

# UK Tour 1998

## Vorbereitungen

Das Pfingsttreffen im Schwarzwald ist unsere erste große Tour in diesem Jahr und soll somit als Generalprobe für unseren Sommerurlaub gelten. Mit zwei Seven starten wir früh morgens in Hamburg. Bereits auf dem Hinweg müssen wir zweimal anhalten, zunächst die Lufttrichter in den Webervergasern wieder festschrauben, dann sogar die Luftfilter abbauen, da die Grundplatte eingerissen ist und abzureißen droht. Bei Extra Mobile stellen wir dann entsetzt fest, daß auch noch ein Stehbolzen in der Ansaugbrücke abgerissen ist. Den Samstag Vormittag verbringen wir in der Werkstatt von Extra. Dann läuft er wieder - Gott sei Dank. An dieser Stelle noch einmal einen ganz herzlichen Dank an Extra Mobile für die extrem freundliche Unterstützung - ohne Euch hätten wir wirklich sehr alt ausgesehen.



**Die Tour**

Als wir wieder zu Hause sind, beschließe ich, auf die kurze Ansaugbrücke zu wechseln, die ohnehin schon seit mehr als einem Jahr darauf wartet, eingebaut zu werden. Diesmal aber wird der richtige Anbaukit von Weber verwendet - der mit den Schraubenfedern auf den Stehbolzen! Damit sollten sich die Probleme nicht wiederholen.

Zwei Wochen vor dem geplanten Start (10.7.98) stellen sich dann plötzlich neue Geräusche ein: ein metallische 'Klink - Klink' beim Lastwechsel läßt auf den Antriebsstrang schließen. Bei Hans - Heinrich, einem unserer Stammtischmitglieder, gehen wir am Freitag, eine Woche vor unserer Abreise, der Sache auf den Grund. Zunächst finden wir eine lockere Kontermutter am hinteren Dreieckslenker. Das Geräusch bleibt uns allerdings erhalten. Dann geht es also wieder auf die Bühne. Hans - Heinrich entdeckt etwas, versucht mir etwas an der Kardanwelle zu zeigen, ich kann aber nichts erkennen. Auch als er mich mit der Nase auf eine Stelle mit leichtem Roststaub stößt, messe ich dem keine Bedeutung bei. Als wir die Kardanwelle ausgebaut haben, erkennen wir schließlich, daß er den richtigen Riecher hatte: eines der vier Na-

dellager des Kreuzgelenks an der Getriebeseite der Kardanwelle ist trockengelaufen und völlig zerbrösel. Nun ist es mittlerweile 14 Uhr und guter Rat teuer - aber wir befinden uns auf dem platten

## UK Tour 1998

Land in der Nähe von Glückstadt an der Elbe und da gibt es einen Laden für Landmaschinen, zu dem mich Hans - Heinrich schickt. Dort werde ich zunächst gefragt, für welches Gerät denn das Kreuzgelenk sein soll. Als ich sage, für einen Westfield, guckt der Verkäufer sehr skeptisch, aber



Ready to go

ich schicke ihn mit Schieblehre und dem alten Kreuzgelenk in das Lager und siehe da, nach ca 10 Minuten habe ich ein neues Kreuzgelenk - allerdings liegt der Schmiernippel etwas ungünstig. Hans - Heinrich meint dazu nur, falls der Winkel am Kardangelenkt etwas zu groß würde, werde ich ein kurzes Rattern hören - aber nur einmal.... (Habe ich aber bis heute noch nicht!!!)

Nachdem die Kardanwelle wieder ihren Platz eingenommen hat, kann ich völlig geräuschlos (wenn man von den normalen Geräuschen ab-

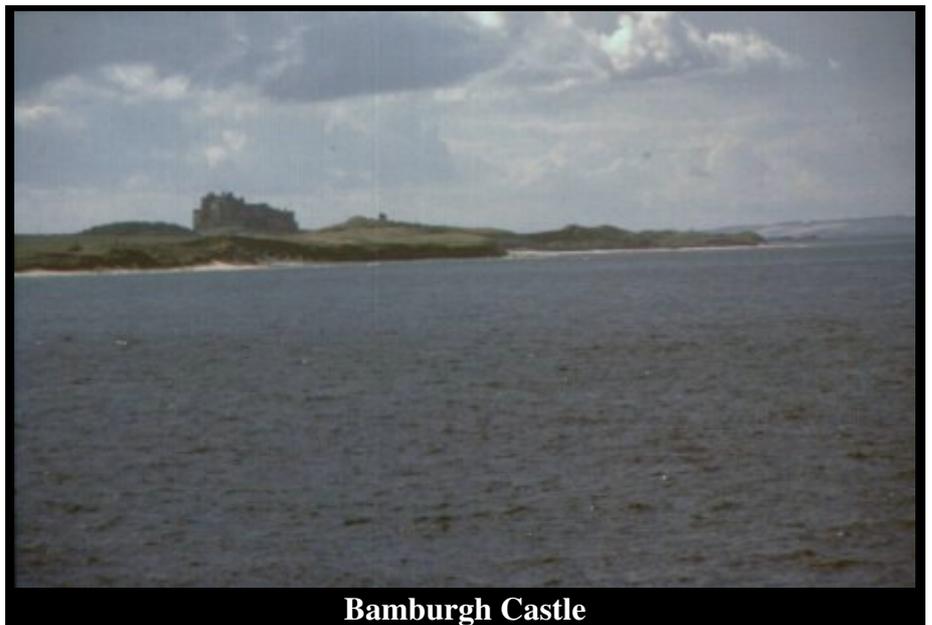
sieht, die ein Seven nun mal so von sich gibt) nach Hause fahren.

Diese Geschichte hat nicht gerade dazu beigetragen, mich zu beruhigen. Im Gegenteil, ich sehe der Reise doch sehr skeptisch entgegen, insbesondere, da sich der Sommer bisher noch nicht gezeigt hat und außerdem meine Freundin Uschi erstmals mit auf große Fahrt geht. Ihre erste große Tour im Seven war die zum Pfingsttreffen gewesen, und die hatte ja auch schon für genügend Aufregung gesorgt.

### Day 1 - Arrival - Newcastle - Seahouses

Aber dann stehen wir doch mit vollgepacktem Auto bei schönem Wetter (!) vor der Fähre. Es ist kaum zu glauben, aber Hamburg verabschiedet uns mit Sonnenschein, war doch der Sommer bisher kaum als solcher zu bezeichnen.

An Bord gibt es dann die erste Überraschung. Unsere 'Kabine' ist ein Liegeabteil, das so eng ist, daß sich immer nur einer von uns darin bewegen kann, der andere muß entweder draußen warten oder auf dem Bett Platz nehmen. Außerdem liegt das Liegeabteil unterhalb der Wasserlinie und direkt über den Maschinen. Dennoch ist die Luft erstaunlich gut, die Klimaanlage funktioniert. Daß wir eine so schlechte Kabine bekommen haben, liegt daran, daß wir zu spät gebucht haben: Anfang Januar ist einfach zu spät für die Ferienfähre (Ferienbeginn von Niedersachsen,



Bamburgh Castle

## UK Tour 1998

Schleswig - Holstein, Mecklenburg - Vorpommern und Hamburg). Übrigens wäre eigentlich an diesem Tag die Fähre nach Harwich fällig gewesen, Scandinavian Seaways hat aber diese Fähre nach Newcastle geschickt, und vier Tage lang keine nach Harwich abgehen lassen. Dies war auch für uns der einzige Grund gewesen, nach Newcastle und nicht nach Harwich zu fahren. Aber so haben wir halt aus der Not eine Tugend gemacht und kommen am Samstag, den 11.7. wohlbehalten in New-



**Bamburgh Castle von Seahouses Harbour**

castle an. Mit dem Seven hat man übrigens immer den Vorteil, mit den Fahrzeugen der 'Commodore Class' auf die Fähre zu kommen, da das Auto halt so tief liegt. Dadurch kommt man immer sehr schnell wieder von der Fähre herunter und so sind wir bereits kurz nach 13 Uhr in England. Die ersten Kilometer sind etwas nervig und

öde, aber dann kommen wir sehr schnell auf die Küstenstraße an der Nordsee entlang. Für Uschi sind dies die ersten Erfahrungen mit dem Linksverkehr überhaupt, und noch reagiert sie etwas schreckhaft auf Gegenverkehr, der auf der 'falschen' Seite entgegenkommt.

Das Wetter ist sehr schön, nur ein paar Wolken am Himmel, es ist allerdings nicht sehr warm. Eine von diesen Wolken meint dann, sie sei ein wenig zu schwer und entlädt ihre Last über uns. Nach etwa zwei Minuten ist aber alles vorbei und als wir in Bamburgh Castle ankommen, präsentiert sich dieses bei schönstem Wetter. Bamburgh ist ein Sandsteinbauwerk und in einem sehr guten Zustand, von dem wir uns bei der Besichtigung überzeugen können.

Da das Wetter nicht so sehr stabil aussieht, entscheiden wir uns gegen das Zelt und für Bed and Breakfast. Wir finden ein nettes kleines Zimmer in Seahouses, von wo wir einen schönen Blick auf Bamburgh Castle haben.

### Day 2: Seahouses - Kielder Forest - Pennines

Der Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen sieht nicht sehr vielversprechend aus: es ist grau in grau, aber trocken. Dann, beim Frühstück, fängt es an zu regnen. Und da alles grau in grau aussieht, besteht auch nicht die geringste Hoffnung, daß dies nur ein Schauer sein könnte. Eigentlich wollten wir ja, so wie wir gepackt hatten, das Auto überhaupt nicht schließen, aber in Anbetracht dieser Aussichten mache ich mich daran, im Regen eine Möglichkeit zu finden, unsere Klamotten doch irgendwie auf und in dem Auto zu verteilen. Es gelingt schließlich, auch wenn unsere Frau Wirtin versucht, uns so schnell wie möglich aus unserem Zimmer zu vertreiben.

Meine Tasche sowie die beiden Schlafunterlagen befinden sich auf, bzw. an dem Koffer, Uschis Tasche, unser Zelt, mein Schlafsack und unsere beiden Hocker im Auto - ohne daß sie uns stören.

## UK Tour 1998

Mein nasses Regenzeug wird in einer Plastiktüte Uschi zu Füßen gelegt und dann kann es losgehen. Wir beschließen, trotz des schlechten Wetters unsere Tour wie geplant durch Kielder Forest bis hoch nach Schottland zu fahren. Kielder Forest ist ein sehr großes Naturreservat, das einmal im Jahr die größte Sportveranstaltung der Welt zu Gast hat, die RAC Rallye. Da hier mehrere Wertungsprü-



**Killer Kielder?**

fungen gefahren werden, die zum Teil über siebzig Kilometer lang sind, hat Kielder Forest bei Rallyfahrern auch den Beinamen "Killer" Kielder. Wer hier durchgekommen ist, hat auch gute Chancen, das Ziel zu erreichen.

Kurz vor der schottischen Grenze legen wir den ersten Tankstop mitten im Wald ein. Es ist allerdings so regenverhangen, daß wir nicht viel sehen können. Ungefähr zwanzig Kilometer fahren wir durch

Schottland und haben damit auch schon den nördlichsten Punkt unserer Reise erreicht. Als wir in südlicher Richtung unterwegs sind, spielen wir einmal kurzfristig U - Boot: eine Riesenpfütze springt uns plötzlich entgegen, ein Schwall Wasser kommt über die Motorhaube bis an die Scheibe geschwappt. Erstaunlicherweise bleibt der Westfield davon völlig unbeeindruckt und läuft erfreulicherweise einfach weiter (Beim Pfingsttreffen hatten wir nach dem berühmten Gewitterschauer etwas andere Erfahrungen gemacht). Am Kielder Reservoir legen wir dann eine kleine Mittagsrast ein. Auch hier ist nichts los - und das an einem Sonntag. Nur eine Jugendgruppe steht mit zwei Kleintransportern auf dem Parkplatz; aber aus dem Auto heraus trauen sie sich auch nicht.

Wir fahren im Regen weiter Richtung Süden. Eigentlich wollten wir uns den Hadrian's Wall ansehen, den Grenzwall, den die Römer hier aufgeschichtet haben. Aber da es auch nachmittags, als wir dort ankommen, noch regnet, beschließen wir, auf

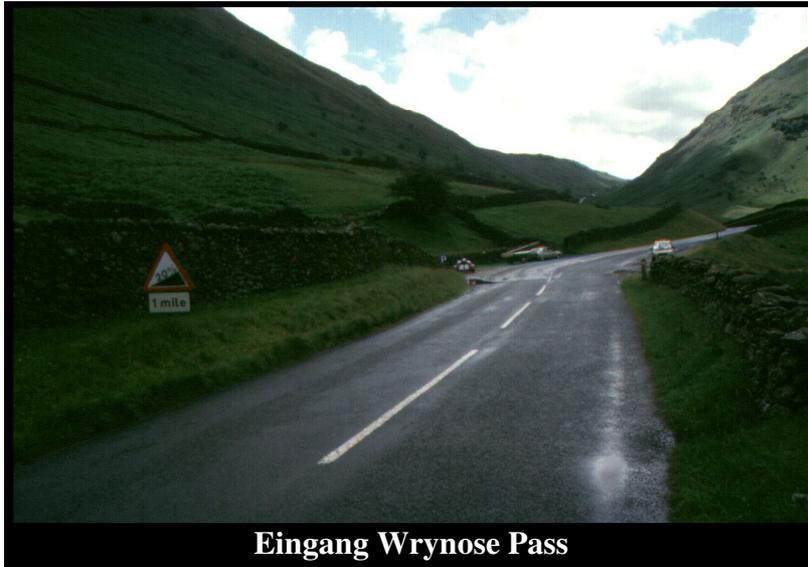


**Pause am Kielder Reservoir**

eine eingehendere Besichtigung zu verzichten und fahren weiter bis Alston, mitten in den Pennines. Kurz bevor wir dort ankommen, hört es auf zu regnen, es ist aber nicht gerade sehr warm. Das Guesthouse, in dem wir nach Quartier fragen, hat auch noch ein Zimmer frei. Der Herr des Hauses ist allerdings im Augenblick nicht ansprechbar, da gerade der Grand Prix in Silverstone läuft. Als der fertig ist, muß ich mit größtem Erstaunen feststellen, daß dieser Mann ein ausgesprochener

## UK Tour 1998

Schumacher Fan ist - wer hätte das gedacht. Er informiert mich über alles Wissenswerte über diesen vermutlich merkwürdigsten Grand Prix Sieg aller Zeiten (Ihr erinnert Euch? Schumacher gewann in der Boxengasse!). Gegen eine kleine Spende von einem Pfund an die örtliche Polizei(!) dürfen wir sogar in einer Garage parken. Der Garagenbesitzer ist ein Polizist und Freund des Landlords.



**Eingang Wrynose Pass**

Unser Landlord ist als Motorsportfan natürlich von dem Seven wahnsinnig angetan und erzählt voller Begeisterung von der Strecke, die wir am nächsten Tag fahren wollen. Dort soll es einige Kurven geben, die voll einzusehen sind und im Prinzip wie bei einem Bergrennen zu fahren seien. Naja - wenn das Wetter mitspielt - wir

werden sehen.

### Day 3: Pennines - Lake District - Blackpool

Der nächste Morgen sieht vom Wetter her nicht so sehr viel besser aus. Es scheint trocken zu sein, aber es ist kalt und die Wolken ziehen mit hoher Geschwindigkeit. Dennoch beschließen wir zunächst, offen zu fahren. Ich fange gerade an, einzupacken, da beginnt es draußen heftig zu regnen. Also doch wieder das Verdeck drauf? Kurz abgewartet, es sieht nicht sehr vielversprechend aus. Gut, Verdeck auspacken, Taschen wieder abnehmen Verdeck aufspannen. Ich habe gerade das Verdeck über dem Auto ausgebreitet, da erspähen wir blauen Himmel. Gut. Wir haben einen Schirm dabei, kurze, heftige Schauer sollten uns nicht viel anhaben können. Wir fahren offen. Also, Verdeck wieder einpacken, Taschen, Zelt, Unterlagen und Schlafsack auf das Auto schnallen und los geht's.



**Fast oben: nach kurzer Regenschirmpause kurz vor der Paßhöhe mit Blick auf das Tal**

## UK Tour 1998

Die Strecke ist wirklich genial, nur die nasse Straße bremst mich ein wenig, aber man kann das Auto auf diesen Straßen schon gehörig fliegen lassen. Die Strecke von Alston in Richtung Penrith führt über einen kleinen Paß, ist aber sehr schön und flüssig zu fahren. Bis zum Lake District bleibt es dann tatsächlich auch trocken. Dort müssen wir tanken



**... und immer wieder Schafe**

und das paßt genau so, daß wir einen kleinen Schauer abwarten können, bevor es bei Ambleside in das Herz des Lake District's geht. Wir folgen hier einer Fahrtempfhlung aus der Westfield World.

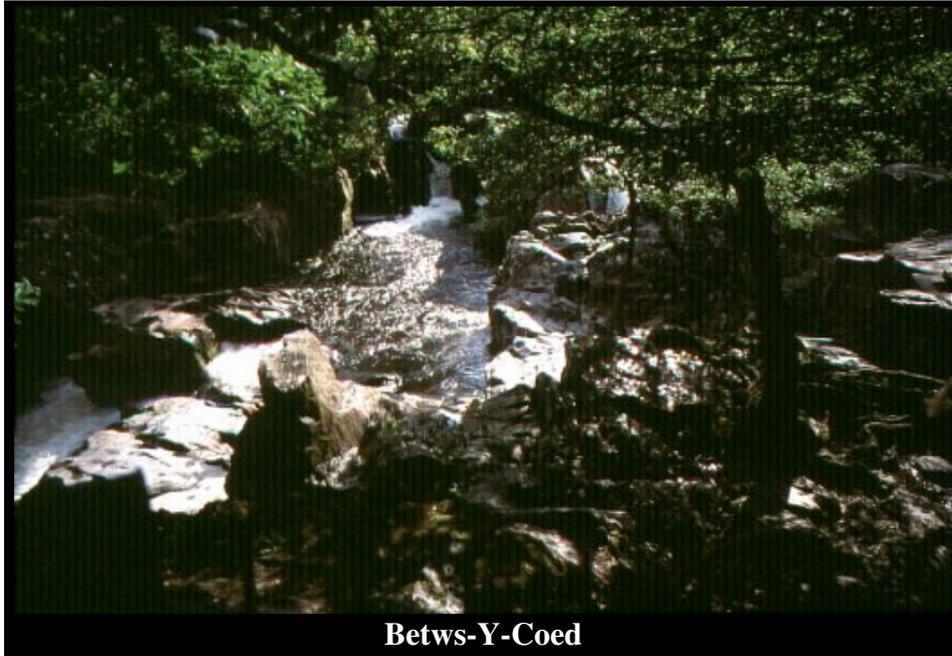


**Nur noch ein kurzes Stück bis ganz oben**

Es geht über den Wrynose und den Hardknott Paß. Wer glaubt, in den Alpen gäbe es steile, schwer zu fahrende Pässe, der findet hier Steigungen bis zu 30% (in Worten: dreißig Prozent). Erschwerend kommt hinzu, daß es sich hier um typisch englische Country Lanes handelt: einspurig mit Ausweichstellen.

Außerdem ist es hier sehr naß. Zweimal müssen wir anhalten, den Schirm aufspannen, und den Regen abwarten, weil es zu heftig wird. Auf den Bergabstrecken wird es Uschi teilweise etwas mulmig, aber was hilft's, wir müssen auch wieder hinunter. Gerade auf den Bergabstücken setze ich fünf- bis sechsmal auf, heftiges Bremsen, abgerundete Straßen, starkes Gefälle und Unebenheiten mag der Seven dann doch nicht so gern. Aber die Bergaufstücke sind einfach genial. Da kannst Du das Auto so richtig um die Ecken prügeln, Bremsen kannst Du vergessen, das geht bei der Steigung sowieso automatisch. Außerdem ist die Straße meist sehr gut einzusehen. Nur sollte man auf den Steilstücken mit dem Seven nicht unbedingt anhalten, da das Anfahren auf nasser Straße dann doch etwas schwierig ist.

## UK Tour 1998



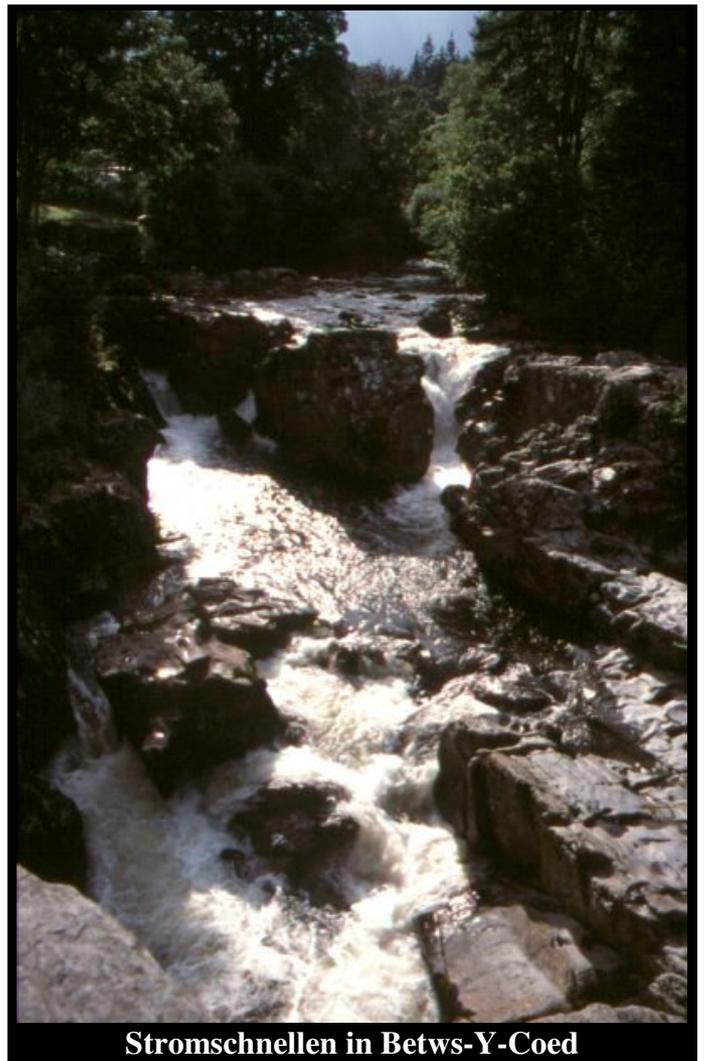
**Betws-Y-Coed**

Diese Pässe zu fahren ist ein wahnsinniges Erlebnis, trotz der Regenschauer. Sie sind nicht nur vom Fahrerischen her interessant, sondern insbesondere aufgrund der Natur, die wir hautnah erleben dürfen. Darüber sind wir uns einig. Und demnächst werden wir hier sicher etwas länger Urlaub machen, um noch mehr schöne Strecken zu finden und noch mehr Schafe mit dem Seven zu erschrecken.

Als wir das Lake District verlassen, nehmen wir aufgrund der fortgeschrittenen Zeit die Autobahn nach Blackpool. Dort steht natürlich wieder ein Besuch bei John an, dem Erbauer meines Autos. Der freut sich sehr, uns alle drei (Auto, Uschi und mich) zu sehen, und abends werden wieder ein paar Guinness gemeinsam vernichtet. Von John erhalte ich noch einige Bilder vom Bau des Fahrzeugs.

### Day 4: Blackpool - Wrexham - Betws-Y-Coed

Der nächste Tag bringt uns zunächst über Liverpool nach Wrexham zu einem Besuch bei Demon Tweeks. Die Fahrt dahin ist nicht sonderlich interessant, einzig der Tunnel unter der Mersey hindurch. Bei Demon Tweeks erwerbe ich für meine offenen Ansaugtrichter einen Satz "Racing Socks" und unterhalte mich mit meinem dortigen Ansprechpartner, Nick Warbrook. Der Aufenthalt dort dauert zwei Stunden, dann geht es direkt weiter nach Betws-Y-Coed. Unser Quartier dort ist sehr schön, ebenso der Ort, durch den ein Wildbach hindurch rauscht.



**Stromschnellen in Betws-Y-Coed**

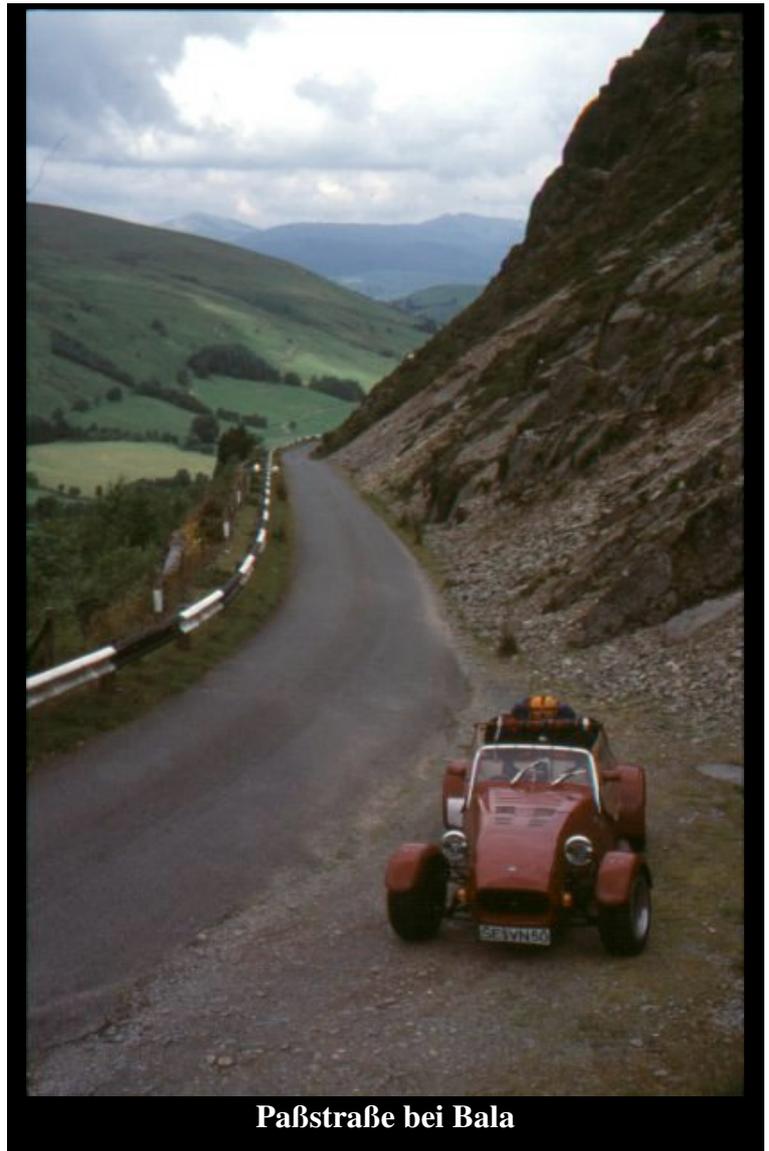
### Day 5: Betws-Y-Coed - Frongoch

## UK Tour 1998

Von Betws-Y-Coed geht es am nächsten Morgen Richtung Mount Snowdon. Den Snowdon hinauf führt eine Zahnradbahn, die meisten der Lokomotiven sind sogar Dampf betrieben. Technisch interessant ist dabei, daß die Kessel schräg auf die Lokomotiven gebaut sind, so daß das Wasser darin beim Bergauf-fahren einigermaßen waagrecht steht. Leider spielt uns das Wetter abermals einen Streich: die letzten Meter bis zum Gipfel hängen wir in den Wolken. Der Snowdon ist immerhin über 1.000 Meter hoch. Nach einer halben Stunde Aufenthalt auf dem höchsten Berg von Wales geht es wieder hinab. Auf der Fahrt nach unten bietet sich kurz unterhalb der Wolkengrenze ein starkes Panorama.

Kurz nachdem wir wieder abgefahren sind, klart es auf und wir können von unten die Bergspitze beobachten. Insgesamt haben wir dort fast vier Stunden verbracht und kommen daher heute nicht mehr sehr weit. Wir steuern erstmals einen Zeltplatz an, einen, den ich schon vom letzten Jahr her kenne. Er liegt in der Nähe von Fron-goch unmittelbar an dem walisischen "White Water Centre". Hier gibt es für die Wildwasserfahrer einen von einem Stausee gespeisten Wildbach, der direkt an dem Zeltplatz vorbeirauscht.

Leider ist heute Windstille angesagt und so haben sich eine Menge kleiner fliegender Quälgeister zusammenge-



**Paßstraße bei Bala**



**Frisches Wasser aus der Felswand bei Bala**

schlossen und meinen, uns das Abendessen vermiesen zu müssen. Dies gelingt ihnen ganz hervorragend und wir verziehen uns alsbald in unser quälgeistgeschütztes Zelt.

### **Day 6: Frongoch - Lla-nelli**

Endlich scheint sich das Wetter zu bessern: der Morgen begrüßt uns mit Sonnenschein. Keine Frage, heute wird wieder offen gefahren. Bei Bala nehmen wir eine kleine Straße

## UK Tour 1998

entlang einem See, die uns wiederum über einen kleinen Paß führt. Bei Sonnenschein sieht das Ganze noch einmal so schön aus. Wir stoppen an einem Miniaturwasserfall, erfreuen uns an der Natur. Als wir die Hauptstraße wieder erreichen, haben wir auch schon für diesen Tag das Schönste erlebt. Die Fahrt nach Süden an der walisischen Küste entlang ist ziemlich ermüdend und landschaftlich nicht weiter interessant. Als wir schließlich in Tenby ankommen, unserem eigentlichen Ziel für heute, haben wir immer noch schönes Wetter, aber es ist dort wahnsinnig viel los und wir beschließen, noch etwas weiter zu fahren. Es dauert noch eine ganze Weile, bis wir schließlich einen Zeltplatz finden. Der ist dann auch noch unverschämte teuer und liegt direkt hinter einer Bahnlinie. Trotzdem wird das Zelt aufgebaut und zeitig schlafen gegangen.

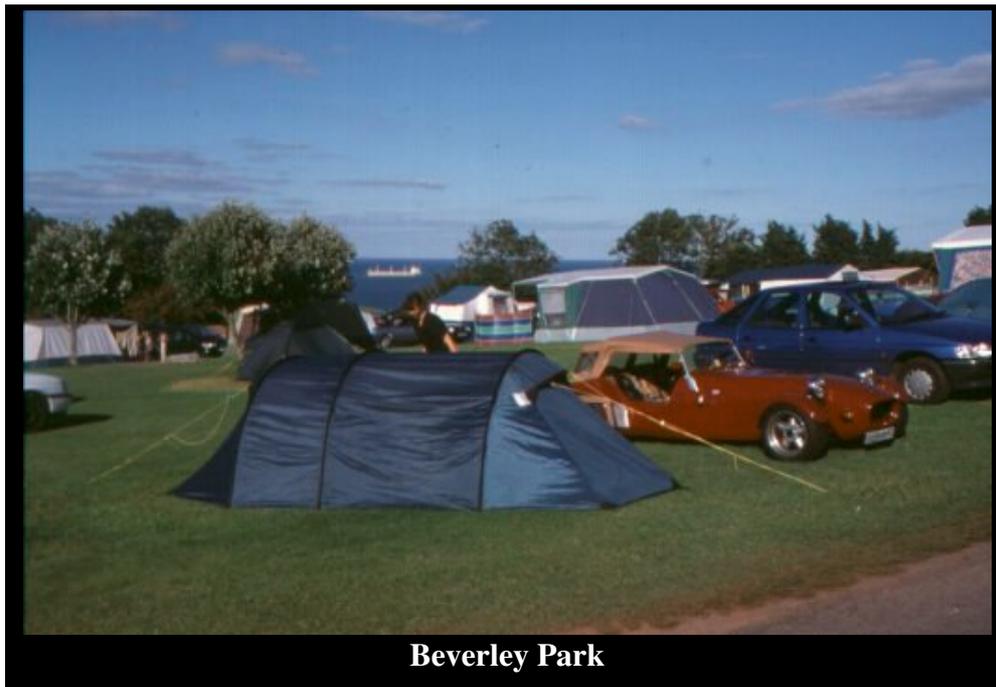
### Day 7 - Llanelli - Bath - Shepton Mallet

In der Nacht hat es geregnet und leider haben wir nicht darauf geachtet, unsere Unterlagen *unter* dem Zelt zu lassen, so daß das Wasser in das Zelt gelaufen ist und einiges von unseren Sachen am Morgen im Wasser steht. Glücklicherweise weht es aber sehr stark und Uschi hängt unsere Sachen sehr dekorativ auf einem Kinderspielplatz auf. Während so die Dinge vor sich hin trocknen, können wir der Royal Air Force bei einigen Schießübungen zusehen. Drei Jets üben Anflüge auf ein Ziel in der benachbarten Bucht. Herüber schallende Schußsalven deuten darauf hin, daß hier heute scharf geschossen wird.

Als wir schließlich mit halbwegs trockenen Sachen aufbrechen, ist es schon fast Mittag. Auf der Fahrt trocknet Uschi noch den Straßenatlas und das Heft über Bamburgh Castle im Fahrtwind.

Unser Weg führt uns heute durch die Brecon Beacons, eine hübsche Berglandschaft im Süden von Wales und schließlich über Abergavenny und Monmouth durch das wunderschöne Wye Valley zur Severn Brücke. Hier stellen wir erstaunt fest, daß wir keinen Maut zu entrichten haben, es wird nur in der Gegenrichtung kassiert. Wahrscheinlich geht man davon aus, daß die meisten Fahrzeuge auch in der anderen Richtung wieder zurückkommen werden. Die Severn Brücke führt über den River Severn, der stellenweise einen Tidenhub von zwölf Metern besitzt. Entsprechend hoch ist auch die Strömung in diesem Fluß.

Vor hier aus führt uns die Autobahn an Bristol vorbei nach Bath, einem Ort, der seinen Namen von



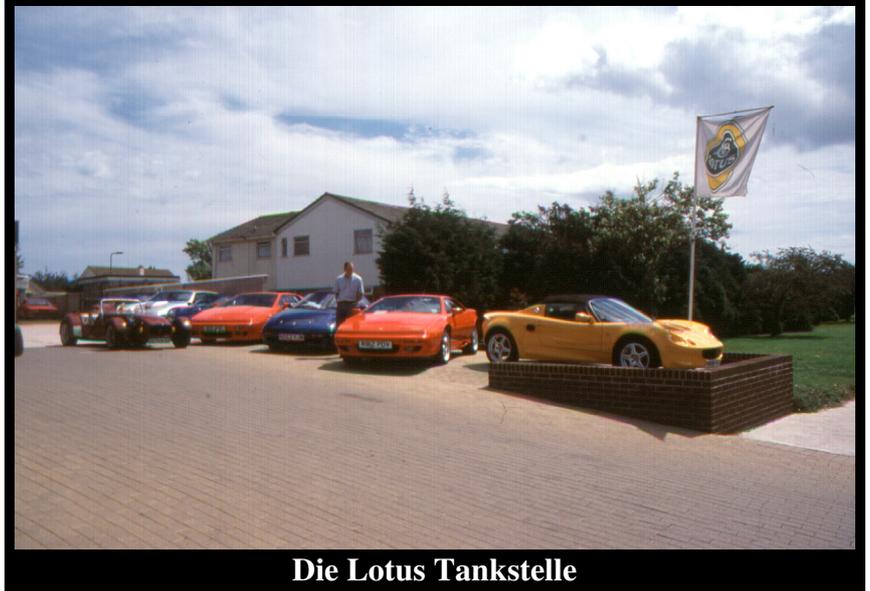
**Beverley Park**

warmen Quellen hat, mit denen die Römer ihre Bäder speisten. Eigentlich hatten wir vorgehabt, uns Bath etwas näher anzusehen, aber aufgrund der fortgeschrittenen Zeit (siehe oben) fahren wir noch etwas weiter und bleiben in einem Farmhouse für Bed and Breakfast (auch um unsere Sachen endgültig zu trocknen).

# UK Tour 1998

## Day 8 - Ankunft im Beverley Park in Paignton

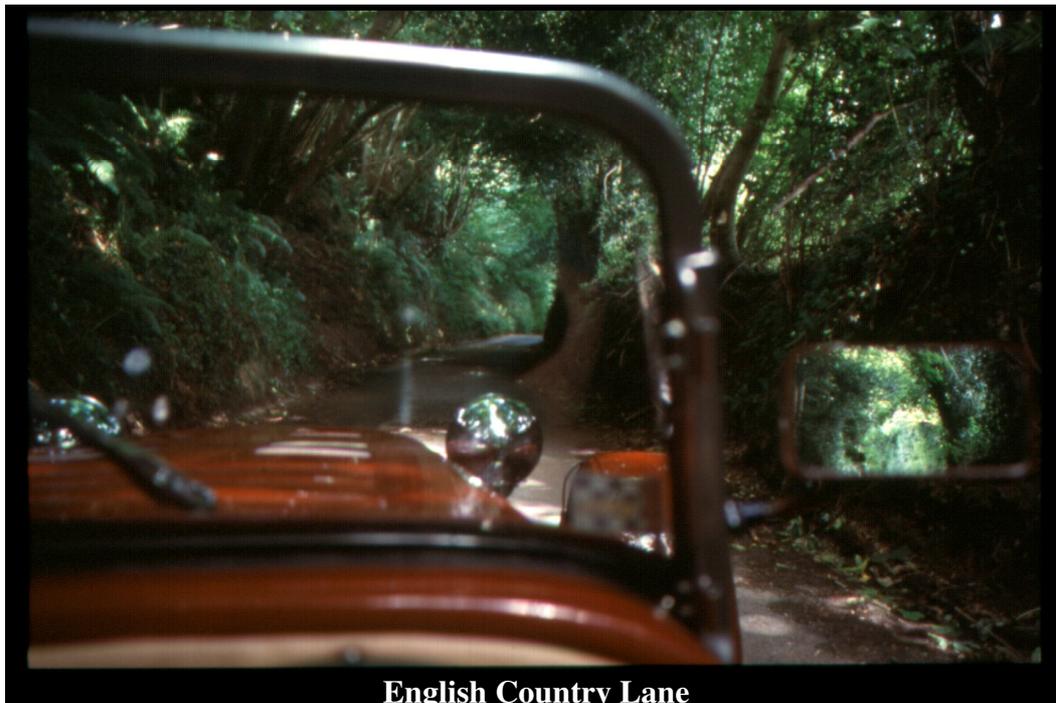
Heute fahren wir zügig weiter, wir wollen möglichst früh im Beverley Park ankommen, dem Campingplatz, um einen möglichst guten Platz aussuchen zu können. Dies gelingt, erweist sich aber als überflüssig, da die Plätze bereits per Computer im voraus fest zugeordnet worden sind. Der Beverley Park ist ein Campingplatz der Extraklasse, besitzt einen Ballsaal für ca 500 Leute, eine eigene Band, die für Entertainment und Stimmung sorgt, viermal die Woche kommen Entertainer von außerhalb herein und der gesamte Platz ist wahnsinnig gepflegt und bietet einen wunderschönen Ausblick über die Bucht. Da ich mittlerweile zum achten oder neunten Mal dort bin, ist das Hallo entsprechend groß.



**Die Lotus Tankstelle**

Der Sonntag bietet dann gleich eine vom Campingplatz organisierte Wanderung. Fünf und eine halbe Stunde scheucht uns Chris, einer der Musiker und Entertainer, über das Land und an der Steilküste entlang, von Goodrington nach Brixham und zurück, insgesamt etwa 20 Km. Das Wetter ist wunderschön und wir holen uns unseren ersten Sonnenbrand.

Da das viele Wandern uns ein wenig geschafft hat, verlegen wir uns von nun an wieder auf das Seifenfahren. Erstmal wird getankt - und welch ein Zufall, etwa 400 m vom Beverley Park entfernt befindet sich eine günstige Tankstelle bei einem Lotus Händler. Dort stehen ein paar Elisen und einige ältere Lotus Modelle neben einigen anderen ausgefallenen Fahrzeugen. Für ein Foto ist allemal



**English Country Lane**

Zeit genug. Keine Frage, dies wird unsere Stammtankstelle für die Zeit in der Torbay, zumal das Benzin hier unter 70 Pence kostet (ca 2,10 DM). Die Benzinpreise sind in diesem wie auch schon im letzten Jahr nicht zuletzt durch den hohen Pfundkurs extrem hoch,

während sich die Preise ansonsten noch halbwegs ertragen lassen.

## UK Tour 1998



**Tidal Ford**

Wir folgen dem 'Ordnance Survey Travelmaster Guide *South Devon and Dartmoor*'. Unsere erste Tour führt uns gleich zu einer typisch englischen Merkwürdigkeit, einer tidenabhängigen Straße. Mehrere Abschnitte dieser Straße sind bei Hochwasser überflutet. Zwischen diesen Abschnitten steht sogar ein Haus (vermutlich nur bei Niedrigwasser erreichbar). Glückli-

cherweise ist gerade Niedrigwasser und wir können diese Straße passieren. Leider ist das Wetter uns heute nicht so sehr hold, so daß wir die Hälfte des Tages geschlossen fahren.

Unsere nächste Tour bringt uns über die typischen englischen Country Lanes (einspurig mit hohen Wällen und Ausweichstellen) zu einigen Sehenswürdigkeiten in Dartmoor. Da, wo man die Strecke überblicken kann, macht das Fahren richtig Spaß. Und auch das Wetter hat ein Einsehen, so daß wir die Zeit auf dem Campingplatz richtig genießen können, von einigen kleineren Schauern einmal abgesehen.



**Breakfast at Beverley Park**

### Umzug vom Zelt in Hotel

Nach einer Woche ziehen wir dann um. Es geht etwa drei Kilometer weiter in ein kleines Hotel in Paignton, gebaut in der victorianischen Zeit. Dieses liegt etwa 200 Meter vom Strand entfernt.

## UK Tour 1998

Am Sonntag erwartet uns dann die erste Überraschung in Form der 'English Riviera Classic Car Show'. Natürlich lassen wir es uns nicht nehmen, dort mit dem Seven vorzufahren - und werden prompt eingeladen, unser Auto auszustellen. Der Eintrittspreis mit Auto beträgt zwei Pfund, weniger als wir bezahlt hätten, um als Zuschauer dabei zu sein. Mein Hinweis, das Auto sei ein Kit Car, bewirkt, daß wir uns neben ein paar aufgemotzten Vans aufstellen dürfen. Daneben wirkt der Seven etwas verloren. Dennoch finden uns ein paar Leute und stellen uns Fra-



**The English Riviera Classic Car Show**



**Straßenrennen?**

gen. Die spöttische Frage eines Deutschen, ob wir denn wohl auf eigener Achse hergekommen seien, war dabei wohl die überflüssigste. Als wir die Show verlassen, bedankt man sich bei uns dafür, daß wir teilgenommen haben - that's British.

Die Folgewoche bringt uns wiederum brauchbares Wetter, so daß wir einige Touren machen können. Die Straßen sind jedoch häufig so naß, daß der

Seven abends so aussieht, als käme er frisch von einer Rallye oder einem Straßenrennen. Somit wird dann nach dem Dinner der eine oder andere Eimer Wasser über den Seven geschüttet.

Eine weitere Tour nach Dartmoor bringt uns nach Widecombe, einem hübschen kleinen Ort in Dartmoor, der leider ein wenig zu einer reinen Touristenattraktion verkommen ist.

Auf dem Weg dahin suchen wir einmal kurz unter einem Baum Schutz vor dem hereinbrechenden Regen. Dann erwischt es uns heftig auf freier Fläche ca. einen Kilometer vor Widecombe. Ich lasse das Auto ein wenig fliegen, und als wir schließlich den Busparkplatz erreichen, sehe ich eine Reihe kräftiger Bäume am Ende desselben. Ein kurzes Gasgeben, ein Griff zur Handbremse, "Ujujuj" von der Beifahrerseite, und wir stehen im Trockenen neben einem Bus.

## UK Tour 1998

Wir warten den Schauer dort ab, parken das Auto dann vorschriftsmäßig auf dem PKW Parkplatz und genehmigen uns einen Tee.

Auf der Weiterfahrt gibt es dann für Uschi eine Besichtigung der besonderen Art: Ein einzelnes PS meint, nachsehen zu müssen, ob unser Seven Kopfstützen hat. Bei einem be-



Wie - keine Kopfstützen?



Gateway zum Eastwell Park, Kent

nachbarten Fahrzeug hatte dieses nichts Eiligeres zu tun, als die Kopfstützen anzuknabbern. Glücklicherweise ist bei uns nichts zu holen.

### Last Stop

Am 1. August geht es dann auf die vorletzte große Etappe in Richtung Kent. Da wir an Stonehenge vorbeikommen, nutzen wir die Gelegenheit für eine leider viel zu kurze Besichtigung, aber die Zeit drängt etwas, schließlich haben wir rund 450 km zu fahren und Stonehenge liegt etwa auf halber Strecke.

In Kent bleiben wir natürlich wieder in Cranbrook bei Mrs McMinnies. Leider ist die alte Dame, meine älteste Freundin in England, im Juni dieses Jahres im Alter von 85 Jahren verstorben, aber bei ihrer Tochter sind wir ebenfalls willkommen.

Unsere Fähre geht erst am nächsten Donnerstag und so nutzen wir die Zeit mit einem Besuch in Hever Castle, einem Tag in London und zwei Touren durch Kent. Der Montag in London war sehr kalt und ungemütlich, aber dann erwischt uns ein heftiges Hochdruckgebiet, so daß

## UK Tour 1998



**Seven Treffen in Rye**

Seite auf einem hier endenden asphaltierten Wirtschaftsweg.

Trotzdem führt uns dieses Buch zu einigen Sehenswürdigkeiten in Kent, unter anderem auch nach Rye, einer wunderschönen alten Stadt. Wir parken den Seven an der Hauptstraße (Parken für eine Stunde erlaubt) und sehen uns die Stadt an. Als wir nach einer guten Stunde zurückkommen, steht doch tatsächlich ein Seven hinter unserem! Und die Besitzer sind



**Bodiam Castle (leider nur Fassade)**



**Farewell England**

wir die letzten beiden Tage richtig genießen können.

Wir folgen abermals einem Büchlein. Dieses scheint allerdings etwas veraltet, in Hastings fahren wir dreimal im Kreis, ohne die beschriebene Abzweigung zu finden, als wir schließlich an anderer Stelle die Tour wieder aufnehmen, stehen wir nach einigen Kilometern vor einer Leitplanke - allerdings auf der falschen

auch noch dabei! Kaum zu glauben, aber wahr, das sind Elke und Heinz Hummer aus der Nähe von Düsseldorf. Auf dem Jahrestreffen hatten wir uns noch mit Bodo aus Bremen unterhalten, der mit Bekannten auch nach England wollte. Da hatten wir noch geunkelt, wir würden uns sicherlich dann ja in England treffen - und wir haben tatsächlich, auch wenn Bodo selbst nicht dabei war. Irgendwie scheinen Seven einander

## UK Tour 1998

doch anzuziehen, wie sonst ist eine solche Begegnung zu erklären?

Am nächsten Tag kommen wir noch einmal an die Küste, können bei klarem Wetter die Küste von



**The Day After**

Frankreich über Folkestone hinweg erkennen, und dank unseres Buches auch die Verladestation für den Kanaltunnel von oben sehen.

Dann hat sich England 98 schon fast erledigt. Am 6.8.98 geht es nach Harwich. Das Warten vor der Fähre in glühender Hitze ist nicht sehr angenehm, diesmal nutzen wir unseren Schirm in etwas abgewandelter Form als Sonnenschirm.

Am Freitag, dem 7.8.98 kommen wir wieder in Ham-

burg an. Fast vier wunderschöne Wochen in England sind vorbei. Wir beeilen uns mit dem Auspacken der Taschen (ist ja eh nicht viel drin), um abends noch beim Stammtisch aufzulaufen. Da wir das schöne Wetter aus England mitgebracht haben, beschließt der Stammtisch, am nächsten Tag eine kleine Tour in das Hamburger Umland zu machen. So kommen zu unseren 3552 störungsfreien Kilometern in England gleich noch 250 km am Tag danach hinzu.

Uns hat es richtig Spaß gemacht, auch wenn das Wetter in diesem Jahr auch in England nicht so berauschend war. Wettermäßig gesehen war dies der zweit schlechteste Urlaub, den ich in England bisher hatte, dennoch haben wir nicht das Gefühl gehabt, ständig im Regen gefahren zu sein. Auch wenn uns der eine oder andere Schauer erwischt hat, wir haben das Auto nur zweimal geschlossen.

Auf jeden Fall freuen wir uns schon jetzt auf das nächste Jahr.