeder Speedster kann bei uns mitfahren, es gibt nur wenige Regularien (hier die wichtigsten) :

1. es sind keine aerodymanischen Hilfsmittel am Seven erlaubt.
2. Die Wahl der Reifen ist freigestellt, es sind Slicks, Regen- und Straßenreifen erlaubt.
3. Es wird dringend empfohlen einen Käfig montiert zu haben.
4. Es müssen aus Sicherheitsgründen alle Kotflügel montiert sein.
5. Das Leistungsgewicht darf nicht unter 2.0 Kg / PS liegen.



Das war es im Prinzip schon an Vorschriften, ansonsten kann jeder im SMRC Mitglied werden und dann an unseren Events teilnehmen.

Die Frage eins ist nicht ganz so einfach zu beantworten, da es immer auf die eigene Ausrüstung und die eigenen Wünsche ankommt. Die Clubmitgliedschaft, immer die absolute Grundvoraussetzung für die Teilnahme, kostet 30 Euro im Jahr. Wenn man bei den Events nur die Trainingsklasse bucht (2x Training und Qualifying) dann kostet die Nennung 140 Euro. Möchte man auch den Clublauf mitfahren dann kostet die Nennung insgesamt 199 Euro.

Als Minimalausrüstung benötigt man einen Rennooverall, Handschuhe und Fahrerschuhe, sowie natürlich einen Helm. Ein Käfig und ein Feuerlöscher werden zudem empfohlen. Die Wahl der Reifen ist frei, die meisten Teilnehmer fahren mit gebrauchten Formel-Slicks, die rund 160 – 200 Euro pro Satz kosten und 3-4 Events halten. Dazu kommen noch Kosten für Benzin, Öl und weitere Verschleißteile, die aber stark von der individuellen Fahrweise und den Ansprüchen abhängig sind. Alle weiteren Kosten wie Anfahrt, Übernachtung und Verpflegung vor Ort müssen ebenfalls individuell kalkuliert werden. Da viele Teilnehmer in den Boxen und im Fahrerlager übernachten und im Prinzip täglich und Abends gegrillt wird sind auch hier die Kosten entsprechend gering.



Ich hoffe ich konnte ein klein wenig die Faszination SMRC beschreiben und Euch aufzeigen dass hier nicht nur lebensmüde Hobby-Schumis unterwegs sind, sondern dass uns allen die Freundschaft und Kameradschaft untereinander sehr am Herzen liegt und wir nichts mehr wollen als gemeinsam unsere Leidenschaft Motorsport mit dem Seven auf eine kostengünstige und sichere Weise auszuleben.

Gäste sind natürlich auch jederzeit herzlichst willkommen, gegen eine kleine Biergabe ist für jeden Seven- und Elise-Fahrer Platz am Grill.

Falls Ihr noch Fragen habt oder weitere Infos haben möchtet dann mailt mich einfach unter holger@mog-racing.com an und fragt mich oder kommt einfach mal bei einem unserer zukünftigen Events vorbei und schaut euch das Spektakel live vor Ort an.

Viele Grüße

Holger alias never

2. Vorsitzender Seven-Mania-Racing-Club e.V.



Kontakt:

holger.franz@seven-mania.de

<http://www.seven-mania.com>

WESTERMANN MOTORSPORT

MOG Racing - MOG Composites - NITRON Racing Shocks



Eine Erfolgsgeschichte

Die in über 10 Jahren angesammelten Erfolge als Teamchef und Fahrer sind die Basis und Grundlage für die konsequente und innovative Weiterentwicklung unserer Bauteile und Produkte. Durch den langjährigen Einsatz im professionellen Motorsport auf höchster internationaler Ebene und durch zahlreiche Dauertests auf internationalen Rennstrecken, der Nordschleife und auf der Landstraße stellen wir sicher, dass unsere Produkte den höchsten qualitativen Ansprüchen gerecht werden und dabei für jeden Einsatzzweck den bestmöglichen Erfolg versprechen. Dadurch können wir nicht nur Fahrspaß und Fahrdynamik sondern auch zeitgerechte Sicherheit in punkto Fahrwerk und Bremsen gewährleisten und vermitteln.



Carbon Composite

Leichtbau für mehr Fahrdynamik und erstklassige Rennwagenoptik. Hochwertige Kohle- und Glasfaserprodukte gehören zu unserer Spezialität. Diese Materialien sind aus dem Profi- und Rennsport heutzutage nicht mehr wegzudenken. Wir bieten eine breite Palette an Rennsitzen für Seven, Elise und Speedster an.

Für Super 7 haben wir außerdem Kotflügel in vielen Variationen, Nasen, Armaturenbretter, Kofferraum- und Beifahrerabdeckungen, Windsplitts, Carbon-Scheinwerfer, Verkleidungsteile, Platten- und Winkelmaterial, Steinschlag-schutz, Einstiegsleisten, Kardanwellen, Lenkräder und vieles mehr.



für Caterham und Westfield

starke Partner: RIAL Felgen

RIAL und Westermann Motorsport haben gemeinsam ein 3-teiliges 13" Leichtmetallrad entwickelt, welches erhebliche Vorteile aufweist. Speziell für den Super 7 entwickelt, mit minimalstem Gewicht und Edelstahlverschraubung, ist dieses 3-teilige Leichtmetallfelge die ideale Lösung für Ihren Super 7

Weitere Features: Radstern pulverbeschichtet, äußeres Felgenhorn hochglanzpoliert und acryllackbeschichtet, Dichtingsystem ohne Flüssigsilicon. Extrem haltbar – über 800.000 Lastwechsel auf dem Prüfstand ohne Anrisse geprüft. Das ist über 3 x so viel wie in der TÜV-Vorschrift für die Straße vorgesehen. TÜV-Festigkeitsgutachten erstellt nach DIN ISO 9001 :2000. Made in Germany!



für Elise, Speedster und alle Seven

starke Partner: NITRON Racing Shocks!

Nitron Stoßdämpfer wurden ursprünglich für die Rennstrecke entwickelt. Komplett einstellbar und mit Aluminiumgehäuse sind sie auch für die Straße ideal. Die Philosophie der Konstruktion dieser Dämpfer war es, ein Produkt zu gestalten, das äußerst zuverlässig und präzise arbeitet und dem Markt ein revolutionär günstiges Produkt zur Verfügung stellt. Vorteile: Extrem leichtes Gewicht, komplett eloxiert, upside down Einbau, Einstellmechanismus und Lager abgedichtet, teflonbeschichtete Kolben, spielfreie Motorsportlager, niedrige Reibungsverluste, komplett zerlegbar. Lieferbar in 1-, 2- und 3way Ausführung! Mittlerweile die absolute Nummer 1 für Seven, Elise und Speedster, durch unzählige Rennsporterfolge in Europa und England unter Beweis gestellt.

KFZ Meisterbetrieb



Exklusiv für Seven, Elise und Speedster. Restauration und Aufbau von Rennsport-Prototypen, sowie aktuell den beiden 1988er RIAL Formel 1 Boliden.

Ständige Auswahl an gebrauchten Caterhams...

Westermann Motorsport
Westermann GmbH
Neufeldstr. 10
D-76456 Kuppenheim
Tel: +49 (0) 7222/9424-0
Fax: +49 (0) 7222/9424-24
www.westermann-motorsport.com

Das Ding mit dem Zisch oder Umbau auf Opel Turbo

Es war im Herbst 2004 als ich Ralf Bücken zunächst telefonisch kennenlernte. Ich beschäftigte mich mit der Überlegung meinem heißgeliebten VM vielleicht doch etwas mehr Leistung einzuhauchen. Ein 1,8 Liter Zetec mit 127 PS reichte sicherlich um sich frischen Wind um die Nase wehen zu lassen, ... der Ohhhh und Ahhhh Effekt beim Beschleunigen blieb jedoch aus. Ralfs dringende Empfehlung, mir doch gleich einen Opel Turbo Motor aus dem Calibra einzubauen, blieb zunächst unberücksichtigt weil ich das Gefühl hatte mich mit einem derartig umfangreichen Totalumbau eventuell doch zu übernehmen. So kam im Winter 2004/2005 erstmal ein 2 Liter Zetec mit DTA Steuergerät und ca 150 PS zum Einsatz. Auspuff, Kühler, Motorhalterungen etc. etc. konnten weiter verwandt werden und der Umbau blieb nach Zeit und Kosten überschaubar. Der Motor schnurrte wie ein Kätzchen, nur..., die Leistungsausbeute war weiterhin unbefriedigend.

So kam es, dass ich exakt im nächsten Winter den Umbau auf den Turbo Motor c20let in Angriff nahm. Als Initialzündung erwies sich dabei die Tatsache dass unser Sevenfreak Wolfgang Collette über einen solchen Turbomotor verfügte den er ursprünglich selbst einbauen wollte nun aber von diesem Vorhaben deutlich abgewichen war. Wie er mir sagte lag dies aber ausschließlich daran dass er nicht genug und passendes Werkzeug hatte.

Wir kamen also ins Geschäft, der Motor kam bei Ralf Bücken auf eine Palette und stand wenige Tage später im fetten B an der Spree, genauer: in meiner Garage am Flughafen Tempelhof.



Der 2 Liter Zetec Motor war schnell entfernt (da hatte ich ja schon Übung) und auch das Typ 9 Getriebe von Ford wurde von mir ausgebaut. Natürlich waren auch die Auspuffanlage, Haube und Kühler demontiert worden. Um als Erstes den Antriebsstrang für den Einbau vorzubereiten (Motor und Getriebe), begann ich das Getriebe auf hydraulische Kupplung umzubauen. Als Ausrücklager fungierte hier ein Teil vom Opel Omega und als Geberzylinder ein Produkt von Wilwood welches ich samt der notwendigen Kleinteile (Hydraulikleitung, Anschlüsse) bei Timms Autoteile bestellt habe. Das Entlüftungs-



ventil konnte ich wiederum beim freundl. Opelhändler erstehen. Um das Ausrücklager nun auf dem Getriebe zu befestigen musste noch eine kleine Adapterscheibe aus Alu hergestellt werden. Ralf hatte dieses Teil bei seinem Turboeinbau schon konzipiert und ließ es mir in einer rheinische Werkstatt noch mal drehen. Allein dieses Bauteil verzögerte meinen Umbau um über 4 Wochen, bis wir gemerkt haben das Ralf das Teil regelmäßig an die falsche Adresse schickte und es mit derselben bestechenden Regelmäßigkeit wieder

an ihn zurück kam.

Nachdem nun Adapter und Ausrücklager montiert waren konnte endlich die spez. Aluminiumglocke montiert werden, die es ermöglicht einen c20let Motor an ein Ford Typ 9 Getriebe zu schrauben.

Komplett montiert mit Kupplungsscheibe und Motor war der Antriebsstrang nun vollständig und bereit in den Rahmen eingehängt zu werden. Die Motorhalterungen habe ich mir schnell, gut und günstig (zusammen mit einer kurzen Ölwanne) bei Hr. Glauner besorgt. Mit ihm konnte ich Probleme beim

Einbau deutlich entspannter und ruhiger diskutieren als mit anderen Anbietern. Die Motorhalterungen mussten für den VM nur leicht geändert werden und auf der linken Seite musste eine neue Auflage auf dem Rahmen geschaffen werden. Um



diese Anpassungen vorzunehmen haben wir den Antriebsstrang eingehängt aber zunächst im Motorraum über einen kleinen Werkstattkran und Gurte in Position gebracht.

Nachdem nun Motor und Getriebe in der richtigen Lage im Motorraum zu finden waren, war die nächste schwierige Aufgabe ein ganzes Bündel von Kühlern im ohnehin sehr engen Motorraum unterzubringen. Im Gegensatz zum Zetec sind hier

Wasserkühler, Ölkühler und !!!Ladeluftkühler für thermischen Aufgaben beim c20let zuständig. Nach diversen Rücksprachen mit Ralf und Arnold Pankalla habe ich mich für eine Wasserkühler vom 190E entschieden, den Ölkühler bei Mocal gekauft und als LLK fungiert ein Bauteil dass schon im Sierra Cosworth diese Aufgabe übernommen hatte. Der LLK musste allerdings in der Breite reduziert werden sowie von den 60er Anschlüssen auf 50er Anschlüsse reduziert werden. Nachdem die notwendigen Schläuche für die Druckseite des Luftversor



gung montiert waren, bot sich langsam ein vollständigeres Bild. Als letzte wichtige Umbaumaßnahme war nun der Auspuff an der Reihe. Ich hatte mir von Bernd Greindl eine im Durchsatz maßgefertigte Sidepipe incl. Metallkat anfertigen lassen.



Seine Arbeit ist perfekt und ein Augenschmaus. Aus zwei 90 Grad Edelstahlrohrbögen konnte ich nach dem Prinzip „Try and Error“ in stundenlanger Arbeit einen passenden Auspuffkrümmer schweißen.

Als letzte Arbeiten waren noch der Motorkabelbaum zu verlegen, die Benzin und Unterdruckleitungen anzuschließen sowie die Kühlwasserleitungen zu montieren. Im Februar 06 war es dann nach langer Arbeit so weit. Beim ersten Startversuch sprang der Motor an und mir das Herz höher. Nach einer weiteren Woche Feinabstimmung und Kosmetik lief alles wie am Schnürchen und, obwohl zunächst nur mit 205 Ps unterwegs, endlich hatte der Wagen die Leistung die ich ihm immer gewünscht hatte. Der Turbowumms ist schon genial.

Ich hab den Umbau bis heute nicht bereut und kann es nur jedem empfehlen. Es lohnt sich!!!

Es haben mir allerdings viele Menschen mit Rat und Tat beim Umbau geholfen, vor allem Ralf und Arnie (die immer noch ans Telefon gehen wenn sie meine Nummer sehen) und mein Freund Andy.

Gruß Euer Elmar

www.elmar-kleinert.de

Simply seven Klamotten

Slazenger T-Shirt 200

100% ringgesponnene Baumwolle. Weicher Griff. Kragen Rippstrick. Schulter zu Schulter Nackenband. Doppelnähte an Ärmel/Saum. Schlauchware. Gewebtes Nackenlabel. 5% Elasthan im Kragen. Schlauchware. 200 g/m²



Preis incl. gesticktem ssF Logo 10,- €



Kasaksweatshirt 100

Bequemes Kastensweatshirt aus 100% ringgesponnene Baumwolle. Lycrabündchen am Arm.

Seitenschlitze. Innen angerauht. 280 g/m²

Preis incl. gesticktem ssF Logo 23,- €

Slazenger Piquet Polo 100

Ärmel mit Ärmelbündchen, Schulter/Ärmelausschnitt und Abschluss mit Doppelnaht, 2 Kunststoff-Knöpfe Ton in Ton, mit Nackenband. 220 g/m²



Preis incl. gesticktem ssF Logo 18,- €



Kapuzensweater 80/20

Känguruhtasche. Doppelkapuze mit Kordel. Lycrabündchen an Arm und Saum. Innen angerauht. 280 g/m²

Preis incl. gesticktem ssF Logo 23,- €

Kurzärmeliges Oxford-Hemd 933

Oxford-Hemd aus 70% Baumwolle und 30% Polyester. Pflegeleichtes Material für minimalen Aufwand beim Bügeln. Verstärkter Button-Down-Kragen. Rückwärtige Schulterpasse mit zwei an den Seiten eingelegten Falten.



Preis incl. gesticktem ssF Logo auf dem Kragen 27,- € ... mein Favorit ;-)



Pro-Style Heavy Brushed Cotton

Gleichfarbiges Verschlussband mit Metallverschluss. Gestickte Luftlöcher.

Preis incl. gesticktem ssF Logo 9,- €

Simply seven Aufkleber in den Farben weiß, schwarz, rot, blau, grün, gelb

Preis w. g. 3,00 Euro



Fiberglas Sturmschirm

Fiberglasschaft. Softgriff. Ø 135 cm

Preis incl. ssF Logo 13,- €



Gruß von der Moderation

1. ssF Treffen

7.7.2007 im Sauerland



3. Akt

Tach auch,

am 2.2.2007 fahren wir, die Modis nochmals an den Ort der Handlung um letzte Vorbereitungen zu treffen und ein paar Gimmicks einzutüten. Wir treffen uns an diesem Tag um unser Highlight für Samstag, den 7.7.2007 zu besprechen und zu organisieren. Vieles wurde bereits per eMail, zahlreichen Telefonaten und bei einem ersten persönlichen Termin auf der Essener Motorshow besprochen. Da wir auf rege Unterstützung von dieser recht erfahrenen Seite für unser Event innerhalb des Treffens hoffen können, sollte es ein unvergesslicher Samstag werden. Wann wir detaillierte Einzelheiten verlauten lassen, da sind wir uns noch nicht einig. Ich würde es lieber heute als morgen erzählen, ich denke aber, wir haben bisher „dicht“ gehalten und so sollte und das auch noch ein paar Wochen gelingen.

Eure Modis



Für die langen Winterabende ohne Seven gibt es hier einige Link-Vorschläge.



www.admsportscars.co.uk



www.chestersportscars.co.uk



www.daxcars.co.uk



www.fishersportscars.co.uk



www.gdcars.com



www.kougar-cars.com



www.lueggsportscars.com



www.mac1motorsports.co.uk



www.marlinracing.co.uk



www.pembleton.co.uk



www.quantumcars.co.uk



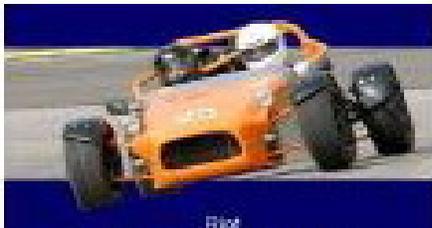
www.rawengineering.co.uk



www.stimsondesigns.com



www.stuart-taylor.co.uk



www.sylvia.co.uk



www.t5developments.com



www.tigerracing.com



<http://www.caterham.co.uk/>



<http://www.mnrtd.co.uk/index2.html>



<http://www.mk-sportscars.fsnet.co.uk/>



<http://www.tonigr.co.uk/>



<http://www.vindicator.co.uk/>



<http://www.westfield-sportscars.co.uk/>



www.ultimasports.co.uk



www.ykcsportscars.co.uk

simply seven BlödelPokal

Die ewige Liste ...



simply seven BlödelWanderPokal



Reiseempfehlung „Madllehen“

Hallo liebe Seven Freunde, ich glaube, die meisten von euch kennen das Gefühl, an einen Ort zu kommen an den man nur gute Erinnerungen aus der Kindheit hat. Ich möchte euch diese Gegend gerne als Reise-Ziel empfehlen, und ein wenig darüber berichten.

Als meine Eltern durch einen Zufall nach Berchtesgaden kamen dachten niemand daran, dass sich einer ihrer „damals“ noch nicht geborenen Söhne, 50 Jahre später an einen Computer setzt, um eine Reiseempfehlung zu schreiben.

Nun ein kleiner Rückblick: Also, meine Eltern standen 1956 im Fremdenverkehrsamt von Berchtesgaden, und waren auf der Suche nach einem Quartier. Clemens, der die Situation zufällig mitverfolgte sprach meine Eltern prompt an. Mit den Worten: „kommt’s doch mit zu mir naufi“ begann eine bis zum heutigen Tag anhaltende Freundschaft.

Gesagt,...getan!

Clemens bewirtschaftete einen kleinen Bauernhof an der Rossfeld Höhenringstraße.

Er setzte sich auf seine DKW mit 250 cm³, im Schlepptau meine Eltern im Borgward „Goliaht“ - die abenteuerliche Fahrt ging hoch bis auf 1200 m ü NN.

Borgward Goliaht



DKW 250



Ab dem Jahre 1960 hatte ich dann jedes Jahr, in den Sommerferien das Vergnügen, für 3 Wochen, Clemens, seine beiden Töchter, und die wunderschöne Landschaft näher kennen lernen zu können.

Ich erinnere mich, dass Clemens vor gar nicht langer Zeit eine Ehrung meiner Eltern organisierte, für 50 Jahre Treue! - So richtig mit Bürgermeister, Geschenken und Blumen für meine Mutter.

Nun zum Haus:

Das „Madllehen“ bekam seinen Namen wohl durch die Gegebenheit, dass auf dem Bauernhof nur Mädchen das Licht der Welt erblickten. (Madel wie Mädchen, und Lehen wie Bauernhof)

Heute wird der Hof von Maria - der jüngsten Tochter - und ihrem Mann Harry bewirtschaftet. Auch Clemens und seine Frau Liesel helfen noch, wenn Hilfe gebraucht wird.

Die wunderschöne Landschaft, die tollen Straßen sowie die langjährige Freundschaft zur Familie Reiser, ziehen mich immer wieder ins Berchtesgadener Land.

Das Madllehen liegt direkt an der Roßfeld Höhenringstraße

Hier zwei aktuelle Bilder :



Historisches

Die Roßfeldpanoramastraße liegt mit ihrer Scheitelstrecke auf dem bayerisch-österreichischen Grenzkamm, einem Ausläufer des Hohen Göll im Berchtesgadener Land. Sie bildet die Endschleife der Deutschen Alpenstraße in 1540 m Höhe. Die Deutsche Alpenstraße sollte die Quertäler der Alpen zwischen Bodensee und Königssee durch einen geschlossenen Straßenzug längs der Alpen verbinden, um den Fremdenverkehr zu fördern. Dies war erstmals eine Idee von Sanitätsrat Dr. Knorz aus Prien im Jahre 1927.



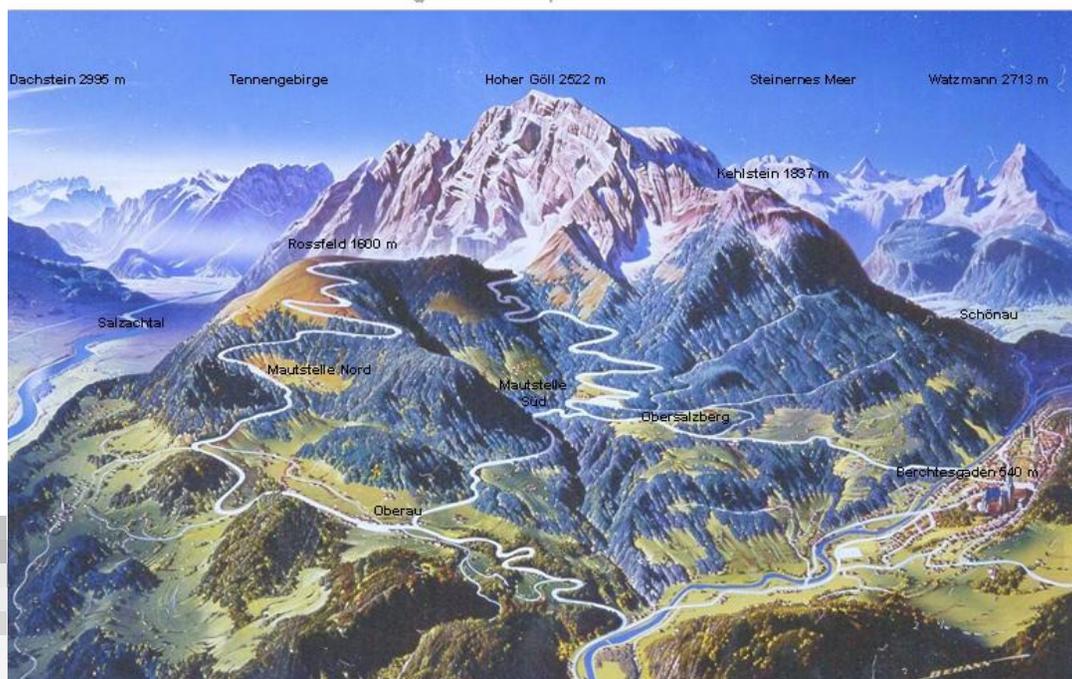
Der Bau der Roßfeldpanoramastraße wurde 1938 von der Bauleitung der Deutschen Alpenstraße begonnen. Erst nach dem Kriegsende konnte sie vom Straßenbauamt Traunstein fertig gestellt werden. Die Baukosten betragen bis zur kriegsbedingten Einstellung der Bauarbeiten 14 Mio. Reichsmark. Die Kosten für die Fertigstellung in Abschnitten bis zum Jahre 1962 betragen 3,3 Mio DM. Die Roßfeldstraße als Abschluß der deutschen Alpenstraße sollte dem Kraftfahrer noch einmal die Schönheit der Berchtesgadener Alpenlandschaft und einen Einblick ins über 1000 m tiefer gelegene Salzachtal vermitteln. Ein weiterer Grund für den Bau der Straße lag wohl auch darin, den immer zahlreicher werdenden Besuchern aus gebührender Entfernung Einsicht in den Hochsicherheitsbereich des Obersalzberges zu geben, der ab 1937 für die Öffentlichkeit gesperrt war. Während der Kriegszeit ruhte der Bau. Zur Sicherung des Berchtesgadener und Salzburger Raumes gegen feindliche Luftangriffe wurde ab dem Juli 1943 begonnen auf dem Roßfeld eine „Flak-Großkampfbatterie“ einzurichten. Ab dem Frühjahr 1944 waren 25 Flakgeschütze in Stellung.

Seit Fertigstellung der gesamten Strecke im Jahre 1956 (für eine Teilstrecke bereits ab 01.10.1954), wird eine Straßenbenutzungsgebühr (Maut) erhoben. Aus diesen Mauteinnahmen müssen seither die Kosten für die gesamte Unterhaltung der Straße mit dem aufwändigen Winterdienst und die Verwaltungs- und Lohnkosten abgedeckt werden.

PKW incl. Fahrer	4,30 €
Person / Erwachsener	1,70 €
Person / Kind	1,10 €
Familientarif (PKW + 2 Erw. + Kinder)	6,50 €

Heute besuchen die Höhenringstraße jährlich ca. 16000 Motorradfahrer aus verschiedenen Ländern und genießen eine Fahrt auf das Rossfeld. Zahlreiche Serpentinstraßen führen auf eine Höhe von fast 1600 m über NN. Die Rossfeldstraße ist ein idealer Ausgangspunkt für kleine Wanderungen oder auch eine anspruchsvolle Bergtour auf den Hohen Göll.

Lage der Rossfeldpanoramastraße

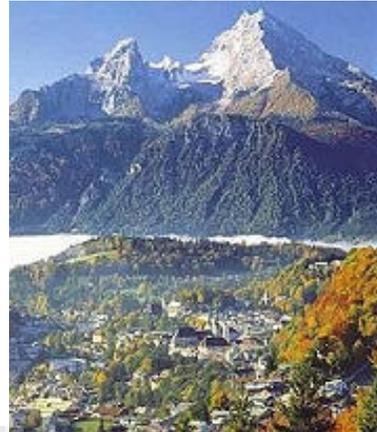


Mautpreise

Die Anreise zur Pension Madllehen ist **mautfrei** zu erreichen. Das Haus mit eigener Landwirtschaft ist seit Generationen in Familienbesitz, und liegt ca. 300 m vor der Mautstelle Nord. Das heißt, dass man es jedes Mal, wenn es zum Quartier geht, ordentlich fliegen lassen kann.

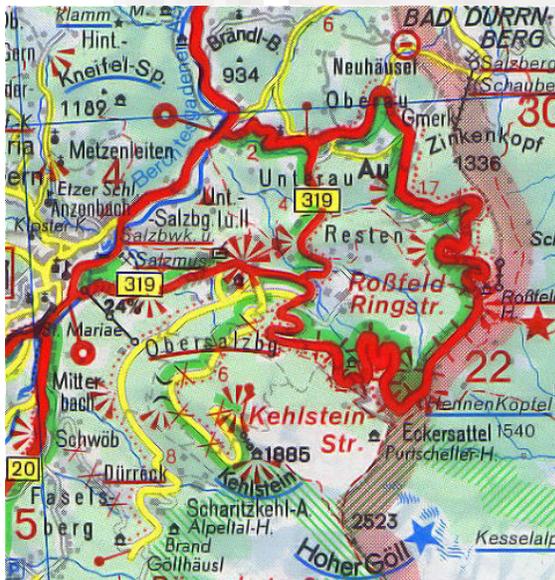
Die Unterbringung kostet im Jahr 2007 : 20,00 Euro pro Person inkl. Frühstück. Die Zimmer mit Balkon, Dusche, WC, und TV sind im Bauernstil eingerichtet.

Kontaktadresse:
Reiser Harald u. Maria
Rossfeldstr. 119
83471 Berchtesgaden
Telefon: (0 86 52) 31 54 - Telefax: (0 86 52) 97 90 63



Weitere Ausflugsziele in der näheren Umgebung:

Kehlsteinhaus



- Enzian Brennerei Grassl
- Almbachklamm und Kugelmühle
- Salzbergwerk Berchtesgaden
- Der Königssee
- Salzburg (oder der Salzburgring)

CATERHAM CAR CLUB

Deutschland
Verein für

Caterham Seven und Lotus Seven Enthusiasten

CATERHAM



Jeder, der einmal in einem original Super Seven gefahren ist, wird die Faszination dieses englischen Roadsters nicht mehr loslassen.



Der Lotus Seven und sein einzig lizenziertes Nachfolger, der Caterham Super Seven, verkörpern die Philosophie des genialen Formel 1 – Konstrukteurs Colin Chapman in Reinkultur:

„Hohes Leistungsgewicht durch besonders geringes Fahrzeuggewicht mit Alukarosserie.“

Diese Konstruktion, die im Jahr 2007 ihr 50-jähriges Jubiläum feiert, wurde oft kopiert – aber nie erreicht.



Der original Super Seven ist das einzige Fahrzeug, in dem man jede Minute einer Fahrt von A nach B ge-



nießt, zum Geschäftsbesuch, Theater oder Restaurant stilecht vorfährt und am nächsten Morgen auf der Rennstrecke in vorderster Reihe um Bestzeiten kämpft. Um diese Erfahrungen auszutauschen und sich gegenseitige Hilfe bei der Pflege und Erhaltung dieser unvergleichlichen, englischen Roadster zu geben, wurde der „Caterham Car Club Deutschland“ von 7 Seven-Enthusiasten gegründet.



Auf unserer Internetseite informieren wir alle Super Seven Liebhaber über Wichtiges und Neues zum original Seven sowie über den Verein.

Mit Hilfe aller Mitglieder wollen wir technische Informationen und Tipps sammeln und untereinander zugänglich machen.



Die Freude und die Faszination des unverfälschten Lotus- und Caterham Super Seven wird bei regelmäßigen Stammtischen, gemeinsamen Ausfahrten und Veranstaltungen gefördert.

**„designed for racing,
built for living“**



Wie formulierte es ein englischer Reporter ?

„Mit keinem anderen Fahrzeug kann man auf einer kurvenreichen Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 119 km/h erreichen, ohne jemals schneller als 120 km/h zu fahren.“



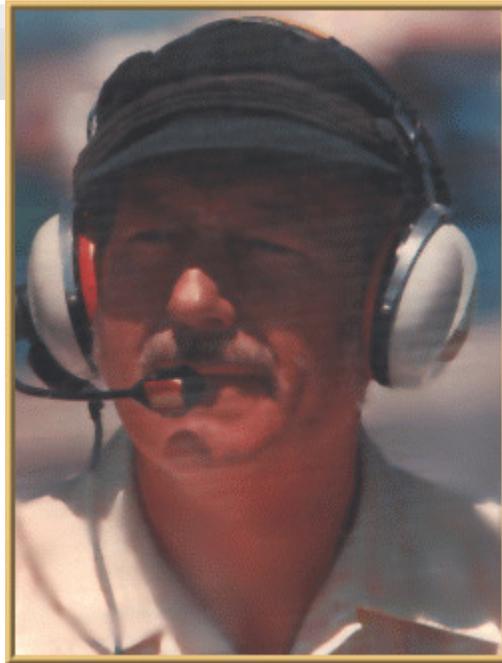
CATERHAM CAR CLUB

Deutschland
Verein für

Caterham Seven und Lotus Seven Enthusiasten
Grüner Weg 1 · 55288 Armsheim
www.CaterhamCarClub.de

Best Moments





DAS GEHIRN DER FORMEL 1

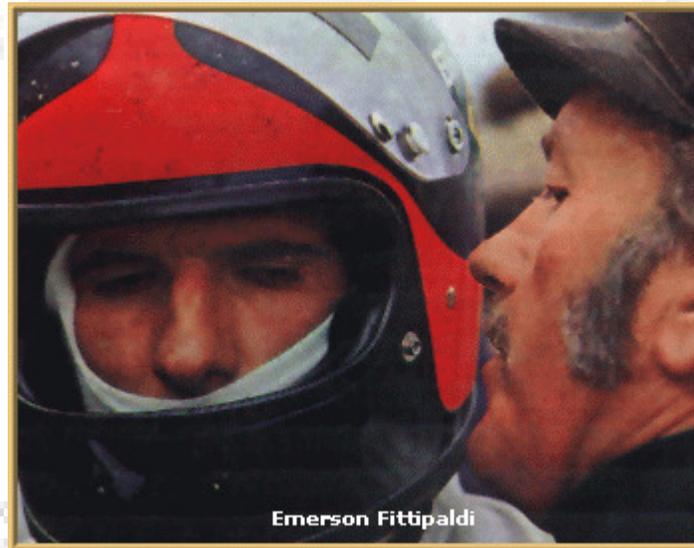
Colin Chapman: Eine Personenbeschreibung

Man muss sich endlich von diesem absurden Vorurteil lösen, dass dieser Colin Chapman ein technologischer Hasardeur gewesen sei. Einer, dem alles Menschliche so fremd war, dass er das Leben nicht im geringsten respektierte. Ein Diktator, der seine Mitarbeiter wie Sklaven ausbeutete. Alles was diesbezüglich in den letzten vier Jahrzehnten geschrieben wurde, und es war gewiss nicht wenig, ist, noch vorsichtig ausgedrückt Unsinn und gehört eigentlich in den Papierkorb. Vorurteile werden nicht dadurch wahrer, in dem man sie permanent wiederholt.

Der 16. Dezember 1982 war ein bitterkalter Wintertag mit Eis und noch mehr Schnee. Es ist der Tag, an dem Colin Chapman mitten in der Nacht einen Herzinfarkt erlitt. Die Mitarbeiter von Team Lotus in Schloss Ketteringham Hall waren längst gegangen, Chapman war in seinen privaten Räumen schon mehrere Stunden lang allein. Er starb wie sein großer Rivale Enzo Ferrari einige Jahre später: Sehr, sehr einsam. Genies haben keine Freunde, sondern bestenfalls Bewunderer. Dafür um so mehr Feinde. Bei Enzo Ferrari war das in jeder Hinsicht genauso, doch der Italiener erreichte das gesegnete Alter von 90 Jahren, und dies fast bis zum Ende bei relativ stabiler Gesundheit. Colin Chapman ist jung gestorben, mit nur 54 Jahren, und viele davon wurde er von höllischen Magenschmerzen regelrecht gequält.

Auf dem Gipfel höchster Leistung ist die Luft sehr, sehr dünn. Da ist der Absturz fast schon vorprogrammiert. Um das Genie gruppieren sich Demagogen, Opportunisten und selbsterniedrigende Befehlsempfänger.

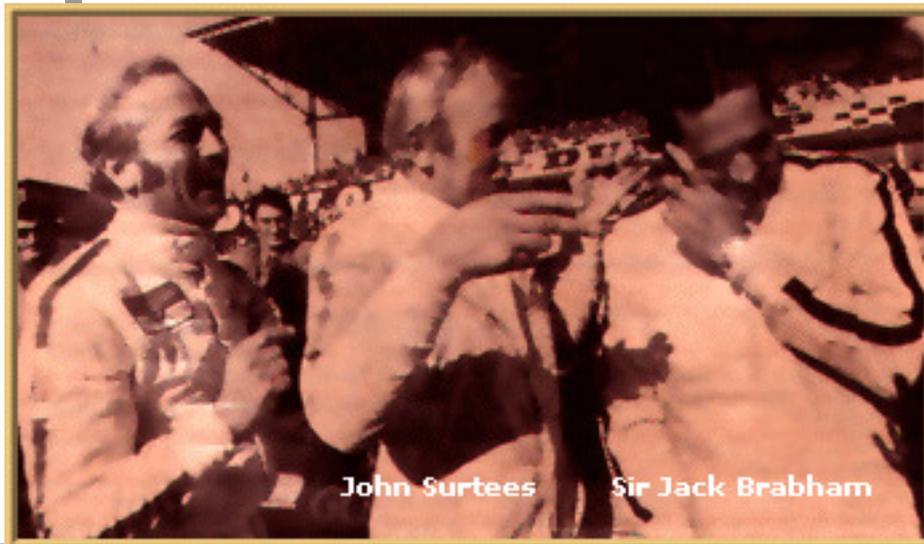
Diese Entourage ist bizarr und sie ist unheimlich. Da ist überall Raum für Verschwörungen, aber nicht der geringste Platz für Vertrauen. Das Genie braucht deshalb Härte, eiskalte Berechnung und vor allem permanente Wachsamkeit. Die Gefahr, dabei wahnsinnig zu werden, ist ungeheuer groß. Es ist ein Szenario, das auch in den *Archipel Gulag* gepasst hätte. Man kann dieses dreckige Spiel mitspielen oder man kann es bleiben lassen, nur wird man diesem Falle daran zugrunde gehen.



Colin Chapman war ein Generalist, der grosse, historische Lösungen liebte. Detailversessen wie Ron Dennis war er nicht und deshalb auch nicht so spielfähig. Chapman war diplomierter Ingenieur, nicht Mechaniker. Der Sohn eines Hotelmanagers gehörte von Geburt an zum Mittelstand. Im angloamerikanischen Raum ist der Begriff der *Elite* nicht negativ besetzt. Wer zu ihr gehört, braucht Werkzeuge nicht mehr anzufassen, kann es sich zeitgleich aber wieder leisten, Sponsorjacken statt Gucci-Anzügen zu tragen. Colin Chapman war eine durch und durch elegante Persönlichkeit, auch in sportlicher Kleidung. Manchmal wurde er, etwa an einem Flughafen, mit dem Amerikanischen Filmschauspieler David Niven verwechselt und die Ähnlichkeit mit ihm ist wirklich sehr, sehr auffällig. Chapman war großzügig und meistens charmant, aber er war extrovertiert wie ein Südeuropäer. Gerade deswegen musste man sich im Spanien zu Franco-Zeit ernsthafte Sorgen machen und auch sonst hat es zwischen ihm und der Polizei, nun sagen wir, manchmal Meinungsverschiedenheiten gegeben.

Chapman war, immer offen, immer direkt, manchmal auch vor den Kopf stoßend, weder Diplomat, noch Politiker. Gerade deswegen hätte es F.I.S.A.-Präsident Jean-Marie Balestre es so gerne gesehen, wenn er Bernie Ecclestone am Anfang der achtziger Jahre an der Spitze der *Formula One Constructors Association* abgelöst hätte. Als Stratege war Chapman um keine Kriegslist verlegen, als Partner war er geprägt von einer Loyalität, die man bei ihm niemals vermutet hätte.

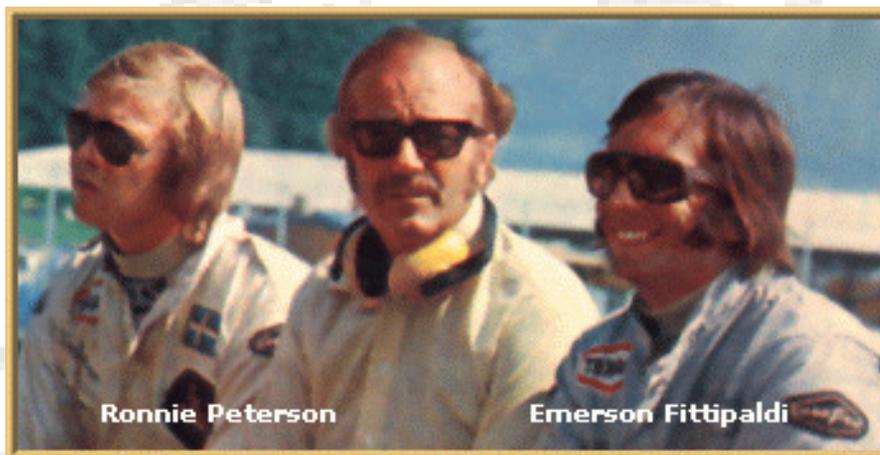
ist auch nicht unbedingt ein Kompliment, es sei denn, man umgibt sich grundsätzlich nur mit Beamtenseelen. Visionen kann man nicht verwalten, man muss sie leben, und das kostet enorm viel Substanz. Colin Chapman's Designer Maurice Phillippe hat das, viele Jahre nachdem er Team Lotus verlassen hatte, irgendwann nicht mehr geschafft. Da setzte er seinem Leben ein Ende, in seinem Garten und an einem Apfelbaum. Manche Mitarbeiter Chapmans wuchsen an ihm, wie Emerson Fittipaldi, Herbie Blash, später Mario Andretti und Nigel Mansell. Andere zerbrachen an ihm wie Dave Walker, John Miles oder Eddie Dennis. Adjutant Peter Warr hielt härtestem Druck stand, er führte das Team ab 1983 als Vermächtnis weiter, obwohl es Hazel Chapman, Colins Witwe, ganz alleine gehörte. Wenn keine Sponsoren mehr da sind, wenn die Fernsehkameras ausgeschaltet sind, geht es in Grand Prix Teams oft zu, wie auf dem Bau oder beim Militär, machen wir uns da ja nichts vor. Man muss, das ist ja oft diskutiert worden, nicht unbedingt verückt



sein, mit dem Grand Sport verwickelt zu sein, aber es hilft einem wirklich. Colin Chapman war im Motorsport, weil er den Wettbewerb liebte. Auf der Piste ebenso wie in der Fabrik oder im Konstruktionsbüro. Chapman wollte Siege, keine Punkte. Da stand er ganz im Gegensatz zu seinem eher rustikalen Rivalen Ken Tyrrell, vorallem aber zu Bruce McLaren, der ja immer Fahrer und Konstrukteur in Personalunion war. Nur wenige wissen heute, dass auch Chapman seine Autos einst auch selbst gefahren hatte.



Das waren seine ersten, ultraflachen Lotus Sportwagen, mit denen er sogar zu den 24 Stunden von Le Mans angetreten war. Zum einem Grand Prix-Cockpit kam er nur ein einziges Mal: Für den Grand Prix von Frankreich 1956 in Reims war er bei Vanwall Teamkollege des späteren Weltmeisters Mike Hawthorn (1958 bei Ferrari). Colin Chapman qualifizierte sich für einen ausgezeichneten fünften Startplatz. Doch beide Vanwalls kollidierten wenig später im Training und Chapmans Auto liess sich vor Ort nicht mehr reparieren. Seit dem Grand Prix von Monaco 1959 war Chapman selbst Chef eines Grand Prix Teams mit Graham Hill und Cliff Allison, der beim Debut gleich Platz 6 belegte. Von da an stand er nur noch auf der anderen Seite der Leitplanke, war meistens der Boss, selten die Vaterfigur, niemals der Kumpel.



Colin Chapman war in der Tat jener Minimalist, für den er immer hingestellt wurde. "Ich nehme niemals von irgendetwas zuviel," hatte er einmal gesagt. Leichtbau war Philosophie, nicht Ideologie. Im Mittelalter waren Philosophie und Mathematik nicht voneinander getrennt und die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts waren das Mittelalter des Rennwagenbaus. Keine Frage, Lotus-Rennwagen erlitten viel häufiger Defekte am Chassis, viel häufiger Materialbrüche als die Autos der Mitbewerber. Lotus-Rennwagen waren aber auch mit Abstand am schnellsten. Leichtbau ist nicht per se gefährlich, aber in den sechziger Jahren war vieles noch nicht erforscht. Colin Chapman arbeitete, anders als viele Konstrukteure jener Zeit, mit wissenschaftlichen Methoden, deren Richtigkeit unbestritten ist. „Der beste Rennwagen ist derjenige, der nach der Ziellinie zusammenbricht," sagte einst Professor Ferdinand Porsche, auch er ein Genie, auch er verfeimt. Chapman mag für den Tod sechs seiner Piloten eine gewisse Form von Verantwortung tragen, in etwa so wie ein demokratisch legitimiertes Regierungsmitglied die politische Verantwortung für eine bestimmte Maßnahme zu tragen hat. Schuld aber trifft ihn persönlich nicht im geringsten. Die Unfälle von Alan Stacey, Ricardo Rodriguez und Mike Spence waren höhere Gewalt oder Schicksal, das kommt auf den Standpunkt des Betrachters an. Jim Clark starb wegen eines Reifenschadens, Jochen Rindt wegen des Fehlers bei einer Drittfirma, Ronnie Peterson, weil erst ein Konkurrent, dann die behandelnden Ärzte kapitale Fehler gemacht hatten.

Die viel zitierten *Lotus-Defekte* waren Erfindungen der Sensationspresse, Werke von Blutjournalisten, die es bis heute nicht unterlassen können, stets neues Öl ins Feuer zu gießen. Wenn Lotus-Rennwagen zerbrachen, war das meist das Resultat von Produktions- nicht von Konstruktionsfehlern. Chapmans Pläne umzusetzen, war für den Mann an der Werkbank oft extrem schwierig. Und viele von Chapmans Mitarbeitern oder Partnern, wie den Brüdern Frank und Mike Costin oder auch Keith Duckworth, gingen, nicht selten nach heftigem Streit, ganz eigene Wege. Schon aus diesem Grunde hätte es ohne Colin Chapman den Welterfolg von *Cosworth* niemals gegeben.



Die Liste von Colin Chapmans Erfindungen ist unglaublich lang. Sie reicht vom Monocoque über den Motor als tragendes Element bis hin zum Flügelauto. Chapman, der Flieger, war ein enthusiastischer Aerodynamiker. Er war ein Mann, der die grosse Linie vorgab, die Routinearbeit wusste er zu deligieren, war aber ein Pedant bei deren Beaufsichtigung. Viele bereits existierende Methoden und Systeme griff er auf, perfektionierte sie und adaptierte sie für den Rennwagenbau. Auch ein Colin Chapman konnte das Rad nicht neu erfinden, aber er war in der Lage, Dinge ganz schnell neu zu definieren. Das Monocoque stammt aus dem Flugzeugbau und die aktive Radaufhängung war ursprünglich dazu gedacht, in Ambulanzwagen auf schlechten Landstrassen für eine ruhigere Fahrt zu sorgen, damit der Patient noch während des Transports hinreichend medizinische Behandlung erfahren konnte. Schonungslose Analyse in Verbindung mit konsequenter Umsetzung gehörten zu Colin Chapman ebenso wie der Wille zur Macht. Als er Ferrari an Siegen übertroffen hatte, war er, obwohl er keinerlei Amt besaß, der mächtigste Mann im internationalen Motorsport. Chapman besaß Autorität qua fachlicher Kompetenz, aber auch persönlicher Integrität und für seine rund 800 Mitarbeiter ging er durchs Feuer. *Group Lotus* war in den sechziger und siebziger Jahren wirklich schon ein kleiner Konzern. Auch in geschäftlichen Angelegenheiten war er ein Pionier. Als 1968 die Nationalfarben für internationale Wettbewerbe im Motorsport freigestellt wurden, war er der erste, der einen Rennwagen komplett in den Farben eines kommerziellen Sponsors präsentierte. Viele Puristen haben Chapman die plötzliche Aufgabe des *British Racing Green* sehr, sehr übel genommen. Dabei war er doch ein Traditionalist und auch ein Patriot. Chapman schuf Traditionen selbst und hielt sich nicht mit der Konservierung alter Dinge auf. *John Player Special* war auch im Jahr 2000 noch

immer der bekannteste Markenartikel, für den im Grand Prix Sport geworben wurde. Geld war für Colin Chapman nur immer dann ein Problem, wenn keines mehr da war und auch das ist passiert, machen wir uns da ja keine Illusionen. Der Verkauf der Strassenautos, deren Produktion wirtschaftlich unabhängig von *Team Lotus Ltd.* ablief, geriet mehrfach in eine tiefe Krise. Und nicht immer zahlten Sponsoren, wie sie das hätten tun sollen. Manche sonnten sich im Glanz der Grand Prix Siege, und verschwanden ganz schnell wieder. Es gab für Colin Chapman einige Geschäftspartner, für die wäre das Prädikat *unseriös* noch ein Kompliment gewesen. Wo grosse Mengen von Geld im Spiel sind, wächst die Begehrlichkeit und manchmal auch die Korruption. Welche Rolle der Zusammenbruch des De Lorean-Projekts in Nordirland (und die seines US-Amerikanischen Urhebers) gespielt hatte, der am Ende von Colin Chapmans ziemlich kurzen Lebens stand, muss offen bleiben. Dem korrekt arbeitenden Beobachter verbieten sich aus naheliegenden Gründen jedwede Spekulationen darüber.

Für Enzo Ferrari stand immer der Motor im Zentrum des Rennwagenbaus. Für Colin Chapman war es das Chassis, der ideale Grand Prix Rennwagen wäre also ein *Lotus Ferrari* gewesen. In Jim Clark fand Chapman die geniale Ergänzung als Fahrer. Chapman bezeichnete den Schotten als seinen allerbesten Freund, aber ob es umgekehrt allerdings genauso war, da bin ich mir nicht so sicher. Das Deutsche Massenblatt *Bild Zeitung*, Europas größte Tageszeitung nannte Colin Chapman kurz nach seinem Tod voller Respekt: *Das Gehirn der Formel 1*. Dabei ist dieses Boulevardblatt doch eigentlich dafür bekannt, nicht einmal vor den Mächtigen dieser Welt irgendeinen Respekt zu haben. Es wäre gut zu wissen, ob auch die Generationen des dritten Jahrtausends Persönlichkeiten wie Colin Chapman hervorbringen können, aber auch diesbezüglich habe ich da meine Zweifel. Colin Chapmans Leben gab viele Antworten. Sein Tod stellt uns viele Fragen.



Quelle <http://www.research-racing.de>

Ein Stammtischsonntag im Kalletal

Da unser Stammlokal (unter anderem auch Ponyranch für Kids) am 18. Juni Sommerfest hatte, haben wir kurzfristig unseren Stammtisch auf die Kartbahn in Kirchlengern (30Km um die Ecke) verlegt. An diesem Sonntag kündigte sich sogar Besuch aus Holland an. Willy van Dalen, der in Enschede den QUANTUM XTREME vertreibt, kam mal just zu unserem Stammtisch eingeflogen. Für Gesprächsstoff war natürlich gesorgt, da niemand von uns den Seven kannte. Dann ging's ab auf die Kartbahn und unsere Pistensau zeigte uns mal wieder allen, wo der Hammer hing!



Da an diesem Sonntag bei Diepholz noch ein Oldtimertreffen war, das Wetter nicht besser sein konnte, machten wir uns nach dem Kartfahren auf Richtung Aschen. Ein Geheimtipp. Ein wirklich kleines, aber feines gemütliches Treffen in einem winzigen Bauernhaus-Museum auf dem Lande, wo wir garantiert in diesem Jahr wieder hinfahren. Der Termin steht auch schon: 16/17. Juni. Passend natürlich wieder ein Stammtisch-Sonntag.



Vorschau auf das Februar Journal

Der 4. Akt zum 1. simply seven Treffen am 7.7.2007 im Sauerland

7.7.2007



simply seven

...back to the roots

Simply seven BlödelPokal Februar u. März 2007

Tag der offenen Tür Westermann Motorsport



Caterham Brunch Hoffman & Rink

