

# SSF Journal

Caterham-  
Christmas-Drift-  
Challenge 2008

Der Weg zum Se-  
ven

Oldtimer Grand  
Prix 2008

Ablagefach im  
VM Tunnel

Februar 2009

Nr. 8



**simply seven**

*back to the roots*

## ADMINs Ergüsse

Hallo meine lieben ssF´ler,

es ist soweit. Ralle hat das 8.ssF Journal fertig gestellt nun ist es online. Dieses Journal widmet sich zum Einen Gordon´s Weg zum Seven, einer Beschreibung für ein Ablagefach im Mitteltunnel zum Anderen der Caterham Drift Challenge von Thomas Klein incl. Weltrekordversuch. Ein anderes beherrschendes Thema wird der OGP sein. Es gibt einen kleinen Rückblick auf 2008 und natürlich eine Vorschau auf den kommenden OGP. Wie Ihr wisst haben wir das Areal B4 wieder zugesprochen bekommen und sind in Vorbereitungsphase eingetreten. Dort sind der Caterham Car Club e. V. CCCD und die Jungs der Sevenfreunde Aachen auf diverse Hilfen angewiesen, damit dieses Event mal wieder den Anforderungen gerecht wird. Zu toppen ist der vergangene OGP eh nicht und so versuchen wir einfach dort wieder anzusetzen.

Benötigt werden noch ca. 20 Bierzeltgarnituren. In dieser Ausgabe findet Ihr die entsprechenden Ansprechpartner in der angefügten Orga Liste.

Eure Admins



### **IMPRESSUM** muss man haben:

**Herausgeber** sind wir:

Die Moderation des simply seven Forums:

Goldbach R.	ralle@simplyseven.de	02102/445245
Bücken R.	ralf@simplyseven.de	02464/906984
Steinmetz M.	steini@simplyseven.de	05521/5728

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

Ralf Bücken – Fontanestraße 16 – 52445 Titz – [journal@simplyseven.de](mailto:journal@simplyseven.de)

**Auflage:**

Beliebig viele [www.simplyseven.de/download.htm](http://www.simplyseven.de/download.htm)

## Caterham-Christmas-Drift-Challenge 2008

Thomas Klein - alias "www.7 cars.de,, - lies es Ende 2008 noch mal so richtig krachen. Zum Abschluss seines 25 Jährigen Jubiläums von 7 Cars Deutschland organisierte er die Caterham-Christmas-Drift-



Challenge.

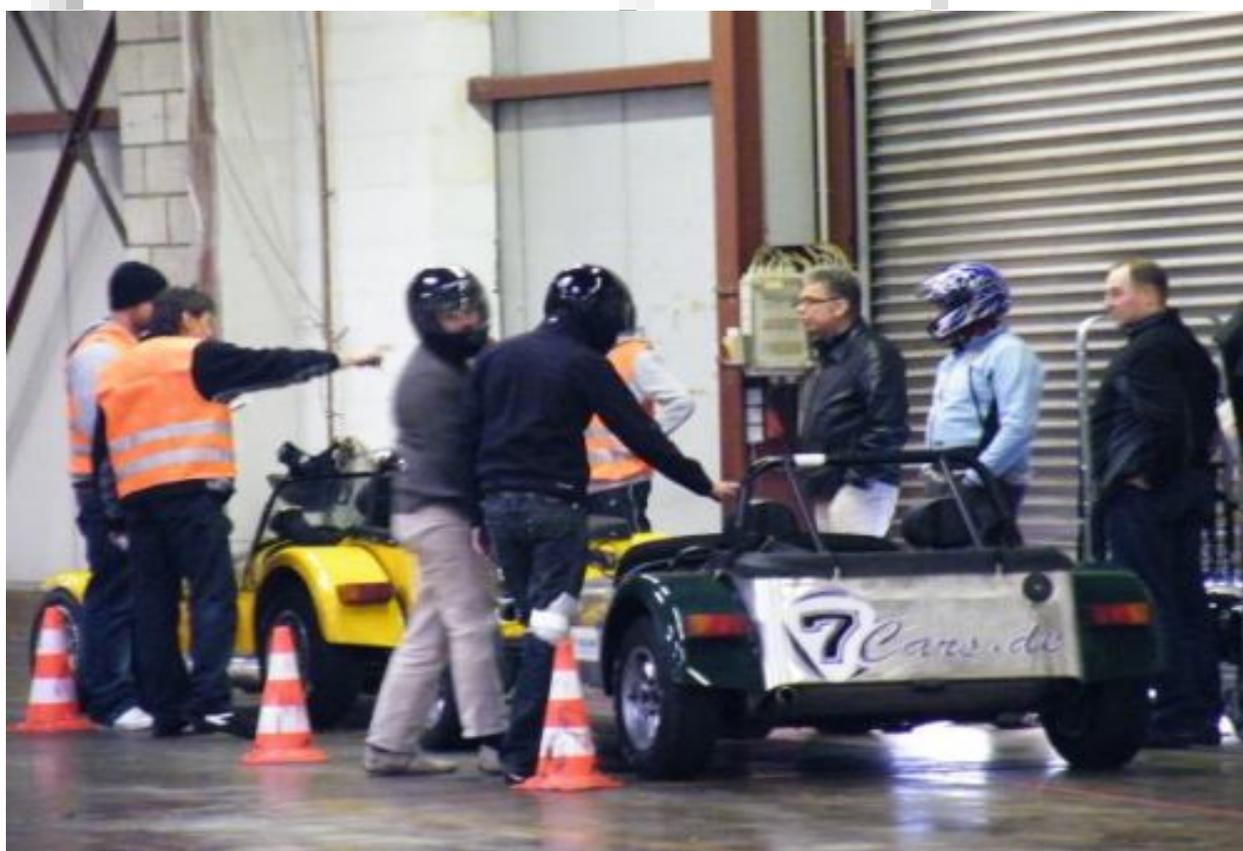
Thomas ließ sich den Schlüssel der Halle auf der Wiesenstraße in Neuss geben, um die Vorbereitungen für die Christmas-Drift-Challenge in Angriff zu nehmen. Es wurden Säcke mit Styropor gefüllt um einige markante Stellen, und die Cat's vor Einschlägen zu schützen. Das sich die Arbeit als nützlich erweisen sollte zeigt die-

s e s  
Bild

BUCHST DU HIER!



Als ich in der Halle ankam ,warten schon einige ungeduldig darauf, dass Thomas den Startschuss gibt und die ersten Kreise gedreht werden können. Hier ein paar Bilder die zeigen welchen Spaß alle Teilnehmer hatten.



**Lotussi's stark vertreten**



**Moni lernt Michael kennen**









und es geht weiter !!

Der nächste Termin ist am **Samstag 28.2. - Sonntag 1.3.2009**  
mit einem Weltrekordversuch

Hier ein kleiner Vorgeschmack

<http://de.youtube.com/watch?v=yRyo991Tybg>

Der Ablauf ist wie folgt.

Wir stellen zwei Caterham Super 7 inkl. Helmen und Kopfhäuben. Beide Super 7 starten unmittelbar hintereinander. Die Fahrzeit verdoppelt sich hierdurch.

Wir beginnen mit einer Begrüßung und theoretischen Einweisung um 9.00 Uhr. Von 9.30 - 12.30 starten wir mit den Trainingsläufen.

Jeder Lauf umfasst zwei Runden mit zwölf 360 ° Donuts und einer Fahrzeit von ca. 3 Minuten. Jeder Teilnehmer startet somit spätestens alle 30 Minuten, bei einer Teilnehmeranzahl von max. 20 Fahrern pro Veranstaltungstag.

Die Reihenfolge der Teilnehmer wird auf einer Tafel festgehalten. Die nachfolgenden Teilnehmer sollten mit aufgezogenen Helmen bereit stehen um den Ablauf zu beschleunigen. Helfer sind Ihnen beim Sitz einstellen und anschnallen behilflich.

Mittagspause mit Taxifahrten für Gäste und Zuschauer von 12.30 - 13.30 Uhr

Die Wertungsläufe werden nicht auf Zeit gefahren. Von einer Jury, die aus dem Publikum gewählt wird, werden die schönsten Drift`s mit 1 - 4 bewertet.

Am Ende der Veranstaltung zählt die höchste, addierte Punktzahl aus allen Wertungsläufen. Jeder Teilnehmer erhält einen Pokal.

Die Siegerehrung wird gegen 18.00 statt finden.

Nach jedem Lauf werden die Super 7 gewechselt. Wer zuerst auf einem SV Chassis, auch für 2 Meter große Fahrer gestartet ist, wechselt zum 2. Lauf in den Super 7 mit Standardgröße. Hierdurch werden Sie schnell die Unterschiede von breiterer Spur und längerem Radstand sowie den Leistungsunterschied von ca. 50 PS spüren.

Ab 18.30 Uhr starten wir den Lauf zur Champions - Drift - Challenge mit den 3 Tagesiegern aus der ersten und den 2 Tagessiegern der aktuellen Veranstaltung.

Für Ihr leibliches Wohl wird den ganzen Tag gesorgt werden. Das Catering ist in der Startgebühr von 249 Euro enthalten. Bei 7 Stunden Veranstaltungsdauer kommt jeder Teilnehmer 14 x 3 Minuten zum Einsatz. Das entspricht einer Mindestfahrzeit von 42 Minuten und 168 Donuts. Sie werden das schaffen, wir wissen das schon !

Ab 19.00 werden wir unseren Weltrekordversuch starten. Es gilt 86 Donuts zu toppen.



Mit freundlichen Grüßen

Thomas Klein

Seven Cars & Parts Automobile  
GmbH  
Ringbahnstr. 9  
41460 Neuss

Tel.: 021 31 - 71 81 432  
Fax: 021 31 - 71 81 437

Web: [www.7cars.de](http://www.7cars.de)

UST-Nr.: DE119366506

## Der Weg zum Seven...

Alles begann als ich mit 16 Jahren per Anhalter unterwegs war. Nach immer wieder alten VW's und Opel's hielt ein Fahrzeug an, dass ich bis dahin schlichtweg als "irgendein Oldtimer" abgetan hatte. Ein etwas älterer Fahrer hielt an und fragte nicht wohin ich will, sondern wie weit ich muss. Das alleine fand ich schon seltsam. Als ich dann sagte: "Naja kommt drauf an. Also bis Oettingen würde reichen das sind so 18 Km" war ich umso verblüffter, als er sagte: "Dann mal rein mit dir und wohin soll's am Ende der Reise gehen?" An diesem Tag sollte sich allerdings alles im Bezug auf Autos bei mir ändern.



Der hier schaut dem damaligen „Taxi“ sehr ähnlich....

Als wir dann ein Stück gefahren waren wurde ich dann doch etwas skeptisch bzgl. "irgendeinem Oldtimer" und fragte nach, wie alt denn das "Teil" ist. Er schaute sehr erfreut und sagte dann: "2 Jahre warum?". Als ich dann erklärte, dass ich bisher dachte in einem mindestens 20 Jahre alten Auto zu sitzen schmunzelte er und fragte, wie ängstlich ich den sei. Etwas überrascht antwortete ich natürlich, dass ich keine Probleme mit dem Mitfahren hätte.

Ab diesem Zeitpunkt war es dann passiert: Ich hatte mich verliebt in etwas was ich bis dahin nicht wusste, was es überhaupt ist. In einen Seven! Der gute Mann bog auf einmal auf Nebenstrecken ab und meinte nur, ich solle keine Angst haben, er bringt mich schon hin wo ich möchte. Ich bestätigte nochmals das ich kein Problem bisher habe und schon ging alles etwas zügiger voran. Als wir damals durch die Kurven jagten war es um mich geschehen. Man hätte das Lächeln höchstens operativ entfernen können.

Ich verbrachte nunmehr einige Zeit damit, weniger spektakuläre Fahrzeuge zu fahren - doch nie ging mir dieser Tag aus dem Kopf. So kam es auch, dass ich der Meinung war, mit anderen Fahrzeugen so viel Spaß haben zu können. So folgte nach einigen "untermotorisierten" Fahrzeugen mit 50 bzw. 75 PS dann ein Golf 2 GTI. Mein bisher stärkstes Fahrzeug das damals auch ein Sportfahrwerk besaß. Doch schon bald stand fest, dass es wohl auch nicht das war, was ich wollte. Kurze Zeit später hatte ich einen Polo erworben, dem als erstes ein Steffan Fahrwerk eingepflanzt wurde. Nach dem bördeln der Kotflügel war dann auch Platz für 195er Reifen auf 14 Zoll was schon relativ ungewöhnlich war für dieses an die Leistung wurde durch dann in Endchen hatte und Bauteilen des Fahrzeug. Dann ging es Das 75 PS Aggregat den G40 ersetzt der ausbaustufe 150 Pferd- die Bremsanlage aus VW -Lagers ersetzt.



So kam es dann, das schon damals der TÜV mich persönlich kannte und jedes mal am Heulen war als ich kam. Die Bremsanlage war das schlimmste. Als der TÜV-Mensch fragte was ich denn da schon wieder verbaut hatte, schüttelte er nur den Kopf. Handelte es sich doch um die vorderen innenbelüfteten Scheiben vom Golf 2 GTI 16V und hinten um Scheibenbremsen von einem Audi Quattro. Auf dem Prüfstand machten die Bremsen natürlich einen sehr guten Eindruck. Doch der TÜV verlangte diverse Unterlagen und Co. aus Wolfsburg da er meinte das man sowas nicht machen kann und darf. Als ich dann auch mit einem VW Mitarbeiter per DU war, hatte ich dann nach 9 mal TÜV Termin ohne auch nur eine Schraube zu ändern, den Segen. Vielleicht war das genau das was ich für später mal brauchen sollte: Geduld mit dem TÜV.

Es vergingen die Jahre dann wieder mit normalen Standard Fahrzeugen. Doch der Gedanke an einen Seven blieb bestehen.

Immer wieder zog es mich auf AutoScout und Mobile.de um ab und an mal wieder zu träumen. Die Preise für "geTÜVte" Fahrzeuge waren aber immer jenseits des Budgets und so blieb alles beim alten. Nach der Geburt meines Sohnes schien dann alles endgültig vorbei.

Ein eigenartiger Umstand auf den ich hier aber nicht näher eingehen möchte brachte mich dann aber eines Tages dazu einfach einen in meinen Augen günstigen Seven zu kaufen.



Leider machte ich wohl wie viele andere auch den Fehler, mich vorher nicht zu informieren. Aber entgegen der weitläufigen Meinung bin ich mittlerweile der Überzeugung das es gut so war.

Denn der schlechteste Seven ist immer noch der, den man nicht fahren darf. Meinen darf ich fahren, auch wenn das nicht dem entspricht was ich erwartet hatte.

Als ich das Fahrzeug erworben hatte, ging es ja nun darum TÜV zu bekommen. Der vorige Besitzer schien mir damals eine gute Werkstatt zu haben, da er in seinem Fuhrpark auch noch andere Fahrzeuge wie einen R080 und andere hatte. Dieser Schein trügte aber sehr. Das Fahrzeug war zwei Monate lang in der Werkstatt und der Kerl bekam nicht mal auf die Reihe woher die Querlenker waren o. ä. Also war klar, dass ich den Seven nach Hause holen muss. Gesagt, getan - und mit einem Kumpel der nicht mal wusste um was es ging, nach Landshut gebraust und den Seven nach Hause gefahren. Bei Regen, mit schlechten Reifen und undichtem Dach.

Der erste Stopp war dann auch schon ein Baumarkt um dort Klebeband zu holen damit nicht ganz so viel Wasser in den Innenraum gelangt. Ich dache auch immer die Kupplung wäre defekt, bis dann mein Kumpel mich zu Hause fragte, ob man denn nicht auch mal ohne durchdrehende Räder losfahren kann ?

Das fiel mir gar nicht auf, bei dem Höllenlärm mit Verdeck und der nassen Strasse.

Als dann der Seven bei mir war, wurden die Beanstandungspunkte des TÜV vom Vorbesitzer mal im Detail betrachtet. Nach und nach wurde mir immer bewusster was ich denn da gekauft hatte. Kein Auto zum Fahren, sondern erst mal was zum Schrauben. Ich hatte bis dahin nur wenig selbst alleine am Auto geschraubt. Ich war wohl oft mit dabei an meinen anderen Fahrzeugen damals, nur

so richtig allein stand ich noch nie da. Nachdem sich mit der Zeit aber nun auch mal der Freundeskreis etwas lichtet und man sich aus den Augen verliert, startete ich mal vorsichtig alleine. Die ersten Probleme waren schon alleine die Teile. Bis ich wusste was ich denn brauche und dann noch einen guten Lieferant finden dauerte seine Zeit. Seither habe ich auch meinen Haus- und Hoflieferanten gewechselt. Mit meinem jetzigen Lieferanten ist es eine Wohltat zusammen zu arbeiten. Da gibt es nicht nur die Fahrgestellnummer sondern da kann man auch mal an Hand von Skizzen oder dem Seven auf dem Parkplatz Teile suchen. So muss das sein. Diverse Teile wurden dann aber doch noch übers Internet bestellt da z.B. alle Radbolzen defekt waren und diese auch noch zu kurz waren. Hatte die empfohlene Werkstatt des Vorbesitzers doch tatsächlich normale M12er Muttern auf das Feingewinde gequält !!! Dann auch nur 3 weil man das unter den Abdeckungen nicht sieht und Geld sparen will ??? Wie auch immer ... in dieser Qualität waren auch andere Sachen repariert.



Diese Scheiben waren auch noch zum TÜV Termin verbaut und wurden nicht bemängelt wohl aber andere wirklich unsinnige Sachen ...

Oftmals schickte ich meine Frau zum Teile holen und nie gab es Probleme mit dem ausgewählten Lieferanten. Doch dann kam das erste Problem. Ich konnte Stabi Gummis kaufen wo ich wollte, es waren immer dieselben Falschen. Also mal zum Schrottplatz gefahren und verglichen mit einem alten Sierra. Siehe da war's auch schon gelöst: Die Bleche die den Gummi halten sind in Deutschland etwas anders geformt als die in England. Schnell die Haltebleche abmontiert und eingesackt zudem der Lochabstand ja passte. Nun galt es noch den Auspuff etwas leiser zu bekommen. Hierzu besorgte ich mir einen Mitteltopf auf dem Schrottplatz der einfach nur rund war. Den habe ich vor den Endtopf gesetzt und war dann immer noch der Meinung, dass der TÜV wohl noch nicht zufrieden sein wird. Also kurzer Hand etwas getrickst. Man nehme eine M16 Karosseriescheibe und setze sie in das Auspuffrohr. Schon flüsterleise .... Außerdem kann man so seine Nachbarn langsam an den Sound heranzuführen. Ich habe da dann nach und nach immer ein Segment herausgenommen, bis die Scheibe nun ganz raus ist. Es fehlte dann noch ein Firmenschild. Wo zum Geier... Dann bin ich auf Kitpartsdirect gestoßen und die hatten ein Schild für den Robin im Lieferumfang. Also das noch geordert und dann gestempelt.

So nach und nach nahm das dann doch Gestalt an, und ich gab dann ca. 1 Monat später das Fahrzeug einem guten Bekannten mit, um ASU zu machen. Da die Werte in höchstem Masse abenteuerlich waren, fragte er nach, wie ich denn „so“ überhaupt soweit kam. Schließwinkel bei 0, CO bei über 12%.... aber das Standgas war OK ;-)

Als dann die ASU gemacht war, wagte ich den Schritt zum TÜV. Dieser war erst alles andere als angetan. Da man hier in meiner Region solch ein Fahrzeug, ja auch sehr selten bis nie, zu Gesicht bekommt.

Der Prüfer fragte erst, was DAS denn sein soll, und wie ich denn vor habe das jemals über den TÜV zu bekommen. Dann zückte ich die Vorprüfung des Prüfers aus Landshut, wo ich das Fahrzeug erworben hatte und erklärte ihm, dass ich den Nachprüftermin nicht schaffen konnte, da die Teile ja nicht so leicht aufzutreiben wären.

Als ich mit ihm dann rein sachlich alle Beanstandungen des Vorprüfers abgehandelt hatte und ihm jede Schraube die ich bis dahin berührt hatte, gezeigt hatte, und ihm erklärt hatte, was ich wo und warum gemacht habe, schien er langsam einzulenken.

Dummerweise hatte ich wohl beim Bremsen zusammenbasteln irgendwo nicht sauber gearbeitet, worauf auch

Der Prüfer aber, war zu diesem Zeitpunkt dann schon überzeugt, dass man das Auto tatsächlich auch fahren kann. So kam es, dass er kurz sagte, ich solle mit dem Seven einfach nächste Woche noch mal kurz auf dem Prüfstand kommen Er macht bis dahin die Papiere fertig. Und so war es dann auch. Nächste Woche gleich mit Roter Nummer rein gefahren, auf den Prüfstand und Papiere geholt. Zum Abschied meinte er noch, ich solle aber schleunigst einen Hitzeschutz an den Auspuff montieren, sonst entfernt er den Stempel, wenn er mich mal irgendwo stehen sieht .

Diesen Punkt hatte ich ja auch so schon mit ihm besprochen - als es um die Lautstärkeprüfung ging. Ich erklärte ihm, dass ich nicht gewillt bin, 5 mal anzufangen und ich den Schutz garantiert montiere, wenn ich durch bin. Daher war auch meine erste Ausfahrt im Frühling freiwillig zum TÜV, um den Schutz vorzuführen. Ich denke das gerade so was eine nette Geste ist, um den Prüfer auch noch beim nächsten Besuch kooperativ zu erleben.



Der TÜV war geschafft, aber die Optik war noch nicht mal annähernd OK. So habe ich dann das Armaturenbrett mit einem Produkt, das wir in meiner Firma herstellen, überzogen. Genauso erging es dann der Mittelkonsole und den Seiten. Natürlich geht's noch besser, aber ich hab das Fahrzeug auch erst einen Winter lang. Im Frühling bekam er dann noch ein bisschen Farbe. Vielleicht hat der ein oder andere damals den Thread im „Gelben“ gelesen, als es um die Farbe ging... der Thread driftete massiv ab.... :-). Nach langem hin und her wurde er dann doch wieder rot. Aber eben richtig ROT, nicht wie vorher war. Also kein Orange hinten, Nase Rot und Kotflügel in Rosa.



Vorher ... British Style....



Nachher ... Ich find's so einfach bissi schöner, nicht wie gewünscht aber besser

Es gab dann noch so kleine Problemchen im Sommer, immer dann, wenn ich fahren wollte. So war ich ohne Seven am See weil meine Zündspule in Rauch aufgegangen, war und bei einem lokalen Treffen hab ich unachtsamer weise die Ölwanne gecrashed. An dieser Stelle möchte ich mich dann auch bei einigen Leuten BESONDERS bedanken. So gab es im „Gelben“ diverse Leute, die sehr viel Zeit verbrachten, um mir bei der Suche nach fehlender Leistung, behilflich zu sein. So wurde z. B. eine defekte Nockenwelle entdeckt, als der Vergaser sehr dubios bedüst wurde, und einiges mehr.

Gerade der Vergaser - habe dann einmal im „Grauen“ gepostet - und schon kam ein Vergaser zum testen per Post. Also hiermit nochmals herzlichen Dank....

Mit einem Robin Hood sollte man allerdings auch mit abfälligen Bemerkungen und dummen Sprüchen umgehen können. Oftmals natürlich, nicht böse gemeint. Da kommt dann auch mal „seltsames“ Zustände. Wie hier zu sehen, wenn man über die Farbgebung diskutiert.



Oder wenn man mal kurz darüber nachdenkt, ob denn evtl. ein Windschott sinnvoll wäre und ob es denn jemand gibt, der so was hat. Dann kommt wieder ein Spruch wie: „Wenn der dir zu kalt ist, dann kauf dir ein Erdbeerkörbchen.“ Es gibt dann aber auch andere, die schicken dir dann einfach ihren geniale Lösungsvorschlag zu.



Alles in allem, ist es mittlerweile eine echte Hassliebe. Ich muss ihm aber zu Gute halten, dass er mich noch nie im Stich lies, wenn ich zur Arbeit musste. So habe ich dann doch, die ein oder anderen Kilometer runter gespult.

Mein Seven ist immer noch trotz alle dem, ein günstiger Einstieg, auch wenn immer wieder welche von solchen Käufen abraten. Ich habe ein Fahrzeug für um die 8.500,- Euro, das Spaß macht, und alles in allem, relativ zuverlässig ist. Auch diesen Winter sind ein paar Sachen geplant, deren Umsetzung nur noch nicht ganz sicher sind. Schließlich soll der Seven ja auch so günstig bleiben !

Und für den Spaß im Sommer, muss ich im Winter halt leiden. Da fahre ich dann mit einem 20 Jahre alten 45 PS Polo 86C. Umso schöner, wenn ich im Frühling wieder umsteigen kann!

Gruß Gorden

# Gepolstertes Ablagefach im Tunnel

Nach den ersten Ausfahrten im Seven nervte es mich, dass ich im Sommer nicht wusste, wo ich das Portemonnaie, Handy, etc. lassen sollte. Spätestens nach 2 km hat man Schmerzen, wenn irgendetwas in der Gesäßtasche steckt. Und auf dem Beifahrersitz: da fliegt alles nach dem ersten Bremsen in den Fußraum.

Platz ist ja schon im Tunnel, gerade für solche kleinen Teile. Also erst mal das Blech dort runter, das war bisher ohnehin nur mit Klebeband fest. Ich habe Länge und Breite gemessen und dann mit einem Muster aus Papier begonnen (siehe unten). Den Abstand zur Kardanwelle habe ich bei voller Besetzung (ich + 2 Kinder) gemessen. Außerdem wollte ich die Ablage dann auch möglichst lang haben. Das Kreuzgelenk ist dann aber doch ziemlich sperrig, sodass nicht die volle Länge (Rückwand bis Schalthebel mit ca. 75 cm) in Betracht kam. Das Muster aus Papier passte schon ganz gut.

Dann die Frage des Deckels. Wohin klappen? Seitlich zu Beifahrer? Nach hinten? Seitlich klappen fand ich nicht so praktisch. Damit es nicht bis zum Beifahrersitz umklappt, hätte eine Kette - die sicher immer irgendwie scheppert - dran gemusst, und wo die Scharniere befestigen? Nach hinten klappen lässt sich einfacher mit einem Scharnier lösen. Wenn ich aber die volle Länge nehme, habe ich ein ca. 70-80 cm Brett zu bewegen. Das war mir dann doch zu lang. Zumal im Notfall (=Verdeck drauf) das ganze schon nah ans Dach kam.

Lösung: hinteres Teil fest, Vorderes beweglich.

Bau: Ich habe aus dem Baumarkt ein Stück Weißblech geholt, mein Muster aufgezeichnet (Filzstift oder Edding) und ausgeschnitten. Gebogen habe ich das Ganze über ein altes Stück 8er Balken, mit einem Hammer und Holzstück, immer Stückchenweise, ein bisschen weiter geklopft. In die Überschneidungen (X) habe ich Löcher gebohrt und dann mit Nieten befestigt.

Das ganze passte prima. Dann stellte ich allerdings fest, dass die Ablage zu tief war. Bei einer Autobahnpassage tat es plötzlich einen heftigen Knall - ich dachte ein Reifen wäre geplatzt. Es war aber die Kardanwelle, die in die Ablage von unten eine fette Beule rein geschlagen hatte. Also habe ich das Teil gekürzt.

Unter den Rand habe ich Dichtband (Baumarkt) geklebt, damit es nicht klappert und nicht rutscht. Gute Wirkung. Wasserdicht braucht das ganze nicht zu sein.

Der Deckel: ich hatte mal bei einem Fensterbauer ein paar Reste abgestaubt. Die Bleche sind so dick, dass die sich kaum mit der Blechschere schneiden lassen. Also: den hinteren Teil habe ich fest verschraubt. Vorher habe ich ein Scharnier (Baumarkt oder Kellerfund) angeschraubt (4 mm Schrauben). Das Gegenstück am Deckel befestigt. Hier gut aufpassen, dass alles schön gerade in der Flucht bleibt. Wenn der Deckel dann schräg läuft, sieht das nicht besonders aus.

Schloss: Ein einfaches Briefkastenschloss ist genau richtig (Baumarkt, ca. 10 €). Ich habe eines genommen, bei dem sich verschiedene Tiefen einstellen lassen. Wenn ich einen Bezug aufbringen will, wird das Schloss höher sitzen und dann muss eine andere Verriegelung dran. Das Gegenstück in der Ablage: ich habe einen Winkel 20x20 mm und ca. 5 cm breit innen verschraubt. Wer es nicht abschließbar haben will, kann auch einfach einen Möbelmagneten einsetzen (plus Lasche zum aufziehen). Das Loch für das Schloss muss ich natürlich auf den Riegel im Fach abstimmen. Weil das Fach noch nicht endgültig fest ist, kann ich das auch noch ein wenig hin- und herschieben.

Der Praxistest ist gut.

Wer will, kann sich ggf. noch eine kleine Sperre reinnieten, damit nichts herumrutscht.

Inzwischen habe ich noch Wärmedämmmatten an den Seiten und unten verklebt. So dürfte es im Fach nicht zu heiß werden.

Dann habe ich mir noch Schaumstoff besorgt, 0,5 cm dick, und aufgeklebt.

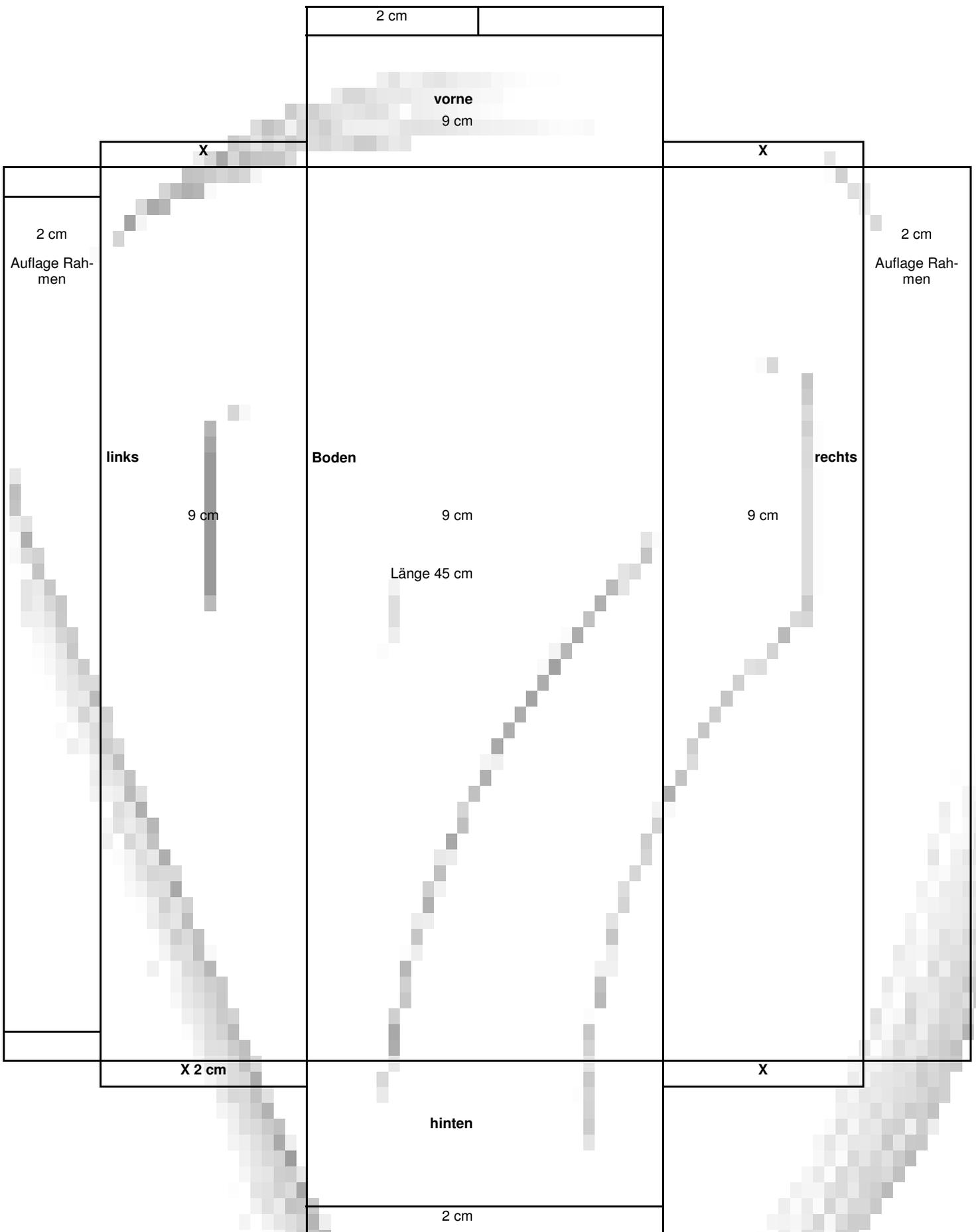


Den Schaumstoff habe ich bündig zur Platte abgeschnitten. Dann habe ich Leder zuerst auf der einen Unterseite aufgeklebt und trocknen lassen. Dann das ganze schön mit Kleber eingeschmiert und über den Schaumstoff gezogen und auf der anderen

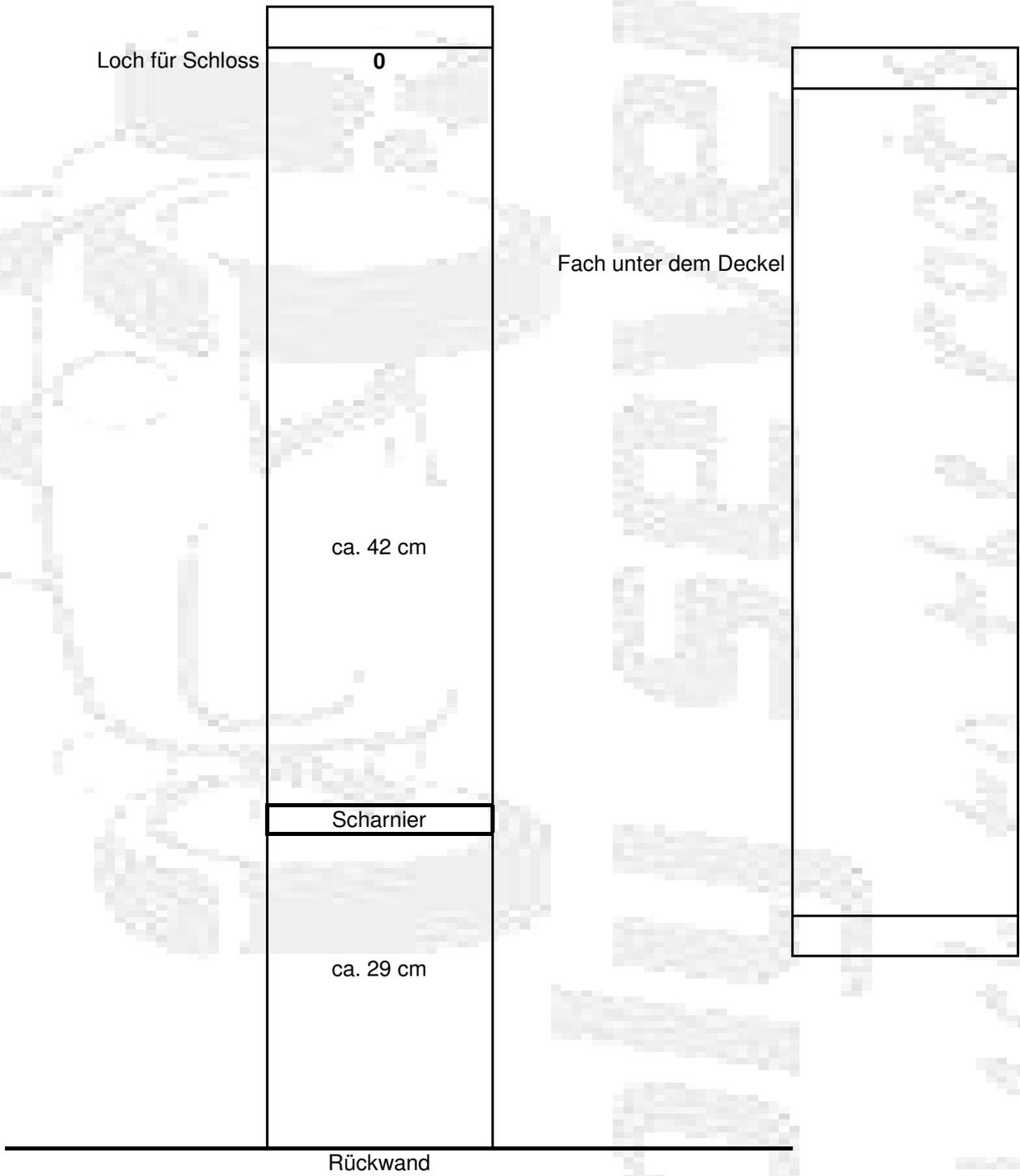
Seite auf der Unterseite festgeklebt.

Am Scharnier war es fummelig und ich habe das überstehende Leder einfach hinter das Gelenk gesteckt.

Die Befestigung an der festen Platte hinten wollte ich so haben, dass die Schrauben nicht zu sehen sind. Dazu habe ich zuerst die Schrauben durch die bereits mit Schaumstoff beklebte Platte gesteckt und dann das Leder drüber geklebt. Anschließend habe ich mit einem scharfen Messer ein kleines Kreuz ins Leder geschnitten, sodass ich an die Schrauben komme - das hat gut geklappt.



X = am Seitenteil fest lassen und dann um Vorder- /Hinterseite herumbiegen und befestigen,  
z.B. mit Niete  
Breite incl. Holme: 15 cm, zwischen den Holmen ca. 10 cm  
An der Vorderseite Winkel verschraubt für Briefkastenschloss



# Kurioses

Die Drei von der Tankstelle :-)

Sepp, Günther und Didi stellen ihr Können unter Beweis !





**F.I.A. EUROPAMEISTERSCHAFT  
AVD-OLDTIMER-  
GRAND-PRIX  
08. bis 10. August 2008 Nürburgring**

## OGP 2008

Ihr gebt mir bestimmt Recht, wenn ich sage, dass wohl kein OGP in den letzten zehn Jahren seinen Schatten so weit voraus geworfen hat. Aber lasst uns nicht wieder über das Für und Wider von zwei Markenclubtreffen beim OGP sinnieren und diskutieren. Lasst uns dieses Ereignis aus 2008 lieber Revue passieren und sehen, dass wir in 2009 genau da wieder ansetzen.

Was und vor allem wer macht ein solches Event aus? Wie kommt es zu Stande? Was ist zu tun? Im Vorfeld, während der Veranstaltung und danach. Wem gebührt der Dank? Diese Dinge möchte ich hier einmal aus meiner Sicht versuchen zu erörtern.

Was Anfangs als ungeplante „Veranstaltung innerhalb der Veranstaltung“ begann und nachher als Licht- und Schattenspiel hingestellt wurde, hat sich aus vielen Gründen verselbstständigt. Wollten in 2006 einzelne Leute lediglich einen grösseren überdachten Raum schaffen um den Wetterkapriolen ein Schnippchen zu schlagen, so wurde die „verbotene Zeltstadt“ der Grundstein für den OGP 2007, der erstmals von den Jungs aus dem Bergischen Land und den Aachenern ermöglicht wurde. Ich erinnere mich an keinen OGP, der so gut besucht war. Mehr als 200 Seven fanden 2007 den Weg zum Nürburgring und machten diesen OGP einmalig.

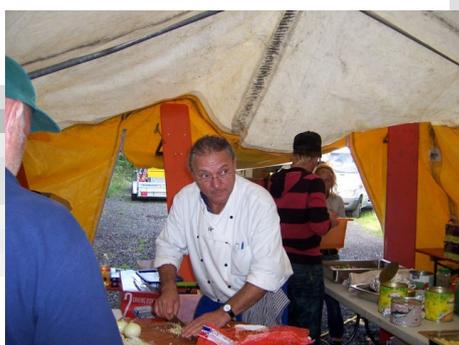


In 2008 beharrte die Seven IG in Person von Werner Maurer und Walter Feuster unverständlicher Weise auf eine eigene Durchführung und ging nicht auf unsere Angebote einen gemeinsamen OGP auszurichten ein. Das war der Startschuss zu einem OGP, der für mein Da-

fürhalten in die Seven Geschichte einging. Er legte die Messlatte für alle kommenden OGP Events sehr hoch.

Am Donnerstag, den 7. August 2008 ging es los. Die Aachener Sevenfreunde hatten alles akribisch vorbereitet und minutiös geplant. Wir trafen uns auf Areal B4, das zwar etwas abseits des Geschehens lag aber die erste Wahl war und ist für das, was wir dort vorhaben und bauten das erste Zelt auf. Das Wetter zeigte sich an diesem Donnerstag von seiner schlechtesten Seite. Regengüsse und Sturmböen, es war der Hammer. Nachdem dann endlich die Zapfanlage aufgebaut war, konnte uns der Regen nicht mehr wirklich was anhaben.

Als am Freitag dann auch die Kavallerie der Aachener anrückte und die restlichen Zelte, Sitzbankgarnituren und Kühlschränke brachte hatten wir im Handumdrehen ca. 120 m<sup>2</sup> überdachten Raum. 25 m<sup>2</sup> gingen nur für die Küche drauf, die sich als das der Herzstücke des OGPs entpuppte. Rudi und Herbert zauberten innerhalb dieser Fläche kulinarische



Köstlichkeiten, wie ich sie in einem solchen semiprofessionellen Rahmen noch nie gesehen habe.

Die beiden Köche wurden dabei von allen unterstützt, die sich in eine freiwillige Küchen- und Thekendienst Liste eintrugen. Da wurde gezapft, gespült, auf- und abgeräumt, Zwiebeln geschält, Gemüse gewaschen, Frischwasser geholt und gebrauchtes Wasser entsorgt. Nur so geht es ... Hand in Hand. Das Ergebnis war ein Catering vom Feinsten. Abgerundet wurde die OGP Verpflegung durch den riesigen Schwenkgrill, der es mit Bauchfleisch, Koteletts, Würstchen und Steaks zu tun bekam. Hier noch schnell ein paar Zahlen zu den Getränken. Fast 1000 Liter Bier, 100 Liter Cola, 90 Liter Zitronenlimonade und 50 Liter Wasser wurden getrunken. Ach ja, die ein oder andere Flasche Jim Beam wurde auch geleert.

Freitagabend war natürlich Party angesagt. Benzingspräche, Bekanntschaften machen oder vertiefen oder sich sinnlos mit hochprozentigen Flüssigkeiten abschiessen - alles war dabei. Jedoch sollte dieser Freitagabend nur die Generalprobe für den Samstag werden. Harold und Pascale kamen mit ihrer Formation „Rockfort“ und spielten die musikalischen Hörgenüsse aus den 70ern und frühen 80ern. Geil, laut und ziemlich lange spielte Rockfort und die extravagante Stimme des Sängers habe ich immer noch im Ohr. Bereits als er sich am frühen Samstagabend mit „alright now“ langsam ein-groovte war mir klar, was der Abend bringen wird ... und ich sollte Recht behalten.

Eine Party nahm ihren Anfang und auch erst gegen 5 Uhr ein Ende fand. Das Areal B4 brannte lichterloh - Ausnahmezustand am Nürburgring. Fast alle tanzten ausgelassen, überall wurde gelacht, gesungen, getrunken und gegessen. Ein normales Gespräch war nur in sicherer Entfernung der Band möglich. Ich hoffe, dass wir die Musiker auch in diesem Jahr bei uns begrüßen dürfen, denn sie waren das „i“ Tüpfelchen auf der OGP Veranstaltung.



So hat alles ein Ende ☺ Sonntags gab es noch ein leckeres Frühstück mit allen erdenklichen Ei-

ervariationen, frischen Brötchen (danke dafür Wollli), Aufschnitt, Käse, Marmelade, Nutella für unser Bobbelche und ... natürlich Kaffee. Alle Besucher, die noch da waren und dazu im Stande waren halfen den Aachenern beim Abbau der Zelte, dem Verladen der Zapfanlage und der Bierzeltgarnituren und bei der fachgerechten Entsorgung der Überreste, die ein solches Wochenende nun mal hinterlässt. Alles fein säuberlich in die mitgebrachten Säcke gepackt und dann war es tickotacko sauber. So können wir uns jedenfalls in 2009 wieder dort sehen lassen ☺



Für den kommenden OGP laufen die Vorbereitungen bereits auf Hochtouren. Die Aachener haben ein richtiges Organisationsteam gegründet und jeder wird seinen Part erfüllen. Es wird wohl die ein oder andere Änderung geben, denn das finanzielle Risiko geht voll zu Lasten der Aachener, die mit recht grossen Summen (Lebensmittel, Getränke, Zelte) in Vorleistung gehen.

Dieses Risiko ist nicht wirklich klein, wenn man überlegt, dass wir auch schon bei 4° im August beim OGP gefroren haben. Die Wetterkapriolen sind einfach nicht zu kalkulieren. Die Preise für die Durchfahrtgenehmigungen sind zum Vorjahr gleich geblieben, jedoch sind die Preise für die Sanitären Anlagen rapide gestiegen. Viele äusserten den Wunsch nach einer

Dusche. Um dieser sanitären Erweiterung Rechnung zu tragen ist ein Mehraufwand von knapp 2000 Euro zzgl. der Mehrwertsteuer zu bewältigen. Wir wissen nicht genau wie wir die Kosten umlegen. Ein Problem ist, dass wir ja nicht wissen wer definitiv kommt. Vielleicht geben



wir Euch jetzt schon verbindlich zu nennen, damit die Preise kalkuliert werden können und Ihr sicher sein könnt in jedem Fall dabei zu sein.

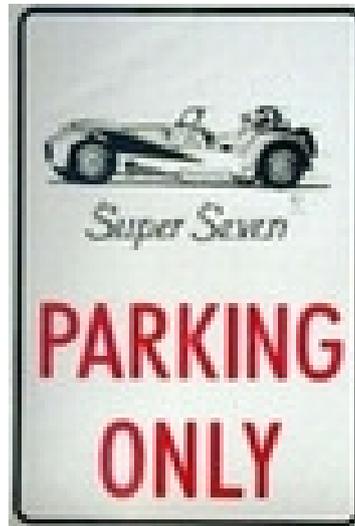
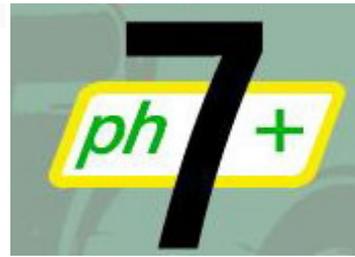
Wir haben bereits die Händler angeschrieben. Zum Einen ob sie generell an einer Ausstellung ihrer Produkte auf unserem Areal interessiert sind und zum Anderen ob sie uns, ihre Kunden nicht ein wenig finanziell unterstützen möchten. Mal sehen was da so passiert. In 2009 werden wir eine Sponsorensseite im WWW freischalten. Und jeder, der sich beteiligt bekommt dann eine absetzbare Rechnung über die „Werbung“ auf dieser „Sonsorensseite“ mit ausgewiesener MwSt.

Wo wir beim Thema sind ... ☺ ... eine kleine Bitte an unser Selbstständigen und Gewerbetreibenden, die bereit und willens sind uns ein wenig unter die Arme zu greifen. Schreibt uns einfach an und wir werden Euch das offizielle Anschreiben des CCCD und simplyseven zukommen lassen. Kontakt unter eMail [ogp2009@simplyseven.de](mailto:ogp2009@simplyseven.de).

Eine Idee ist ein Banner im Format 700 x 2000 mm mit Eurem Firmenlogo. Dieses Banner würden wir beim OGP aushängen und Euch nachher für eigene Zwecke zur Verfügung stellen. Die andere Idee ist eine einfache finanzielle Zuwendung Eurerseits.

Lasst uns einfach mal drüber sprechen.

Gruss Ralf



**TIGER racing**  
*sportscars for road and track*



**CATERHAM**  
DESIGNED FOR RACING. BUILT FOR LEISURE