



Zwei Seven in England

Von *Jürgen und Uschi Tadsen* und Werner und Zuzana Maurer:

Wann entstand eigentlich die Idee, mal wieder mit dem Seven nach England zu fahren? Unsere Überlegungen gingen ursprünglich in die Richtung, den berühmten schottischen Whisky-Trail abzufahren und einige bekannt Brennereien zu besuchen. Wenn man nachträglich den Wetterbericht anschaut hatten Uschi und Jürgen Tadsen aus Hamburg glücklicherweise einen besseren Vorschlag.

So planten wir alle Vier - Zuzana und Werner, Uschi und Jürgen - eine Fahrt von Newcastle quer durch England, danach an der

Westküste nach Süden und zurück nach Dover (Zuzana und Werner) bzw. Harwich (Uschi und Jürgen). Zu den einzelnen Etappen später mehr.

Die Vorbereitungen dauerten mehr als ein Jahr, Jürgen arbeitete eine sehr schöne Strecke aus und konnte seine Erfahrungen aus vielen

England-Besuchen einbringen. So übernachteten wir meist in Privatunterkünften, die er schon von früheren Reisen kannte und die ein gutes Preis/Leistungsverhältnis boten.

Zuzana und ich planten für unsere Strecke eine Zeit von 2 ½ Wochen ein, Jürgen und Uschi blieben am letzten



Die Rückfahrt von Jungholz 2010

Punkt noch eine Woche länger, da wir zwei früher wieder arbeiten mussten. Nun galt es unsere Seven für die lange Strecke vorzubereiten, unserem langstreckenerprobten S4 wurde eine elektronische Zündung spendiert (siehe letztes Seven-Magazin), Jürgen baute ebenfalls:

Eigentlich hatte ich am Himmelfahrtswochenende geglaubt, die Schrauber-Saison sei erfolgreich abgeschlossen: Im Winter hatte ich meine Elektrik umgebaut, die Sicherungen und Relais sitzen nun im Innenraum und sind über eine Klappe gut erreichbar. Zu Ostern hatte dann noch der Thermostat gestreikt und musste durch einen neuen ersetzt werden. Dann wurde noch die neue Bremsanlage installiert, die ich im letzten Jahr von Christoph Bettag (Westfield Deutschland) erworben hatte und der Seven erhielt eine neue TÜV Plakette. Dann kam das Himmelfahrtswochenende und wir hatten mit vier Seven sehr viel Spaß auf Fehmarn, bis dann auf der Rückfahrt mein Benzindruck ständig abfiel, so wie auf der Rückfahrt von Jungholz im letzten Jahr; als wir die letzten 200 Km hukkepack auf einem ADAC Abschlepper zurücklegen mussten. Nun hatte ich aber eine Austauschbenzinpumpe



Hier war die Welt noch in Ordnung

Unsere Fähre nach England



Erste Fehleranalyse





dabei. Der Umbau brachte allerdings nichts, ebenso wenig half das Überbrücken des Benzinfilters.

Erst als wir Druckluft auf den Ausgang des Benzintanks gaben, hörten wir ein „Plopp“, und dann war der Benzindruck wieder konstant. Der Blick in den Tank über den Benzinstandgeber brachte gleich die Ursache zutage: die Dichtung des Benzinstandgebers war zerbröseln, und ein kleines Gummistückchen schwamm vor dem Auslass des Tanks herum. Gummistück entfernt, Problem gelöst.



Da ich im Winter auch noch die Luftfilterkonstruktion etwas verändert hatte, überlegte ich, das Mapping meiner KMS Steuerung noch einmal korrigieren zu lassen. Mit den Einstellungen von Frank Primas (07motorsport.de) war der Motor bereits sehr gut gelaufen.

Ich wollte aber gern wissen, wie viel Leistung der Motor nun wirklich hat. Dafür musste ich natürlich auf einen Leistungsprüfstand.

Andreas, ein Freund aus alten Motorsporttagen empfiehlt mir die Firma mto-engineering in Ladbergen bei Osnabrück, die auch der Generalimporteur für KMS in Deutschland ist. Er hatte dort seinen Renn-Seat, mit dem er viele Gesamtsiege in Oschersleben gefahren ist, abstimmen lassen, und so beschloss ich, das Auto dorthin zu bringen, bevor

es zum Jahrestreffen gehen sollte. Also wurde ein Termin gemacht.

Am Mittwoch vor Pfingsten fahre ich morgens früh in strömendem Regen in Hamburg los. 100 Km vor dem Ziel habe ich dann zwei kurze Zündaussetzer, kurz danach geht gar nichts mehr.

Ich rufe unter einer Brücke aus und rufe den ADAC. Der bringt mich dann huckepack nach Ladbergen.

Dort treffe ich natürlich nicht um 11 Uhr wie verabredet, sondern erst nachmittags gegen 16 Uhr ein.

Sofort werden Zündspule und Treiber geprüft, beide sind in Ordnung. Nach dem Wiedereinbau läuft der Motor wieder.

Eine sehr unbefriedigende Situation. Wahrscheinlich ist ein Wackelkontakt in dem Motorkabelbaum. Den hatte

ich damals zusammen mit dem Motor in Holland erworben.

Mto empfiehlt mir, den Kabelbaum zu tauschen. Also bauen sie mir einen neuen, das dauert natürlich etwas, und so fahre ich mit der Bahn nach Hause und wir müssen das Jahrestreffen sausen lassen.

Als ich am Dienstag nach Pfingsten bei mto anrufe, erhalte ich die Nachricht, dass wir beim Abstellen des Autos vergessen haben, die Zündung auszuschalten und meine schöne kleine Hawker Gel - Batterie den Geist aufgegeben hat.

Sofort wird eine neue bestellt, die der Lieferant am Mittwoch bei der Post einliefert (nachweisbar über die Tracking ID). Erst am nächsten Montag wird sie ausgeliefert - Herzlichen Dank DHL! Also fahre ich mit einer Woche Verzug wieder nach Ladbergen - mit der Bahn versteht sich.

Dort sehe ich wiederum lange Gesichter: auch die neue Batterie ist defekt und nimmt keine Ladung an.

Der Motor ist mittlerweile trotzdem abgestimmt, auf dem Leistungsprüfstand lief der Seven mit einer Fremdbatterie und Überbrückungskabeln. Das Mapping, das Frank Primas eingestellt hatte, war schon richtig gut gewesen, und seine Leistungsschätzung



Alnwick Castle

von ca. 160 PS lag ebenfalls ziemlich gut: 155 PS wurden an der Hinterachse gemessen. Mto hatte ein bisschen an dem Mapping der Einspritzzeiten gefeilt, da sich ja auch die Verhältnisse gegenüber Franks Abstimmung durch meine nachträglichen Umbauten geändert hatten.

Andreas hat dann bzgl. der Batterie die rettende Idee: Aus einem Motorsportfahrzeug, auf dem er bereits im letzten Jahr die 24 Stunden vom Nürburgring bestritten hatte, wird mit Genehmigung des Eigentümers die Batterie aus- und in meinen Seven eingebaut. Da diese

etwas größer ist als meine, wird sie mit Kabelbindern befestigt und so schaffe ich den Weg nach Hause.

Ganz nebenbei ist bei mto-engineering dann noch endlich festgestellt worden, warum mein Seven auf der Vorderachse so unruhig ist: Offensichtlich sind die oberen Dreieckslenker falsch eingebaut: der längere Schenkel ist hinten und somit ist der Nachlauf viel zu gering. Außerdem haben sie noch den Benzindruckregler getauscht, da der Benzindruck mit dem alten Regler nicht 100%ig konstant war. Die Halterung passte natürlich nicht, und so musste ich auch hier wieder bauen. Ich



Unsere erste Unterkunft im Aydon House



überlege mehrfach, nicht mit dem Seven in Urlaub zu fahren, sondern auf unsere BMW - Blechdose auszuweichen, nach so vielen Problemen. Aber Zuzana, Werner und Uschi zwingen mich, alles daran zu setzen, den Westfield doch zum Laufen zu bringen.

Die neue aber defekte Batterie wird zurück geschickt und ich halte nur drei Tage später eine neue in den Händen. Die geliehene Batterie wird zurück geschickt und ein Termin bei Euromaster gemacht, um die Dreieckslenker zu drehen und die Achse neu einstellen zu lassen. Nach 17 Jahren, die ich das Auto nun habe, läuft er endlich ruhig und freiwillig geradeaus!

Am Freitagabend, vier Tage vor unserem Start in den Urlaub, also wirklich auf den letzten Drücker, ist dann alles endgültig fertig. Das Wetter ist schlecht, trotzdem mache ich am Sonntag noch eine Probefahrt von

ca. 100 Km bevor es dann am Mittwoch in den Urlaub gehen soll. Ich nehme sehr viel Werkzeug und meine Ersatzbenzinpumpe sowie einige Kleinteile mit.

Anders bei unserem S4. Ich nahm nur eine neue elektrische Benzinpumpe und die alten Zündkontakte mit, alle anderen Teile sollten notfalls auch vor Ort erhältlich sein.

Am Mittwoch, den 6. Juli starteten wir am frühen Morgen Richtung Amsterdam, wo wir uns mit Uschi und Jürgen an der Fähre treffen wollten. Das Gepäck wurde im relativ großen Kofferraum des S4 verstaut und lediglich eine kleine Tasche behinderte minimal den Blick nach hinten. Das Wetter war ausgezeichnet und die knapp 500 Autobahnkilometer verliefen völlig problemlos, aber langweilig.

Man glaubt es kaum, aber wir zwei Teams trafen fast zur gleichen Zeit im

Fährhafen von Ijmuiden ein und nach einer kurzen Begrüßung reihten wir uns in die Schlange der wartenden Fahrzeuge ein. Unsere Fähre, die DFDS Seaways, sollte um 17.30 Uhr ablegen und am nächsten Tag um 9.00 Uhr in Newcastle ankommen. Langsam rollten wir zur Passkontrolle, als sich das Motorengeräusch von Uschis und Jürgens Westfield plötzlich veränderte. Jürgen kam mit einem sorgvollen Blick auf uns zu und sagte: „Wir haben da ein Problem!“

Glücklicherweise lassen sich unsere Autos leicht schieben und so ließen sich die letzten Meter bis zur Fähre leicht überwinden. Nun hatten wir etwas Zeit bis zur Abfahrt, um eine erste Fehleranalyse zu starten. Zwei Zündkerzen waren ausgefallen. Schnell war klar, wo der Fehler zu suchen war: Irgendwo in der Zündanlage musste der Fehlerteufel stecken. Da das elektronische Motormanagement System von KMS mit dem mitgebrachten Laptop ansprechbar war, ließ sich der Fehler auf Zündspule oder Treiber für die Zündspule eingrenzen. Mit einer gehörigen Portion Verunsicherung wurde das Auto als allerletztes auf die Fähre geschoben. Am nächsten Morgen schoben wir das Auto wieder aus



Schöne Straßen im Lake District

TOYO TIRES
driven to perform



Rundum siegreich.

Bei der Entwicklung des Proxes R888 legten unsere Ingenieure höchsten Wert auf extrem sportliche Performance – konsequent ausgelegt für die trockene Straße. Entstanden ist ein Sportreifen mit echten Renneigenschaften, exzellenter Kurvenstabilität und hervorragendem Brems- und Traktionsverhalten.



PROXES R888

der Fähre hinaus. Einer der freundlichen Helfer beim Schieben - schließlich ging es ganz schön aufwärts - rief dann gleich David herbei. David ist der „mechanic“ (wie er sich selbst bezeichnete) der für den Maschinenpark auf dem Fährterminal der DFDS Reederei in Newcastle zuständig ist. Nachdem wir abermals den Fehler eingekreist hatten, rief David seinen Teilelieferanten an, der uns eine neue Zündspule brachte - leider mit falschem Stecker. Mit meiner Zündspule als Referenz fuhr er dann wieder los und kam mit der richtigen Zündspule wieder. Schnell war diese eingebaut und: ...Sch... Das Auto lief noch immer auf zwei Zylindern. Also ist der Treiber kaputt. Der ist von der Firma KMS und die sitzt in Holland, wo wir gerade hergekommen waren. Nun ist guter Rat teuer. Ich bin der Verzweiflung nahe und würde den Seven am liebsten gleich wieder auf die Fähre schieben und zurück auf den Kontinent schicken. Werner und Zuzana, die wir bereits nach Alnwick voraus geschickt hatten, informieren wir per Handy, dass wir unseren Urlaub mit einem Leihwagen fortsetzen müssen. David lässt aber nicht locker. Ich telefoniere mit MTO-Engineering, die der Generalimporteur für KMS

in Deutschland sind. Von denen kommt dann der entscheidende Tipp: „Schmeiß die sch... Ford - Zündspule weg und nimm die von VW, die hat die Treiber gleich integriert“. Gesagt - getan. Ich erhalte noch die Teilenummer und die Anschlussbelegung sowie die genaue Beschreibung, wie der Treiber zu überbrücken ist. David hat einen riesigen Kasten mit den unterschiedlichsten Kabelschuhen und Steckern. Damit bauen wir einen notdürftigen Kabelbaum. Resultat: die Erlösung, er brummt wieder. Nun werden die Anschlüsse mit Panzertape gesichert, so dass sie zugentlastet sind und kein Wasser eindringen kann. Die Verschraubungen der Zündspule passen natürlich überhaupt nicht und so wird diese mit Kabelbindern so fest wie möglich eingebaut. David hat mittlerweile Feierabend gemacht, und es ist 17.30 Uhr, als wir endlich

das Fährterminal verlassen können. Seit 9.00 Uhr haben wir hier gestanden, geschraubt, gewartet, gehofft, verzweifelt und schließlich jubelt. Die erstaunten Gesichter von Werner und Zuzana, als wir dann doch mit dem Seven auftauchen, werden wir auch wohl nicht so schnell vergessen. Und nachdem wir zunächst sehr vorsichtig waren und auf das Fahren der genialen Pässe im Lake District verzichtet haben, um das Auto zu schonen, wurden wir später immer mutiger. Mittlerweile hat das Auto bis zum heutigen Zeitpunkt mit dem improvisierten Kabelbaum ca. 3.800 Km hinter sich gebracht - und das ohne einmal zu mucken. Herzlichen Dank, David!!! Nach der Ankunft in Newcastle führte und unsere erste Etappe etwa 60 Kilometer nach Norden Richtung Alnwick. Hier hatten wir im Aydon House (www.aydonhouse.co.uk)

Kleine Straßen durch die Pennines



zwei sehr schöne Zimmer gebucht und konnten unsere Seven auf dem eigenen Parkplatz sicher abstellen. Das Wetter war perfekt und wesentlich besser als angekündigt. Unterwegs hatten wir lediglich einen kurzen aber heftigen Schauer, danach wärmte die Sonne wieder und beleuchtete die schöne englische Landschaft.

Ein kurzer Spaziergang in die kleine Stadt mit vielen schönen Geschäften und Restaurants endete bei der eigentlichen Sehenswürdigkeit des Ortes, dem Alnwick Castle.

Den Fans von Harry Potter ist dieses Schloß nicht unbekannt, denn hier wurden einige Außenaufnahmen des Films gedreht.

Nach der Ankunft von Uschi und Jürgen machten wir uns abermals auf den Weg in die Stadt und gönnten uns ein ausgezeichnetes Abendessen in einem kleinen Lokal, das uns unser Vermieter empfohlen hatte. Nun endlich hatte unser gemeinsamer Urlaub richtig begonnen.

Am nächsten Morgen machten wir uns auf den 231 km langen Weg in den Lake District, fuhren dabei fast nur auf sehr schmalen Straßen und machten einen Zwischenstopp am Housestead Roman Fort am Hadrian's Wall. In Keswick

übernachteten wir dann im Grassmoor Guest House, (www.grassmoor-keswick.co.uk/) das die nächsten zwei Tage als Ausgangspunkt für unsere Exkursionen dienen sollte.

Nun machten uns Uschi und Jürgen mit einem weiteren ihrer Hobbys bekannt, dem Geo-Caching. Etwas skeptisch machten wir uns mit Hilfe eines GPS-Handys auf die Suche nach unserem ersten Schatz, einer kleinen Box, in der ein kleines Buch und kleine Gegenstände versteckt waren. Nach einer Weile, wenn man das Prinzip verstanden hat, macht es ungeheuren Spaß nach ungewöhnlichen Verstecken zu suchen und somit an schöne Orte geführt zu werden. Meine Frau Zuzana war so begeistert, dass sie sich bei Geocaching.com bei nächsten möglichen Internet Zugang registrieren ließ. Danach konnten auch wir unsere ersten „Funde“ loggen.

Und noch etwas fanden Zuzana und ich an diesem Tag, den Geschmack am Ginger-Beer, das anscheinend nur in England aus-
geschenkt wird. Falls ihr einmal dort seid, probiert es mal, es schmeckt prima, muss allerdings sehr kühl getrunken werden.



Die nächste Etappe führte uns in den Peak District, durch die Pennines und die North York Moors. Unterwegs besuchten wir das Tan Hill Inn, Englands höchstgelegenen Inn in etwa 528 Meter Höhe. Hier oben gibt es nur wenige schmale Straßen, dafür aber sehr viele Schafe. Wir machten eine kurze Rast, tranken einen Tee und ließen den Blick



über das weite Land schweifen.

Die weitere Strecke führte uns durch einige größere, hässliche Städte und machte wenig Freude. Es war eine nervige Fahrt von einer roten Ampel zur nächsten. Mit schlechter Sicht nach hinten und im Berufsverkehr ziemlich doof.

Unsere nächste Unterkunft war das Yorkshire Bridge Inn, (www.yorkshire-bridge.co.uk/) an einem riesigen Stausee gelegen, mit netten Zimmern, gutem, frischgezapftem Bier und leckerem Essen. Natürlich gingen wir nach dem Essen noch schnell geo-cachen. Der Weg führte ziemlich steil bergan und irgendwann gab Jürgen auf. Er gab Uschi seinen Navigator und zu Dritt konnten wir den Schatz ganz oben auf dem Berg finden und den schönen Blick über die Landschaft genießen. Beim Abstieg mussten wir uns sputen, denn die Sonne ver-

schwand schon am Horizont und in der Dunkelheit wäre es bestimmt sehr gefährlich geworden den schmalen, steilen Weg zu finden.

Auf den nächsten Tag freuten wir uns besonders. Wir fuhren nach Barmouth und besuchten unterwegs das „Village“, bekannt aus der Fernsehserie „The Prisoner“ oder „Nr. 6“ in Portmeirion. Hier war ich vor einigen Jahren schon einmal gewesen, es hatte sich kaum etwas verändert. Allerdings sind die Merchandise-Artikel über die Serie deutlich rückläufig, mittlerweile werden die Sticker, Postkarten und Bildbände von anderen Artikeln verdrängt. Man verkauft anscheinend Gartenzubehör, Seife, Keramik und anderen typischen englischen Nippes besser als T-Shirts von Nr. 2 und Nr. 6. Auch auf dem Parkplatz standen unsere beiden Seven alleine zwischen all den modernen Alltagswagen und kaum je-

mand konnte etwas damit anfangen. Zuzana und Uschi waren hier noch nicht, nur Jürgen. Für Zuzana war es etwas besonderes, da sie die Serie sehr mag und sie versuchte die Unterkunft von Nr. 6 zu finden.

Eine schöne Übernachtungsmöglichkeit in der Nähe ist das BrynMelyn Guest House (www.brynmelyn.co.uk/) in Barmouth. Mit einem herrlichen Blick über die Bucht wurde der kurze aber steile Anstieg belohnt und der Inhaber der Pension ist ein echter Vogelfreund. Direkt vor dem großen Panoramafenster füttert er auch im Sommer seine gefiederten Freunde und man hat schon beim Frühstück sehr viel Abwechslung durch Hunderte verschiedene Singvögel und einige Squirrels, die sich das Festmahl natürlich auch nicht entgehen ließen. Der Besitzer war, typisch für England, sehr freundlich. Wir durften am Abend in seiner Stube mit allen Getränken sitzen und Karten spielen und er ging einfach schlafen. Wir probierten einen lokalen Whisky, die sehr mild und voll im Geschmack war. Natürlich haben wir am nächsten Morgen alle konsumierten Getränke bezahlt. Am nächsten Tag war eine relativ lange Etappe von 410 km zu unserem nächsten Halt im Dartmoor

The „Village“. Hier lebt Nr.6



vorgesehen. Wieder ging es über schöne englische Landstraßen, aber auch einige Autobahnstücke, um an den Großstädten wie Bristol zügig vorbei zu kommen. Kurz vor Exeter erwischte uns dann doch noch ein übler Regenschauer und wir schafften es gerade noch kurz vor 17.00 Uhr in Widecombe anzukommen, um die regionalen „Scones“ nicht zu verpassen. Dabei handelt es sich um ein Gebäck, dass mit reichlich „clotted cream“ und Marmelade bestrichen wird und hervorragend zu einer Tasse Tee schmeckt.

Danach checkten wir in der „Old Rectory“ ein, einem ehemaligen B&B, welches seine Zimmer aber nur noch für langjährige Gäste bereithält. Sofort wurden wir von „Pipit“, dem wohl freundlichsten Hund der Welt be-

grüßt und konnten daraufhin unsere Zimmer beziehen. Pipit konnte endlos spielen und forderte jeden auf, seinen zerkaute Ball zu werfen.



Das Haus gehört den beiden Künstlerinnen Rachel und ihrer Tochter Heather, beide unglaublich nett und interessant. Der Garten und das Haus stehen voll mit kleinen Skulpturen. Sehr Geschmacksvoll. Im Haus und vor dem Haus wurden außerdem einige Folgen der bekannten TV-Serie Rosamunde Pilcher gedreht. Der Ort Widecombe-in-the

Moor lebt eigentlich nur von den vielen Bustouristen, die tagsüber in kurzem Abstand über die wenigen Andenkenläden herfallen, die wild lebenden Ponys fotografieren und abends wieder verschwunden sind. Danach kehrt Ruhe ein und im „Old Inn“, einem sehr schönen Lokal mit gutem Essen und verschiedenen frischgezapften Biersorten konnten wir unserer nächsten Leidenschaft frönen, dem Spiel „Sechs nimmt“. Allerdings waren gegen 22.30 Uhr alle anderen Gäste längst nach Hause gegangen und der Wirt „James“ wurde langsam ungeduldig. Er zählte sehr laut die Münzen in dem Register oder das Besteck wurde laut aufgeräumt. Aber am Abend (vor 22:30 Uhr) war James der beste und freundlichste Kellner der Welt!



- Einbruchmeldeanlagen
- Brandmeldeanlagen
- Zugangskontrollsysteme
- Videoüberwachungsanlagen
- Störmeldeanlagen
- Telekommunikation

Helmut Rieser Technischer Leiter

RZ Alarm GmbH
In den Keltersweiden 9
65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/35309
Telefax: 06142/35170
Mobil: 0177/2109581
Email: hr@rz-alarm.de
Internet: www.rz-alarm.de



VdS-anerkannte
Errichterfirma für
Einbruch- und
Brandmeldeanlagen



In Dartmoor blieben wir insgesamt vier Tage und machten Ausflüge zu Fuß oder mit dem Seven in die umliegende Gegend. Die Straßen in Dartmoor sind sehr eng und meist auf beiden Seiten mit hohen Büschen bewachsen, was die einheimischen Autofahrer aber nicht davon abhält in ihren Geländewagen mit atemberaubender Geschwindigkeit zu fahren. Gerade in Kurven kann es dann zu ziemlich brenzlichen Situationen kommen. Aber nicht nur den Gegenverkehr ist gefährlich, hinter jeder Kurve können auch Schafe, Kühe oder Pferde auf der Straße stehen. Unsere letzte Station führte uns dann nach Cornwall, der wohl schönsten Ecke Großbritanniens. Direkt an der Südküste im kleinen Fischerort Looe bezogen wir im Seaview B&B (www.bed-breakfast-looe.co.uk/) unsere Zimmer und hatten, wie der Name schon sagt, einen herrlichen Blick auf das



The Old Rectory

Meer. Looe ist ein wirklich schöner Ort, mit genügend Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und Kneipen. Hier ist im Sommer relativ viel Betrieb, die Fischer bieten den Gästen aus aller Welt Hochseefischen an, das Klima ist sehr angenehm und es gibt reichlich Ausflugsziele in der näheren Umgebung. Am darauffolgenden Tag ließen wir uns mit dem Taxi nach Polperro bringen, schauten uns den kleinen Küstenort an und wanderten dann den „coastal footpath“ nach Looe zurück. Wir hatten in einem lokalen Café den Tipp bekommen,

den jeweils am Dienstag stattfindenden Folk-Abend im Jolly Sailer Inn zu besuchen, was wir uns natürlich nicht entgehen lassen wollten. Gegen 20.00 Uhr war die Kneipe noch ziemlich leer und wir konnten uns schöne Plätze aussuchen. Danach trafen die ersten Musiker ein, überwiegend Leute im gesetzten Alter mit Gitarre, Harmonika, Flöte und einer Art Teufelsgeige. Interessanterweise spielten sie aber nicht zusammen, sondern jeder Musiker spielte abwechselnd ein Lied, sehr verschiedene Richtungen, teilweise a-capella Gesang, teilweise Lieder von Bob Dylan oder anderen Liedermachern. Dies war auf jeden Fall der schönste und interessanteste Abend unserer England-Reise, keinesfalls für die Touristen gemacht sondern Unterhaltung für die Einheimischen, eine wirklich tolle, wöchentlich stattfindende Einrichtung. Der letzte Tag unseres Urlaubs begrüßte uns mit

Clapper Bridge, Postbridge in Dartmoor



Handgemachte Unikate für anspruchsvolle Kunden!



Alle Karosserieteile serienmäßig
ausschließlich in Aluminium oder Carbon.

Gitterrohrrahmen aus
Chrommolybdän-Rundrohr
Abgasnorm „Euro 6“.



RCB Fahrzeug GmbH · Oberhub 2a · 83533 Edling
Telefon: 0 80 76 - 85 00 · Telefax.: 0 80 76 - 84 85
info@rcb7.de · www.rcb7.de

Regen. Geplant war eine Fahrt zu den „Lost Gardens of Heligan“. Dabei handelt es sich um ein riesiges Areal, das bis zum Jahr 1920 von mehreren Generationen zu einem Park mit exotischen Pflanzen ausgebaut wurde und danach einfach in Vergessenheit geriet. Erst vor wenigen Jahren entdeckte man dieses besondere Stück Land neu und begann mit der Rekultivierung nach alten Fotovorlagen. Heute wird der Garten jährlich von vielen Tausend Besuchern aus aller Welt und zu jeder Jahreszeit besucht, damit gehört er zu den schönsten Sehenswürdigkeiten Cornwalls. Noch sind die Arbeiten nicht vollständig abgeschlossen, einige alte Gebäude waren nicht mehr zu retten und müssen neu aufgebaut werden. Ein Besuch lohnt sich aber nicht nur für Gartenfreunde.

Am Donnerstag, den 20. Juni mussten Zuzana und ich uns leider von Uschi und Jürgen

verabschieden und die lange Fahrt nach Dover unter die Räder nehmen. Unser Urlaub war sehr schön, England ist eine andere Welt und es fällt schwer Abschied zu nehmen. Wir benedieten Uschi und Jürgen darum, noch eine weitere Woche an diesem schönen Ort bleiben zu dürfen.

Die Rückreise verlief völlig problemlos und pannenfrei, unser Seven hat uns mal wieder nicht im Stich gelassen und durfte endlich mal wieder seine Heimat besuchen.

Wir nutzen die restliche Zeit in Looe noch zu einigen kleinen Wanderungen und einer größeren Ausfahrt zum Lizard Point, dem südlichsten Punkt Großbritanniens. Hier ist es viel ruhiger und ursprünglicher als in dem von Touristen überlaufenen Land's End. Auf der Fahrt dorthin machen wir zunächst einen Stopp in Truro, einer sehr netten kleinen Stadt mit Kathedrale, die wir besich-

tigen. Auf der Weiterfahrt passieren wir einen großen Militärstützpunkt und -flughafen und etwa 200 Meter vor uns starten hier gerade zwei Düsenjäger parallel nebeneinander und fliegen in vielleicht 50 Metern Höhe über die Straße.

Auch bei uns verläuft die Rückfahrt völlig problemlos, wir erreichen Harwich ohne einen einzigen Stau, selbst auf der M25 um London herum gibt es keine Probleme, und so verbringen wir den Nachmittag lesend im Mayflower Inn. Dort können wir noch ein paar nette Autos bewundern, unter anderem einen Rolls Royce Corniche. Das Fährschiff ist sehr modern. Es wurde 2010 gebaut und bringt uns sehr komfortabel über Nacht nach Rotterdam. Sollten wir diese Fähre noch einmal benutzen, so werden wir mit Sicherheit nicht wieder an Bord frühstücken, da die Fähre bereits um 7.45 mit dem Ausladen beginnt und die Zeit für das Frühstück dadurch sehr knapp bemessen ist. Die restlichen 600 Km bis nach Hamburg verlaufen problemlos - bis auf den Elbtunnel, der mal wieder völlig verstopft ist und uns eine Stunde Zusatzzeit einbringt, so dass wir erst gegen 18 Uhr zuhause sind. Hier noch einige grundsätzliche Anmerkungen, falls ihr nun Lust bekommen

Ausflug nach Polperro



habt der Insel selbst einen Besuch abzustatten.

Sprit: Hochoktanisches Benzin zu bekommen kann vor allem in ländlichen Gegenden zum Problem werden. Manchmal gibt es an kleineren Tankstellen nur eine Zapfsäule mit dem normalen Super 95. In größeren Städten oder an den Autobahn-Servicestationen bekommt man dann aber auch 97 Oktan oder manchmal sogar 99er V-Power. Die Benzinpreise sind vergleichbar, so kostet z.B. der Liter V-Power etwa 1,429 Pfund.

Bargeld: Bargeld zieht mal am sichersten an einem der vielen Cash-Points (Bank-Automat), die wirklich überall verfügbar sind. Mit der EC-Karte und Geheimnummer bekommt man einen aktuellen Umrechnungskurs von momentan etwa 1,117, also 0,885 Euro für ein britisches Pfund. Dazu kommen noch etwa 6 Euro Gebühren pro Abhebung, man sollte also keine kleinen Summen abheben. Ausnahmen: die Deutsche Bank arbeitet mit der Barclays Bank zusammen, so dass bei Abhebungen mit der EC Karte keine Gebühren anfallen. Auch für Barabhebungen mit der VISA Karte der DKB Bank fallen keine Gebühren an. Bitte beim eigenen Geldinstitut prü-

Tschüß Jürgen und Uschi



fen, welche Gebühren bei Auslandsabhebungen anfallen.

In Geschäften und Restaurants zahlt man am günstigsten mit einer Kreditkarte, kleinere Restaurants oder Privatunterkünfte nehmen aber manchmal nur Bargeld, also vorher fragen.

Linksverkehr: Auf der „falschen“ Straßenseite zu fahren erfordert nur eine kurze Eingewöhnungszeit. Schon nach wenigen Kilometern hat man die Sache gut im Griff, nur die manchmal sehr ungewöhnlichen Kreisverkehre erfordern etwas Aufmerksamkeit.

Kritisch sind manche Rechtsabbiegerspuren

auf den Autobahnen oder Schnellstraßen. Hier ist man praktisch auf der Überholspur und hat durch den Gegenverkehr in manchmal winzige Seitenstraßen ab.

Wesentlich länger dauert es, bis man sich als Fußgänger an die englischen Verhältnisse gewöhnt hat. Man schaut eigentlich immer in die falsche Richtung und manchmal ergeben sich daraus gefährliche Situationen.

Wir möchten in absehbarer Zeit auf jeden Fall wieder einmal nach England fahren, möglichst erneut mit dem Seven, denn es gibt noch sehr viel zu entdecken auf der Insel.

Ausfahrt zum Lizard Point

