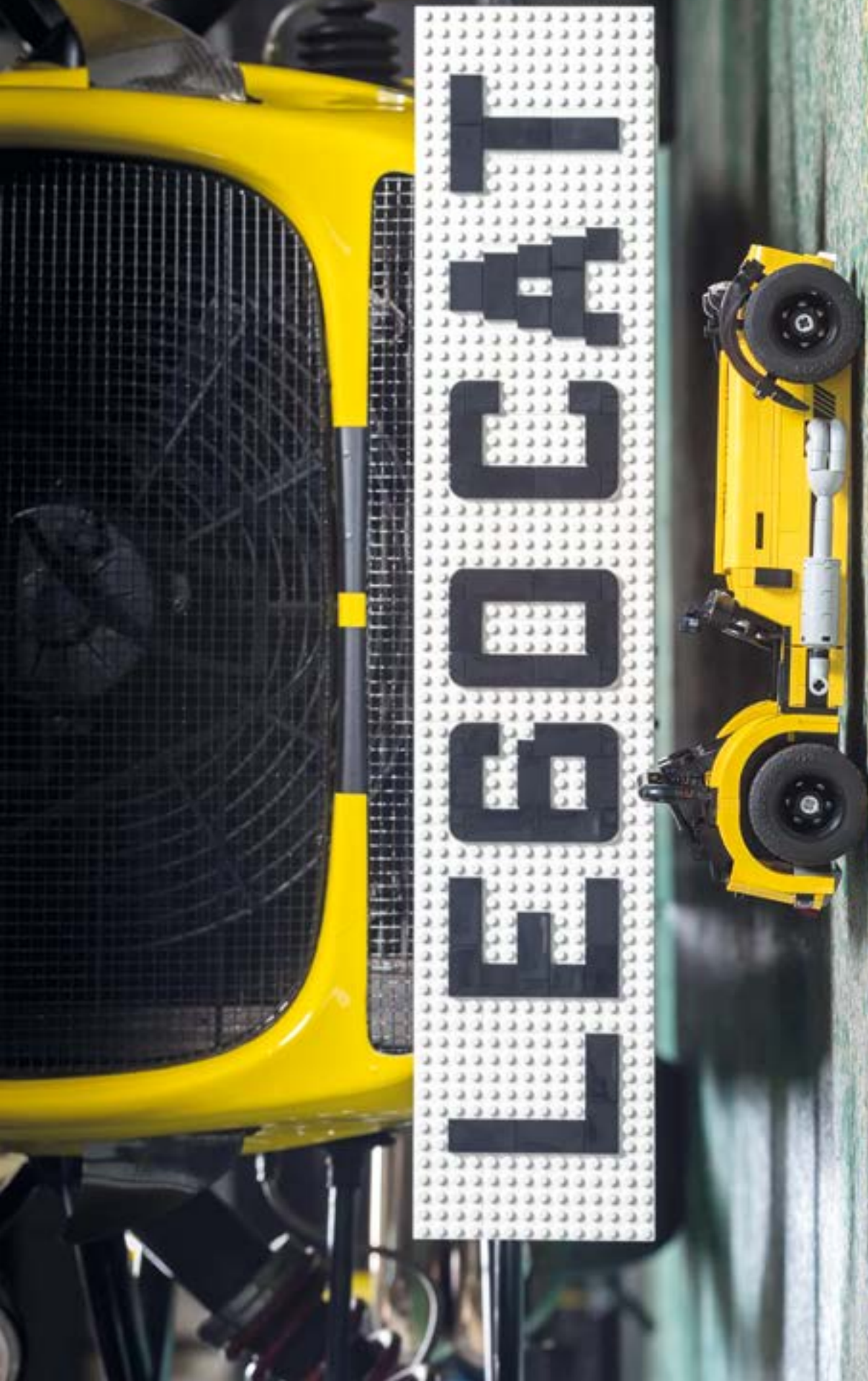




No. 30 - April 2019

Tieffliegen

Das deutschsprachige Markenclubmagazin für
Mitglieder des Caterham Car Club und 7 Enthusiasten





CATERHAM DEUTSCHLAND
 Königsberger Straße 25 • 56269 Dierdorf
 Telefon: 02689 - 95818-0 • Mobil: 0175 - 5644011



DNA AUS DER F1

Direkt an der A3 Ausfahrt DIERDORF

Königsberger Straße 25

D - 56269 Dierdorf



Impressum

Herausgeber, Layout und Design:

Andreas Seydell
 Grüner Weg 1
 DE 55288 Armsheim
 Anzeigen bitte an:
 herausgeber@tiefflieger.mobi

Für den Inhalt und das Copyright der Anzeigen sind allein die Anzeigenkunden verantwortlich

Redaktion:

Andreas Seydell
 Grüner Weg 1
 DE 55288 Armsheim
 Telefon +49 6734 960028
 Telefax +49 6734 960027
 redaktion@tiefflieger.mobi

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

Erscheinungsweise: 1/4-jährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe
 No. 31 - Juli 2019 ist der 10. Juni 2019

Der Bezugpreis ist im Mitgliedsbeitrag der Caterham Car Club e.V. enthalten

Auflage: 300 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des Caterham Car Club, Caterham Deutschland, Caterham Cars, Tiefflieger-Archiv u.a.

© 2018 Herausgeber

Alle Rechte vorbehalten. Jegliche Texte, Bilder und Illustrationen, sowie Inhalt und Struktur dieser Zeitschrift unterliegen dem Schutz des Urheberrechts und anderen Gesetzen zum Schutz des geistigen Eigentums. Ihre Kopie, Veränderung, gewerbliche Nutzung, Verwendung in anderen Medien oder die Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet bzw. bedarf der vorherigen wie ausdrücklichen Genehmigung durch den Herausgeber.

Die Verwendung von geschützten Markennamen, Handelsnamen, Gebrauchsmustern und Markenlogos in dieser Zeitschrift stellt keine Urheberrechts-Verletzung dar, sondern dient als illustrativer Hinweis. Auch wenn diese an den jeweiligen Stellen nicht als solche gekennzeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen.

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Hersteller und unterliegen deren Copyright Bestimmungen.

Inhalt

Picture Gallery – Kleine Verrücktheiten	4
Andy's Blog	6
Dear Diary – Das Seventagebuch	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	7
Wie ich zu meinem Seven kam?	7
News and Events	8
Der 485 S im Technikcheck	12
You can't beat a Black Brick	16
Mitglied werden	18
Poster CATERHAM 7 „Black Brick # 1“	20
April Seven	24
LEGO Caterham SEVEN 620	26
Caterham JPE-Kit	31
Caterham Parts News	31
Die Sevens	32
Der zweite Vater des Seven	34
Club Cloud	37
Veranstaltungskalender	38

Front Cover:

Logocat
 vor
 Legocat



Rear Cover:

Wenn Lego, dann
 überall Lego

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
 für schwerstkranke Kinder

Kleine Verrücktheiten aus dem Internet



?



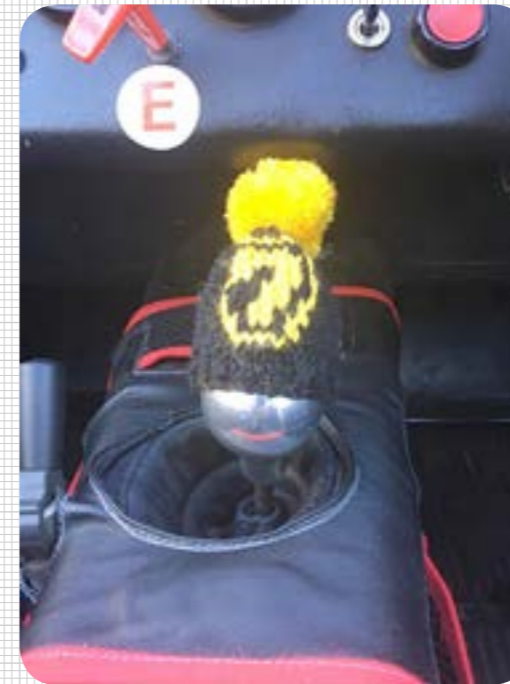
Winterfahrt
?



Seven gegen 911 - (1)
Daniel Delien



Waschschaum oder Winterfrost?
Angus Davidson



Winterschutz?
Dean Farrel



Seven gegen 911 - (2)
Daniel Heraud

Welches Grün ist schöner?
Seblotus Letellier



Keine Garage ...
Angus Davidson

Caterham-Werbung auf LinkedIn
Ralph Jenner



Seven im Mira-Windkanal
David Long

Ein Clubmagazin nur für Caterhamfahrer?
Nicht nur für Caterhamfahrer – auch Lotus
7-Fahrer dürfen hier mitlesen ... :-)



Tieffliegen No. 30 – wer hätte das gedacht!
Damals, wie immer auf eigenen Füßen stehend
(der Verein zahlt nur das Porto), neben dem
Caterham Car Club Deutschland, bei lumpigen
100 Mitgliedern 2012 gestartet (200 Mitglieder
waren vom Vorstand zum Start eigentlich ge-
wünscht), bringt jetzt die 30. Ausgabe, bei schon
wieder 40 Mitgliedern im neuen Caterham
Car Club und vielen weiteren Sevenfreunden,
wieder viele Berichte – auch neben den echten
Caterhams herum – zu Papier.

Ein zusätzlicher Kalender zum an die Wand
tackern ... alle Termine, die uns so um die
Caterham-Szene eingefallen sind. Und mit Platz,
um noch eigene Termine einzutragen ;-)

Der Kalender wird immer erst im ersten
Quartal fertig gestellt werden können - viele
Termine kommen erst Ende Januar, Mitte
Februar.

Welche Termine fehlen? Schreibt sie uns für's
nächste Jahr.

Die Seven-Saison hat früh angefangen, ein
Frühling Anfang Februar, der Seinesgleichen
sucht. Nur die Saisonkennzeichenfahrer haben
sich in den Popo gebissen.

Dann der März, ein Sturm-Monat, der jeden
Herbst neidisch werden lassen könnte.

Bei 290 km Anfahrt - ohne Windschutz-
scheibe - läßt man dann auch leider Xanten
ausfallen.

WLTP - Audi stöhnt und stellt den noch nicht
eröffneten Berliner Flughafen BER mit noch
nicht zugelassenen Pkw's voll.

Und Caterham? Caterham Deutschland
stöhnt, kann keine Seven ausliefern, weil nichts
über den Teich kommt.

Dann endlich, Februar 2019, die ersten Seven
mit COC-Papieren und neuen WLTP-Werten
(neue CO2 Abgaswerte) werden in Deutschland
ausgeliefert. Gott sei Dank, dass Sevenleben
geht weiter. ■

Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Auf in den Zug nach London! Eigentlich eine kleine Strecke von Dartford bis in die Hauptstadt, wenn man British Rail nicht kennt. In einer halben Stunde soll der Zug abfahren, Gleis 7a. Gleis 7 ist rasch gefunden, aber wo zum Teufel ist 7a? Wir schauen ratlos durch die Gegend, bis wir einen Mitreisenden finden, der uns den Weg weist. Ganz am Ende von Gleis 7 gibt es einen Abzweig, aaah! 7a! Wenigstens muss man nicht durch eine Wand rennen wie bei Harry Potter um auf Gleis 9 ¾ zu kommen...

Da steht unser Zug. Wir steigen ein, machen es uns gemütlich, dann machen wir es uns gemütlicher und dann noch mal gemütlicher – der Zug hätte schon vor 20 Minuten abfahren sollen. Der Mitreisende steigt aus, läuft erstmal zum Triebkopf, aber da ist kein Fahrer. Also läuft er wieder ganz vor zum Bahnhofsgebäude und kommt gleich darauf wieder: der Fahrer ist mit dem Auto stecken geblieben und sollte demnächst eintreffen. Tatsächlich kommt er dann auch; mit 45 Minuten Verspätung ruckeln wir los, God save the Queen!



Etwas später als geplant stehen wir in London und fahren jetzt mit der Underground nach Kensington, wo wir ein Zimmerchen in einem kleinen Hotel gebucht haben, was durchaus wörtlich zu verstehen ist. Das Treppenhaus ist immerhin genauso breit wie der Koffer, das Zimmer hat in etwa Schrankgröße. Aber wir wollen uns ja nicht im Zimmer aufhalten, wir wollen was von London sehen. Der erste Weg führt uns – in ein Pub! Dort gibt es das leckere Spitfire-Bier, natürlich lauwarm, schließlich wollen die Briten sich ja nicht den Hals verkühlen.

Nach zwei Pint sind wir erstmal bedient, bekommen dann jedoch Hunger. Hätten wir nur das Lokal gewechselt! Stattdessen bestellen wir ein Steak & Kidney Pie für den Herrn und eine Deep Fried Sole für die Dame. Frittiertes Fisch ist jetzt nicht das Lieblingsessen der Frau, aber Nierenpastete noch weniger und dabei kann man nicht viel falsch machen, oder? Leider doch. Der Fisch wurde wohl am Vortag frittiert und nun in der Mikrowelle warm gemacht, auf jeden Fall ist er so trocken und zäh, dass man glatt Bremsbeläge daraus schnitzen könnte. Na, wenigstens die dazugehörigen Fritten sind genießbar, meine Pastete ganz passabel. Schnell noch ein Halfpint hinterher gekippt, damit man das Zeug nicht so trocken runterwürgen muss.

Danach wollen wir in die Royal Academy of Arts, da ist nämlich gerade eine Grafikmesse, die mich interessiert. Wir entern die heiligen Hallen, steigen ein Stockwerk höher und sind verblüfft. Super Räume, eines Schlosses würdig (gehört ja schließlich der Queen!), darin wuseln Hunderte von Leuten um endlose Stände mit Grafik von vor 400 Jahren bis heute. Ein solches quicklebendes Durcheinander sieht man auf keiner Kunstmesse in Deutschland, da herrscht eher gepflegte Langeweile.

Wir verbringen noch zwei nette Tage in der U-Bahn, im Doppeldeckerbus und bei Harrod's, nehmen die Mahlzeiten lieber beim Inder ein und sitzen bei einem Gläschen an der Themse.



Zurück in Dartford wird uns ein grundüberholter Motor im Seven präsentiert, neue Vergaser wurden gleich mit drangehängt, die Rechnung wird beglichen und los geht's Richtung Wales. Allerdings kommen wir nicht sehr weit. Nach ca. 30 Meilen steigt die Nadel der Wassertemperatur bedrohlich an. Uns wurde gesagt, wir sollen den Motor mit niedrigen Drehzahlen nicht über 3000 einfahren, was wir natürlich befolgt haben. Jetzt kocht der Kühler, wir müssen rechts ran. Abkühlen lassen, Wasser nachfüllen, weiterfahren. Das Drama wiederholt sich, also rufen wir den AA, schließlich sind wir ADAC-Mitglied. (Fortsetzung folgt) ■

... im Caterham Car Club:

Marc Borgmann - Starnberg

Klaus Wandtke - Wolfsburg

Dirk Hentschel - Osterburg OT Meseberg

Stuart Ward - Warve

Dietmar Kosok - Saarlouis

Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren: Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennengelernt hast oder welche Erfahrungen Du mit dem Seven gemacht hast - oder ob Du auch ohne den Seven leben kannst?

Wie ich zu meinem Seven kam?

Milke Follwerk schreibt über seinen Seven

Hallo zusammen! Mike hier, 43 Jahre alt und als Informatiker eher kein großer Autofan. Wie so viele Leute kenne ich aber seit meiner Jugend Patrick McGoohan's schick in Szene gesetzten Seven aus dem 60er-Jahre Klassiker „The Prisoner“.

In der Informatik nennt man Lösungen „elegant“, wenn sie knapp, prägnant und einfach sind und trotzdem ihren Zweck erfüllen. Insofern ist der Seven zweifelsfrei ein sehr elegantes Fahrzeug.

Jedes Mal, wenn ich etwas von der Serie hörte, dachte ich an den Wagen und oft streunte ich dann durchs Internet und freute mich, dass es die Firma Caterham noch gibt und jemand den Seven nicht nur erhält, sondern immer weiter verbessert. Ich hatte aber nie vor einen zu kaufen, weil er einfach „so weit weg“ war.

Das ging bis zu einem Tag im Frühjahr 2018, als ich plötzlich an einem Bild die Beschriftung „Caterham Deutschland, Dierdorf“ sah. Das war nur zwei Autobahnabfahrten entfernt, und ich hatte es nicht gewusst!

Keine zwei Stunden später flog ich mit Kurt über die Landstraße und bekam zwei Wochen lang das Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht, bis zur Bestellung des 275 S.

Natürlich ist das die Ausführung für Warmduscher, aber ich beabsichtige ihn oft zu fahren und musste daher minimale Zugstände an die Praktikabilität machen.

Er kam Ende Februar 2019 bei wunderbarem Wetter an und ich kann jetzt schon sagen: das ist der spaßigste „Kleinwagen“, den ich je hatte! ■



Veterama Hockenheim

Auch dieses Jahr findet die erste Veterama wieder am Hockenheimring statt, vom 05. bis 07. April 2019.

Die Veterama, Europas Schraubermarkt für Auto + Motorradist ein Mekka für die Old- und Youngtimer-Szene öffnet die berühmten Boxen, das Boxendach und den Pavillon auf dem Hockenheimring. Das weitläufige Fahrerlager, die Querspange und der Einfahrtsbereich sind das perfekte Freigelände.



Bild: Torsten Karpf

Der Hockenheimring ist in diesen Tagen ein riesiges Ersatzteillager und der ständige Zuwachs auf der Komplettfahrzeug-Börse, dem Marktplatz, ist eine wahre Augenweide.

Die Szene der Schrauber startet so ins Frühlingserwachen. Aber nicht nur Schrauber, sondern das komplette Spektrum der Old- und



Bild: Torsten Karpf

Youngtimerszene ist fester Bestandteil.

Aber nicht nur Teile, Werkzeuge, historische Lektüre, Werkstatt-Ausstattungen, Bekleidung, komplette Fahrzeuge, Clubs, Auktionshäuser, Dienstleister und vieles mehr bieten für Sammler aus ganz Europa ein breitgefächertes Sortiment, sondern auch unrestaurierte Fahrzeuge auf 2 und 4 Rädern aus dem Bereich Oldtimer, Youngtimer und Klassiker.

In der VETERAMA Show Arena können Besucher ihre Fahrzeuge, die mindestens 25 Jahre alt sind, samstags und sonntags dem breiten Publikum kostenlos zur Schau stellen.

Das Rahmenprogramm wird noch ausgearbeitet.

Ostereier suchen bei Caterham



Wer kommt mit?

Bei schönem Wetter ab Calais mit dem Seven? – denn dieses Jahr liegt Ostern spät. Sonst fahren wir mit dem TinTop, je nach Wetter, Lust und Laune am Samstag oder erst am Sonntag.



Der Vorteil des TinTops ist auch der Teilemarkt. Man kann da so manches Schnäppchen ergattern ...



Jim Clark Revival das Bosch Hockenheim Historic

Die Bosch Hockenheim Historic findet dieses Jahr von Freitag, den 26. bis Sonntag, den 28. April zu Ehren des schottischen Formel-1-Weltmeisters Jim Clark statt, welcher am 7. April 1968 im ersten Lauf um den Martini Gold Cup auf dem Hockenheimring tödlich verunglückte.



Bild: Torsten Karpf

Traditionell begeistert die Veranstaltung im Frühjahr stets rund 500 Starter und mehr als 20.000 Fans. Auch dieses Jahr wird Freunden des historischen Motorsports wieder allerhand geboten.

Wir treffen uns meistens am Samstag auf dem Markenclubparkplatz hinter der Mercedestribüne – nur die Harten sind auch schon am Freitag sowie auch noch am Sonntag vor Ort.



Aus der Asche des Portofino Meetings: Lake Como September 2019



Roberto Rizzo hat sich doch wieder breit schlagen lassen, ein Meeting im wunderschönen Italien zu organisieren.

Vom Freitag, den 20. September ab 19:00 Uhr bis Sonntag, den 22. September 15:00 Uhr lädt er wieder zu Schmaus und Trank an den Abenden und vielen schönen Kurven tagsüber rund um den Comer See ein.

Übernachtet wird im kürzlich renovierten Hotel Griso in Malgrate, in der Nähe von Lecco.

Alle Zimmer dieses 4-Sterne-Hotels haben einen wunderbaren Blick auf den Comer See und die umliegenden Hügelketten. Die Seven sind in der hoteleigenen Tiefgarage bestens untergebracht.



Am Samstag werden dann die Straßen rund um den Comer See unsicher gemacht, es werden normalerweise die Routen für das Navi zur Verfügung gestellt.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen – mal sehen womit uns Roberto diesmal überrascht – geht es dann wieder in das Hotel zum gemeinsamen Abendessen mit viel Small Talk zurück.

Das Mittagessen am Sonntag findet im Grand Hotel Villa Serbelloni in Bellagio statt. Die Anmeldung erfolgt über:

<https://www.lotus7club.it/de/lakecomo>



Passenger Ride 2019



Fünf Sonntage werden es dieses Jahr sein: 19.05., 16.06., 14.07., 08.09. und 20.10.2019. Man trifft sich ab 11:00 Uhr, entweder als Caterham-Verstrahler oder bringt einen Interessenten mit, der unbedingt mal eine Probefahrt machen will. Das ganze wird mit einer Cola und einer Bratwurst abgerundet und schon ist der Sonntag vorbei. ■



Graham Nearn Memoria Blat

2010, ein Jahr nach dem Tod von Graham Nearn gab es das erste Memorial Blat zu seinen Ehren.



Der zweite Memorial Blat wird am 21./22. September rund um das National Motor Museum in Gaydon veranstaltet. Die Organisation dieser Tour findet für die Festland-Teilnehmer durch Nicolas Callewaert (nicolas.callewaert@icloud.com) statt.



Parallel der Ehrung von Graham Nearn feiert man dort auch noch 25 Jahre Caterham 21, der Versuch von Caterham, einen Sportwagen mit einer Karosserie ähnlich dem des Lotus 11 zu produzieren. ■

Schloß Dyck 2019

Die ersten internationalen Bestellungen für unseren Stand sind da. Aber auch lokale Bestellungen sind selbstverständlich schon eingegangen. Dem Fest steht nichts mehr im Wege. Auch die Organisation hat neue Wege eingeschlagen. In den letzten 3 Jahren gab es zusätzlich zu den Classic Days auch die Masterpieces. Diese Concours-Veranstaltung wird nun wieder in die Classic Days integriert und mit besonderen Eintrittskarten und Dresscode „umrahmt“. Jetzt hoffen wir bloß, dass diesmal Platzverteilung wieder neutral gestaltet wird und nicht wieder ein paar Möchtegernmanager Angst haben, sich neben uns aufzustellen. ■

Meet Your Maker 2019 Achtung: Terminänderung!!!

Graham Macdonald hat keine Zeit am 21. Juni !!! – deshalb sind wir gebeten worden, unsere Meet Your Maker Tour 2019 um eine Woche zu verschieben. Wenn das kein Grund ist, dass der CEO da sein will, wenn ein paar deutsche verbrannte Caterham-Fahrer das Werk besuchen kommen wollen. Somit treffen wir uns am 25.06. gegen 18:00 Uhr am Hotel in Calais, hier planen wir die Anhänger mit Zugfahrzeugen abzustellen.



Am Mittwochfrüh setzen wir dann mit der Fähre nach Dover über und die Tour beginnt über Caterhams Chassiswerk in Westbury, dann nach Crawley zu Caterham South, bis wir dann am Freitagmittag in Dartford bei Graham Macdonald aufschlagen. Die ersten Anmeldungen liegen vor. Viele fahren nicht nur in ihrem Schätzchen, sie bringen auch ihr anderes Schätzchen noch mit. Somit wird das eine gemütliche Rundreise, kein Stress – hoffen wir nur, dass uns der Brexit keinen Strich durch die Rechnung macht. Weitere Infos wie immer im Forum und auf unserer Homepage. ■

Internationales Seven-Meeting 2019 vom 27. bis 29. September am Nürburgring



Der Termin steht – die erste Runde der Grünen Hölle ist für uns am Samstagabend exklusiv reserviert. Jedoch sollten wir nicht die gemütlichen Abende am Freitag und Samstag sowie die Blats am Samstag und Sonntag vergessen. Denn das gehört zu so einem Treffen dazu, wie der Topf zum Deckel. Nur wie wir das Treffen ausklingen lassen ist noch ungewiss. Die Caterham Academy hat uns da einen Strich durch die Rechnung gemacht. In Brands Hatch laufen an diesem Wochenende die Rennen Academy, Motorsport, Roadsport/270R/310R, Seven 420R. Das heißt, Kurt und Lars sind nicht da um das internationale Treffen in Dierdorf begrüßen zu können. Aber uns wird schon eine Alternative hierzu einfallen – und wenn wir uns die Würstchen in Dierdorf selber grillen ;-) ■



Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

Wir begleiten im Kinderhospiz Bärenherz lebensverkürzend erkrankte Kinder und ihre Familien: Liebevoll, professionell, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr – weil jede Minute Leben kostbar ist...

Das Kinderhospiz Bärenherz ist eine Einrichtung der Bärenherz Stiftung in Wiesbaden.

Bärenherz Stiftung
Tel. 0611 3601110-0
info@baerenherz.de • www.baerenherz.de

Spenden/Zustiftungen
Wiesbadener Volksbank • BIC: WIBADE5W • IBAN: DE07 5109 0000 0000 0707 00
Nassauische Sparkasse • BIC: NASSDE55 • IBAN: DE91 5105 0015 0222 0003 00



Test eines 485 S Teil 1

Der 485 S im Technikcheck

Text und Grafiken Klaus Wantke, Fotos Klaus Wantke und Caterham Cars

Theorie und Praxis – CATERHAM verspricht für den 485 S wie der Name schon sagt ein Leistungsgewicht von 480 PS pro Tonne und das unter Einhaltung der Abgasnorm EURO 5.

Mittlerweile (seit mindestens 2016) erfüllen alle 485 S sogar die EURO 6. Er müsste also eigentlich 486 S heißen.

Eigentlich?

Denn wie wir wissen, nimmt CATERHAM als Rechenbasis nicht die Angaben der Zulassungsbescheinigung Teil 1, sondern das nackte Fahrzeug ohne Betriebsstoffe wie Öl, Kühlflüssigkeit, Heizung, Sprit usw. Bei einem Fahrzeug mit Trockensumpfanlage (6,5 l Öl) kommen da schnell 40 kg Differenz und mehr zusammen.

In der EG-Typ-Genehmigung gibt CATERHAM 650 kg (entspricht dem Wert in der ZB Teil 1) an. Hört sich erst mal viel an.

Aber hier gehen erst einmal 75 kg für den Fahrer incl. Gepäck (68 kg für den Fahrer !!! und 7 kg fürs Gepäck. Bei den meisten CATERHAM- Fahrerinnen stellen

die 68 kg sicher kein Problem dar, die 7 kg Gepäck wahrscheinlich schon eher. Bei den CATERHAM- Fahrern ist es wahrscheinlich umgekehrt.) ab.

Dazu kommen noch alle im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile wie Werkzeug, Wagenheber und Ersatzrad oder Tirefit-System, Verbandkasten usw. Übrig bleibt dann das zu 90% mit Kraftstoff und 100% mit den anderen Betriebsflüssigkeiten (Öl, Kühl-, Brems-, Wisch-Wasch-Flüssigkeit usw.) befüllte Fahrzeug.

Wenn wir nun ein fahrfertiges Fahrzeug mit halb vollem Tank zugrunde legen, kommen wir auf ca. 560 kg. Somit ergibt sich ein Leistungsgewicht von 428,6 oder aufgerundet 430 PS/Tonne.

Somit steht zwar hinten 485 S drauf, aber drinnen steckt in Wirklichkeit 436 S. Was aber absolut betrachtet immer noch eine Menge ist. So kommt z.B. ein 328 PS starker NISSAN 370 Z hier nur auf 211,6 PS/Tonne.

Aber nun zum eigentlichen Thema. Es gilt viele Fragen zu klären:

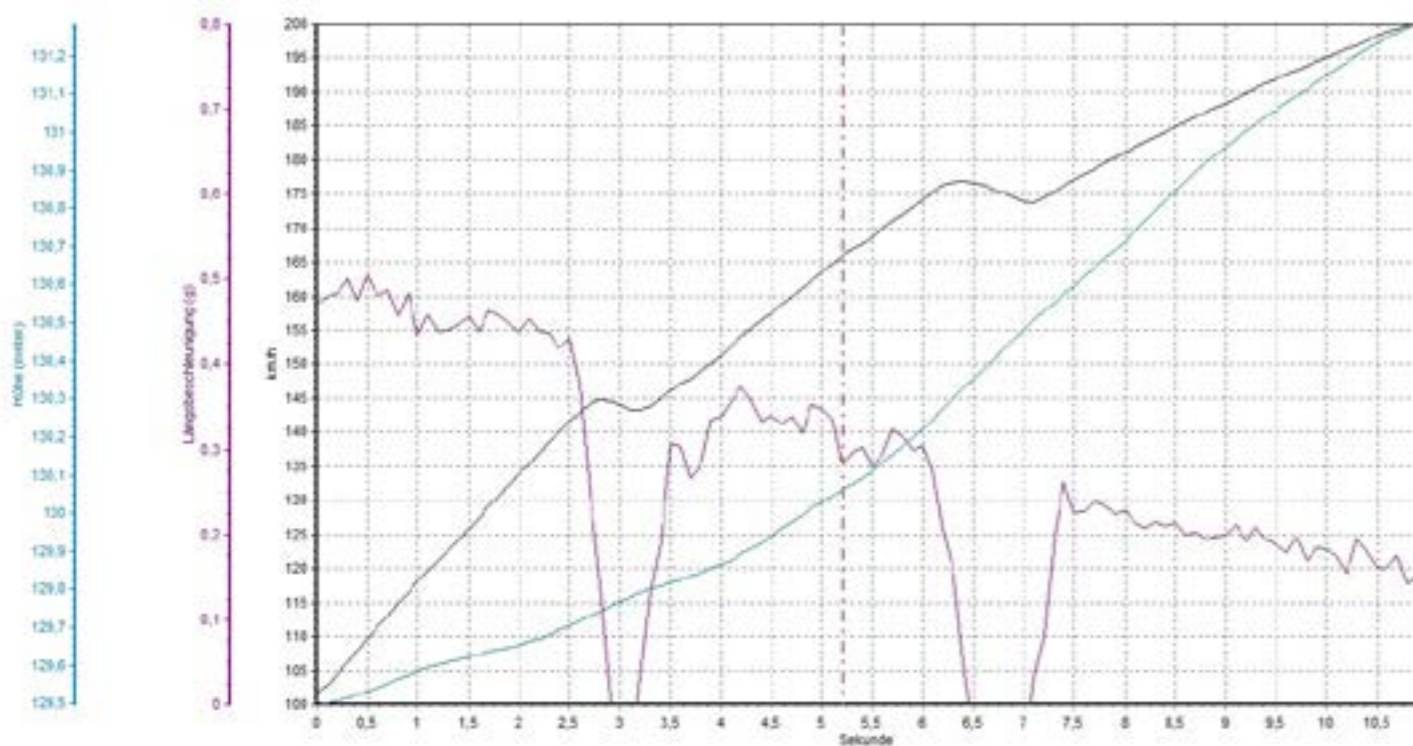


Mehr als 235 km/h im 485 S bergauf wie bergab geht derzeit nicht. Warum?

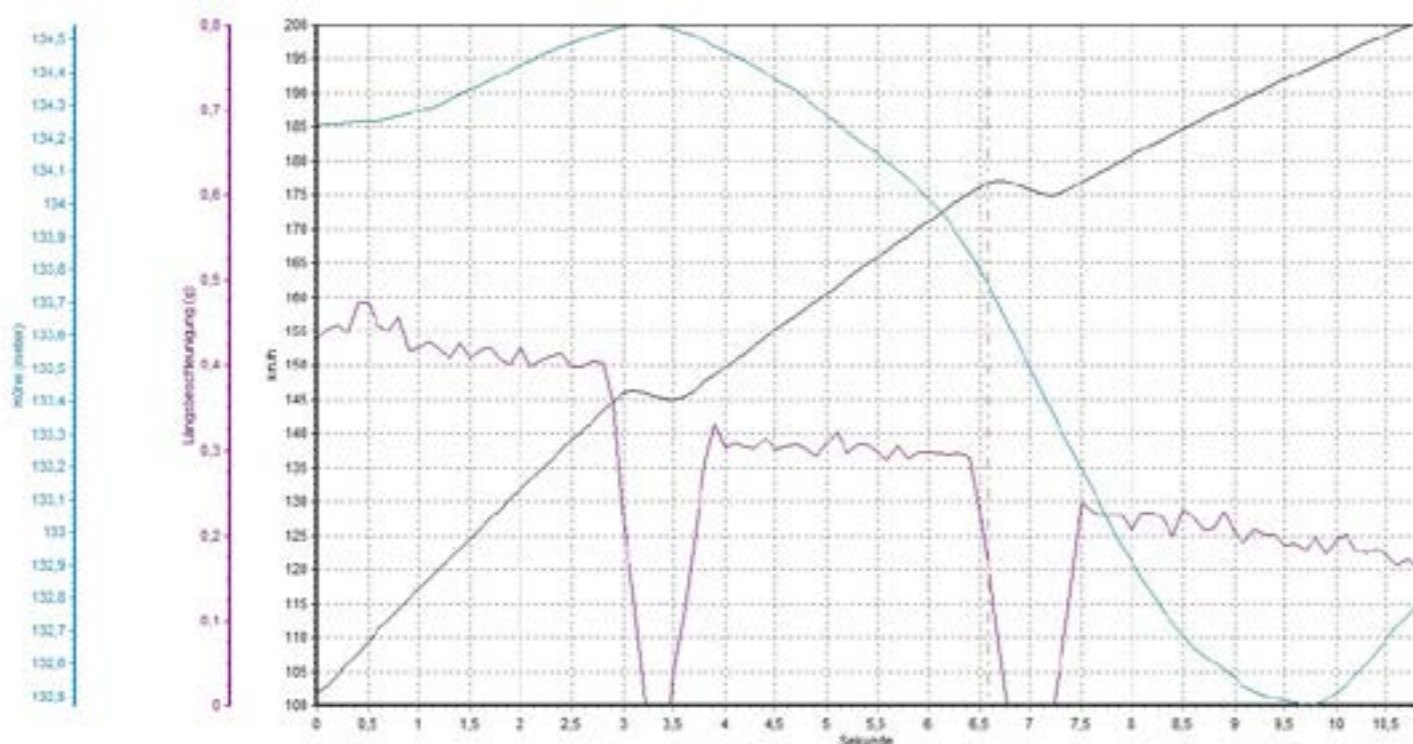
- Wie sieht es aus mit dem Verbrauch bei sehr sparsamer Fahrweise über Land, wie bei zügiger Fahrweise incl. BAB, wie hoch ist der Minimal- / Maximalverbrauch?
- Wie schwer ist er wirklich, vollgetankt bis abgespeckt?
- Wie stark verändert sich die Beschleunigung im oberen Geschwindigkeitsbereich und die Höchstgeschwindigkeit im Vergleich: Windschild vs. große Scheibe? CATERHAM gibt hier 240 km/h vs. 225 km/h an. Stimmt das?
- Sind die 3,8 sec von Null auf 100 km/h, die CATERHAM angibt, machbar und sinnvoll (Verschleiß Kupplung, Getriebe, Reifen etc.)? AUTOBILD Sportscars hat im Februar 2014 bei 5°C Außentemperatur 4,2 sec gemessen.
- Hat der Tank nun 31 oder 36 Liter Inhalt?
- Wie groß ist der cw-Wert (lässt sich aus erreichter Höchstgeschwindigkeit und gemessener Angriffsfläche relativ genau berechnen)?
- Wie sind die tatsächlichen Gangreichweiten in Abhängigkeit von der Reifengröße? ... usw. usw.

Runde Nr.	Geschwindigkeit(km/h)	Zeit(en)	Entf.(m)	Runde als Einzel-Graph	Beschreibung
1	100,00	0	0,00		Geschwindigkeitsstart
1	110,00	0,57	16,66		Geschwindigkeitslinie
1	120,00	1,18	36,01		Geschwindigkeitslinie
1	130,00	1,83	58,52		Geschwindigkeitslinie
1	140,00	2,45	81,99		Geschwindigkeitslinie
1	150,00	3,97	143,17	Incl. Schaltvorgang 3. in 4. Gang	Geschwindigkeitslinie
1	160,00	4,76	177,25		Geschwindigkeitslinie
1	170,00	5,65	218,10		Geschwindigkeitslinie
1	180,00	7,91	328,07	Incl. Schaltvorgang 4. in 5. Gang	Geschwindigkeitslinie
1	190,00	9,28	398,21		Geschwindigkeitslinie
1	200,00	10,91	486,52		Geschwindigkeit-Ende

Runde Nr.	Geschwindigkeit(km/h)	Zeit(en)	Entf.(m)	Runde als Einzel-Graph	Beschreibung
1	100,00	0	0,00		Geschwindigkeitsstart
1	110,00	0,60	17,43		Geschwindigkeitslinie
1	120,00	1,26	38,61		Geschwindigkeitslinie
1	130,00	1,92	61,60		Geschwindigkeitslinie
1	140,00	2,57	86,20		Geschwindigkeitslinie
1	150,00	3,95	141,13	Incl. Schaltvorgang 3. in 4. Gang	Geschwindigkeitslinie
1	160,00	4,83	179,09		Geschwindigkeitslinie
1	170,00	5,80	223,54		Geschwindigkeitslinie
1	180,00	7,80	320,12	Incl. Schaltvorgang 4. in 5. Gang	Geschwindigkeitslinie
1	190,00	9,27	395,56		Geschwindigkeitslinie
1	200,00	10,88	482,87		Geschwindigkeitslinie



10,91 sec bei minimaler Steigung und 8°C



10,88 sec bei minimalem Gefälle und 25°C

Es gibt also viel zu untersuchen und zu messen. In diesem Teil möchte ich auf einen Punkt eingehen, der mich fast vom Kauf eines 485 S abgehalten hätte, nämlich die schlechten Testwerte in der deutschen Autopresse.

In der o.a. Ausgabe der AUTOBILD Sportscars wurde ein 485 R mit kleiner Scheibe gemessen mit 4,2 sec von Null auf 100 km/h und 18,8 sec von Null auf 200 km/h. Somit ergibt sich ein Wert von 100 auf 200 km/h von 14,6 sec.

Das war schon ein wenig enttäuschend. Lag es vielleicht am Fahrer, der die Schaltvorgänge nicht optimal hinbekommen hat oder hatte der Motor noch nicht die volle Motorleistung, weil er erst 1.000 km oder weniger gelaufen hatte?

Wurden die Messfahrten mit „fetterm“ Beifahrer durchgeführt, wodurch sich das Leistungsgewicht um locker 15% verschlechtert?

Oder waren es alle Faktoren zusammen?

Ein Lichtblick war dann ein Test eines anderen 485 R in einer französischen Autozeitung die 4,4 sec (mit leichtem Schaltproblem vom 1. in den 2. Gang) bzw. 15,5 sec gemessen haben.

Allerdings definitiv ohne Beifahrer und ebenfalls mit kleiner Scheibe.

Beeindruckend war auch die erreichte Geschwindigkeit auf dem stehenden km mit 226 km/h nach 23,2 sec.

Hier wurde also ein 100 auf 200 km/h-Wert von knapp über 11 Sekunden gemessen.

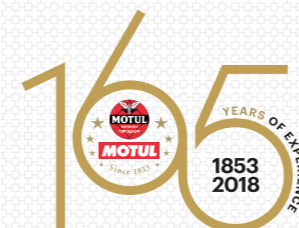
Dies galt es unter reproduzierbaren Bedingungen (möglichst kein Wind / Gefälle, nicht zu hohe Außentemperaturen) mit meinem 485 S zu vergleichen.

Ergebnis zweier Messungen:

Wie man sieht sind die beiden Messungen fast identisch. Die ca. 2m Gefälle bzw. Steigung machen sich auf einer Strecke von fast 500 m kaum bemerkbar. Gemittelt ergibt sich also ein Wert von 100 auf 200 km/h von 10,9 sec.

Fazit: Es sind in einem 485 S Werte unter 11 sec von 100 auf 200 km/h zu erzielen. Allerdings muss man dafür aber auch den Beifahrer/-in zu Hause oder in der Boxengasse zurücklassen.

Dafür kann man sich zwar nichts kaufen, aber es fühlt sich einfach besser an. Auf der Rennstrecke ist das schon interessanter. So sind z.B. auf der Start-Ziel-Geraden des Nürburgring- GP- Kurses (Länge ca. 820m) locker die 200 km/h zu erreichen und es bleiben dann noch über 300 m zum Weiterbeschleunigen und Abbremsen vor der nächsten Rechtskurve. ■



LUBRICANTS GENERATIONS RACING

Von Motorenölen über Getriebe- und Hinterachsölen, Bremsflüssigkeiten und Kraftstoffzusätzen bis hin zu Wartungs- und Pflegeprodukten bieten wir ein breites Sortiment in gleich bleibend hoher Qualität zum Werterhalt technischer Meisterwerke längst vergangener Tage.



Im Tiefflieger No. 6 - April 2013
berichtet Thomas Böbel über
den „schwarzen Ziegelstein“,
den niemand schlagen konnte.

You can't beat a Black Brick

Der Black Brick: eine Caterham-Legende der 70er Jahre. One-offs hatten seit den Zeiten, als der Seven noch ein Lotus war, eine gewisse Tradition. Das begann 1962 mit dem Seven 7.20, auch 7 ½ genannt. Dann baute Lotus 1965 für die Racing Car Show in London den berühmten Three Seven. Der 7 X, 1970 gebaut, war im Kern ein Formel 3 Auto, das auf einem modifizierten S IV-Rahmen aufgebaut war und äußerlich schon nahe am späteren Black Brick war. Der Black Brick begann sein Leben 1975 als Seven-Leichtversion mit Holbay Power. 1979 war der Rennwagen verschlissen und wurde von Rob Cox-Allison mit einem 1800er Twin Cam von Racing Fabrications und Chevron F 2 Vorderradaufhängung neu aufgebaut. Das Handling war fantastisch, die Aerodynamik jedoch ließ sehr zu wünschen übrig, so dass Cox' Mechaniker Ted Williams den Wagen "Black Brick" taufte.



Bild: T. Schmidt Fotografie

Der ab 2005 im badensischen revidierte Black Brick 4 von Thomas Böbel fand 2012 einen neuen Besitzer: Winfried Breitenstein aus Bad Endnach übernahm den Seven, um ihn bei der CST einzusetzen.

Die Black Brick 4 war in den Jahren 1986 bis 1988 in 40 Bergrennen unschlagbar gewesen. Wer natürlich jetzt die Black Brick mit Hardtop, riesigen Frontkotflügeln, Front- und Heckspoiler sowie Spoileransätzen an den hinteren Kotflügeln erwartet, ist erst einmal etwas enttäuscht, denn das ist die Rennstreckenvariante.

Die Variante, die für den CST-Einsatz sich anbietet, ist logischerweise die Bergvariante und die sieht aus der Ferne fast wie ein ganz normaler Seven aus.

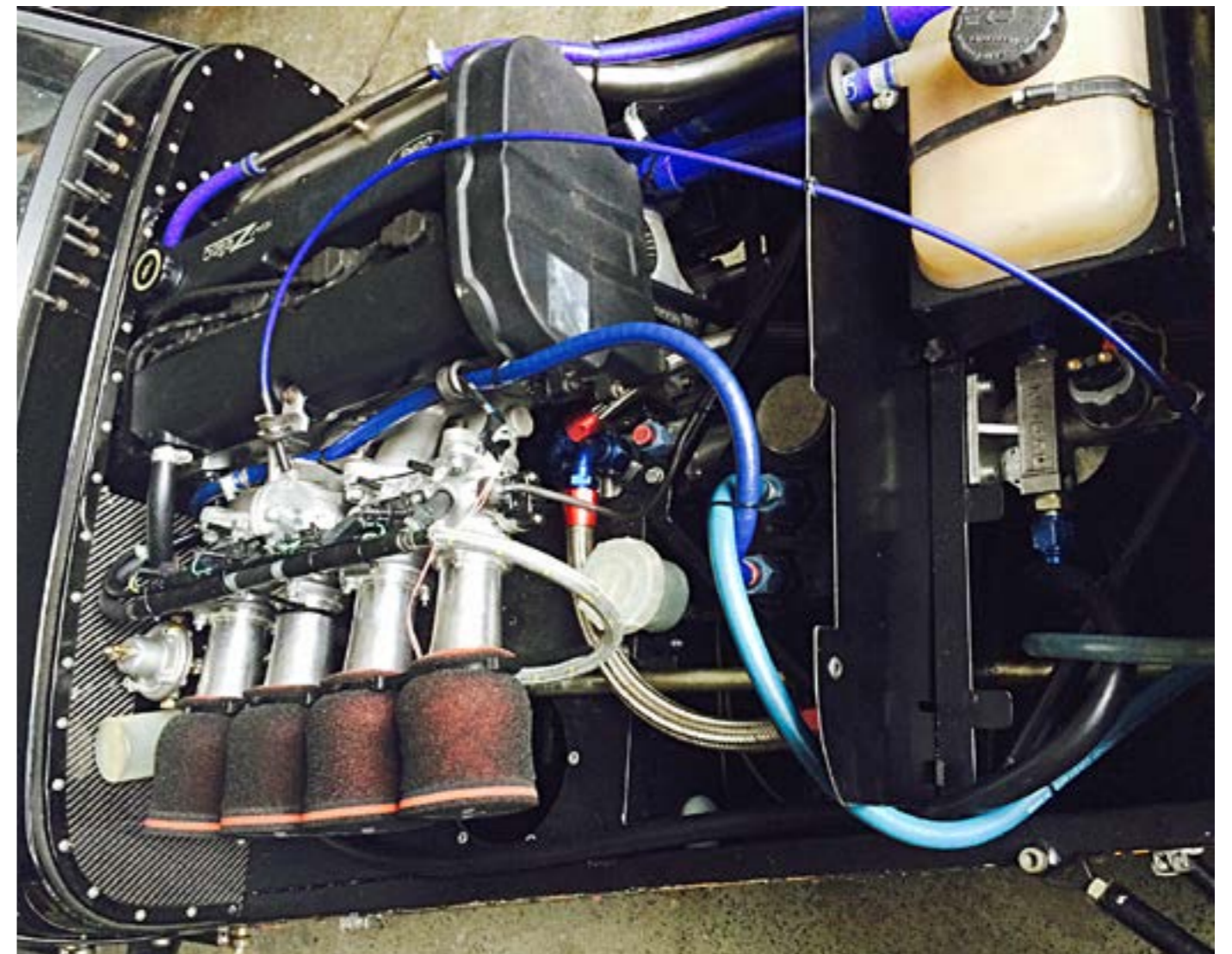
Die Details sieht man aber nur aus der Nähe oder teilweise nur auf der Bühne, wie z.B. die extreme Motorlage, ein komplett eigenständige und eigenwillige Vorderachse, weiter verbessert durch einen speziellen Stabi, die obligatorischen langen Radiusarme und den Sliding A-Frame an der Hinterachse.

Doch als Winfried den Wagen damals übernahm, war der Einsatz in Bad Endbach enttäuschend, schier nicht möglich.

Somit war der BB4 noch lange nicht fertig für den Renneinsatz. Eine Prüfstandsmessung ergab „nur“ 133 PS, statt der geplanten 180 PS. Aber statt jetzt nur hier oder da etwas nachzubessern, beschloss Winfried ein Totalrevision des Motors.

So musste die 12 kg schwere Schwungscheibe etwas Federn lassen, die ständig überlaufenden Vergaser wurden von Nik bei einem Hausbesuch gegen eine Einzeldrossel-Einspritzanlage mit frei programmierbarem Steuergerät ausgetauscht. Mit neuen Nockenwellen standen somit dann 210 PS bei 8.500 U/min einem Leergewicht von 480 kg gegenüber.

Jetzt standen dem Einsatz der Black Brick beim CST nichts mehr im Wege – und mit diesen Werten auch nichts dem Siegen. ■



Hier sieht man den weit nach hinten verbauten Motor und die neue Einspritzanlage



Mitglieds-Nr.: _____
(wird festgelegt)

Antrag auf Mitgliedschaft im Caterham Car Club e.V.

Hiermit beantrage ich die Mitgliedschaft im Caterham Car Club e.V. i.G. und erkenne die gültige Satzung des Clubs an. Eine Kündigung der Mitgliedschaft erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Clubvorstand und ist jederzeit unter Einhaltung einer Frist von 6 Wochen zum Ende des Geschäftsjahres (01.10. des Vorjahres bis 30.09.) möglich.

Caterham Car Club e.V.
D 55288 Armsheim • Grüner Weg 1
Eingetragen in Mainz VR 41796
Finanzamt Bingen St.-Nr. xxxxxxxxxx
1. Vorsitzender: Andreas Seydell
Telefon +49 6734 960028
Telefax +49 6734 960027
Sparkasse Worms-Alzey-Ried
IBAN: DE80 5535 0010 0022 0399 04
BIC-Code: MALADE51WOR

Mitglied **Jahresbeitrag z.Zt. 77,- Euro**

Förderndes Mitglied - bitte jährlich folgenden Betrag einziehen: _____ Euro

Dein Name

Titel: _____
Vorname: _____
Nachname: _____
Geb.-Datum: _____

Name deines Partners

Titel: _____
Vorname: _____
Nachname: _____
Geb.-Datum: _____

Deine Anschrift

Straße Nr.: _____
Postleitzahl: _____
Ort: _____
Land: _____

Deine Kontaktdaten

Telefon Privat: _____
Telefon gesch.: _____
Mobil: _____
eMail: _____

Dein Fahrzeug

Lotus Caterham **Modell** _____
Amtliches Kennzeichen: _____ **FIN:** _____
Motortyp/Leistung (PS/KW): _____ **Baujahr:** _____
Sonderausstattungen/Modifikationen: _____



Der Mitgliedsbeitrag ist bei Aufnahme zu zahlen und wird sodann erneut jeweils bis zum 15. Oktober eines jeden Geschäftsjahres fällig.

Die Mitgliedsbeiträge werden per SEPA- Lastschriftverfahren eingezogen. Erteilt ein Mitglied keine Einzugsermächtigung, ist der Verein berechtigt, den erhöhten Verwaltungsaufwand pauschal in Rechnung zu stellen. Kann der Bankeinzug aus Gründen, die das Mitglied zu vertreten hat, nicht erfolgen, sind die dem Verein dadurch entstehenden Bankgebühren vom Mitglied zu erstatten. Leistet ein Mitglied seinen Beitrag nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig, ist der Verein berechtigt, Mahn- und Verwaltungsgebühren zu erheben.

Einwilligung nach Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

§1 Wir möchten Sie darüber informieren, dass die von Ihnen im Mitgliedsantrag angegebenen Daten über Ihre persönlichen und sachlichen Verhältnisse (sog. personenbezogenen Daten) auf Datenverarbeitungssystemen des Vereins gespeichert und für Verwaltungszwecke des Vereins verarbeitet und genutzt werden.

Wir sichern Ihnen zu, Ihre personenbezogenen Daten vertraulich zu behandeln und durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen vor der Kenntnisnahme Dritter zu schützen. Sonstige Informationen zu den Mitgliedern und Informationen über Nichtmitglieder werden von dem Verein grundsätzlich nur verarbeitet oder genutzt, wenn sie zur Förderung des Vereinszweckes nützlich sind (z.B. Speicherung von Telefon- und Faxnummern einzelner Mitglieder) und keine Anhaltspunkte bestehen, dass die betroffene Person ein schutzwürdiges Interesse hat, dass der Verarbeitung oder Nutzung entgegensteht.

§2 Sie können jederzeit schriftlich Auskunft über die zu Ihrer Person gespeicherten Daten anfordern und bei Bedarf eine Korrektur der Daten veranlassen. Sollten die gespeicherten Daten für die Abwicklung der Geschäftsprozesse des Vereins nicht notwendig sein, können Sie auch eine Sperrung, gegebenenfalls auch eine Löschung Ihrer personenbezogenen Daten verlangen. Der Vereinsvorstand weist hiermit darauf hin, dass ausreichende technische Maßnahmen zur Gewährleistung des Datenschutzes getroffen wurden. Dennoch kann bei einer Veröffentlichung von Mitgliederdaten im Internet ein umfassender Datenschutz nicht garantiert werden.

§3 Der Vorstand macht besondere Ereignisse des Vereinslebens, insbesondere die Durchführung von Veranstaltungen in der Vereinszeitschrift und/oder auf den vereinseigenen Internetseiten bekannt. Dabei können personenbezogene Mitgliederdaten veröffentlicht werden. Das einzelne Mitglied kann jederzeit gegenüber dem Vorstand Einwände gegen eine solche Veröffentlichung seiner Daten vorbringen. In diesem Fall unterbleibt in Bezug auf dieses Mitglied eine weitere Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift und/oder den vereinseigenen Internetseiten.

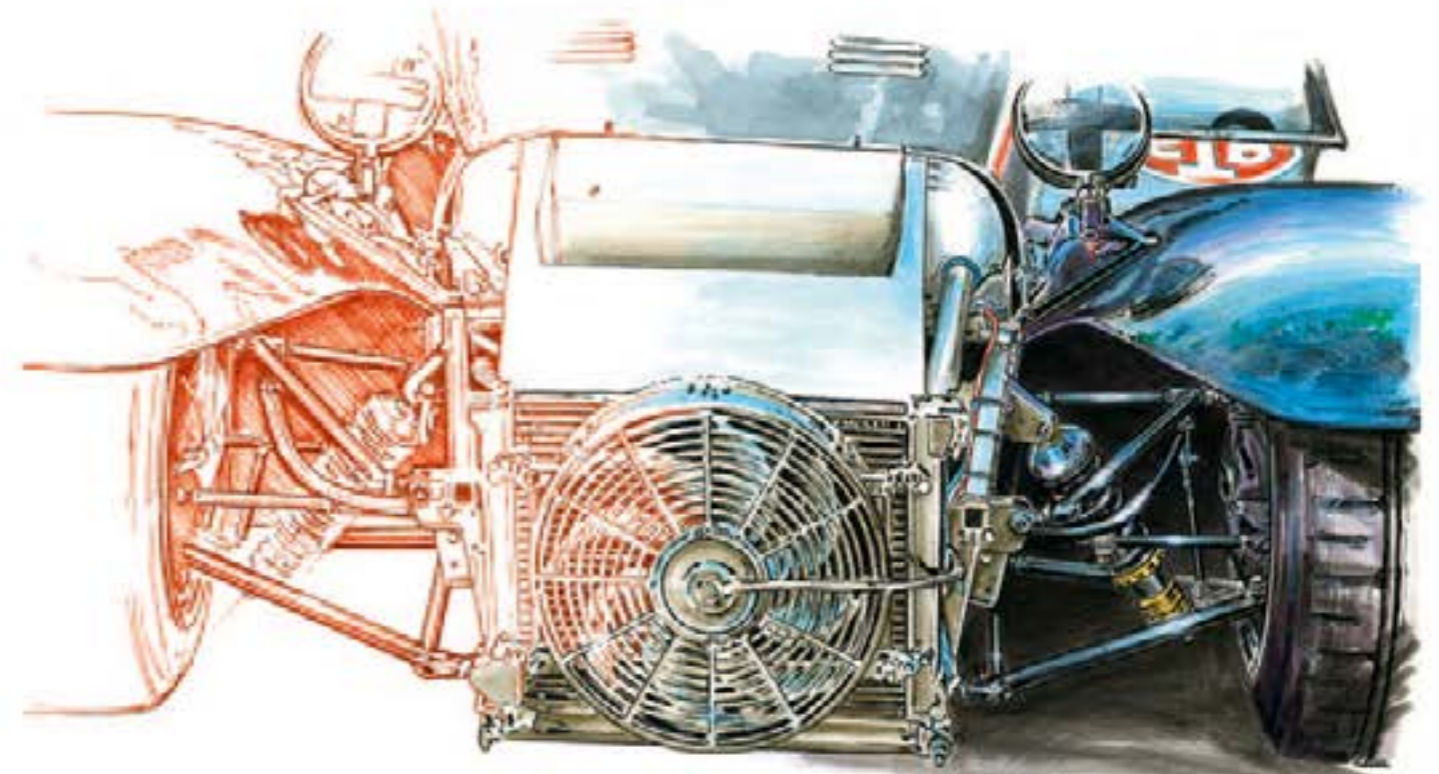
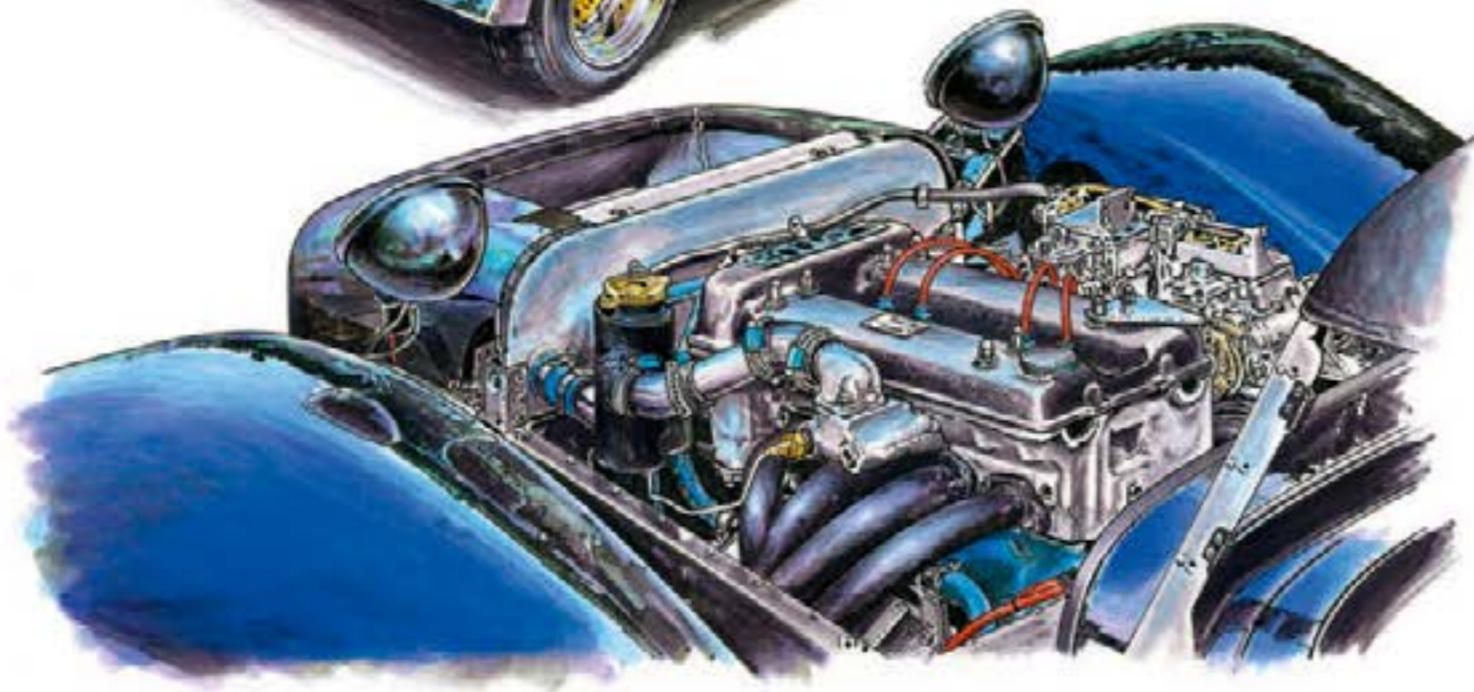
§4 Der Verein kann die Presse über besondere Ereignisse informieren. Solche Informationen werden überdies auf den Internetseiten des Vereins veröffentlicht. Das einzelne Mitglied kann jederzeit gegenüber dem Vorstand Einwände gegen eine solche Veröffentlichung



CATERHAM 7

» BLACK BRICK #1 «

1980





seiner personenbezogenen Daten erheben bzw. seine erteilte Einwilligung in die Veröffentlichung im Internet widerrufen. Im Falle eines Einwandes bzw. Widerrufs unterbleiben weitere Veröffentlichungen zu seiner Person. Personenbezogene Daten des widerrufenen Mitglieds werden von der Homepage des Vereins entfernt.

§5 Ferner möchten wir Sie darüber informieren, dass im Rahmen von Veranstaltungen, an denen Sie als Mitglied für den Verein teilnehmen, Foto- und Filmaufnahmen gemacht werden können und derartige Aufnahmen im Rahmen von Berichterstattungen in der Vereinszeitschrift, der Presse sowie im Internet auf der vereinseigenen Internetseite verwendet werden können. Die vereinseigene Internetseite ist öffentlich zugänglich.

§6 Des Weiteren möchten wir Sie darüber informieren, dass Ihre Daten im passwortgeschützten Mitgliederbereich der vereinseigenen Internetseite allen anderen Mitgliedern des Caterham Car Club e.V. zur Einsicht zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Erhalt der Zugangsdaten verpflichtet sich das Mitglied die vergebenen Zugangsdaten und Passwörter zur Nutzung des Mitgliederbereichs geheim zu halten. Ebenfalls verpflichtet es sich, alle direkt oder indirekt zur Kenntnis gekommenen Informationen und Dokumente aus dem Mitgliederbereich strikt vertraulich zu behandeln und diese nicht ohne vorherige Zustimmung des Vorstandes an Dritte weiterzugeben oder zu veröffentlichen. Zur Wahrnehmung der satzungsmäßigen Rechte versichert es hiermit, dass diese Informationen von ihm nicht zu anderen Zwecken verwendet werden.

Die Vertraulichkeitsverpflichtung dauert auch nach Beendigung der Mitgliedschaft an. Das Mitglied haftet für alle Schäden in vollem Umfang, die dem Verein durch Verletzung der Vertraulichkeitsverpflichtung entstehen.

Der Verein behält sich bei Zuwiderhandlung rechtliche Schritte zur Geltendmachung weitestgehender Schadensersatzansprüche vor. Alle Zugriffe auf unseren Mitgliederbereich werden gemäß der aktuellen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) geloggt um eine Rückverfolgung zu ermöglichen. Des Weiteren gelten die Datenschutzrichtlinien auf der vereinseigenen Internetseite: www.caterhamcar.club.

§7 Das Vereinsmitglied trifft die Entscheidung zur Veröffentlichung seiner Daten im Internet freiwillig und kann seine Einwilligung jederzeit widerrufen.

§8 Beim Austritt werden alle personenbezogenen Daten des Mitglieds unter §1 aus dem Mitgliederverzeichnis gelöscht. Personenbezogene Daten des austretenden Mitglieds, die die Kassenverwaltung betreffen, werden gemäß den steuergesetzlichen Bestimmungen bis zu zehn Jahre ab der schriftlichen Bestätigung des Austritts durch den Vorstand aufbewahrt.

Hiermit bestätige ich die „Einwilligung nach Datenschutz-Grundverordnung“ des Caterham Car Club e.V. zur Kenntnis genommen zu haben und willige in die Veröffentlichung personenbezogener Daten (z.B. innerhalb des geschützten Mitgliederbereiches der vereinseigenen Internetseite, etc.) durch den Caterham Car Club e.V. ein.



Ferner stimme ich der Veröffentlichung von Foto- und Filmaufnahmen, welche im Rahmen von Berichterstattungen über sportliche oder gesellschaftliche Ereignisse in der Vereinszeitschrift, der Presse sowie auf der vereinseigenen Internetseite verwendet werden, zu.

Vorname: _____

Nachname: _____

Geb.-Datum: _____

Ort, Datum

Unterschrift

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige den Caterham Car Club e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Caterham Car Club e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Das Mandat gilt sowohl für wiederkehrende Zahlungen wie auch für einmalige Zahlungen.

SEPA-Basislastschriftmandat für den Caterham Car Club e.V.

Gläubiger-ID **DE77ZZZ00002069562** Mandatsnummer: **10_____001**
(wird nachgetragen)

Kontoinhaber: _____ Bank: _____

BIC: _____ IBAN: _____

Ort, Datum

Unterschrift Kontoinhaber

Brexit – Seven



Bilder: Caterham Cars, Text: Martin Stather

Kurz vor dem endgültigen Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU zeigen Caterham Cars Flagge: sie präsentieren ihr Sondermodell „Brexit“!

Mit den Farben der britischen Flagge sowohl von außen wie auch in der Innenausstattung versehen, zeigen unsere britischen Freunde, dass sie einerseits stolz auf Großbritannien sind als auch, natürlich, exportorientiert. Da die britische Flagge in Zukunft in Brüssel wohl eher selten zu sehen sein wird, sorgen sie mit ihrem Sondermodell dafür, dass sie in Rest-Europa nicht vergessen werden. Graham Macdonald, CEO von Caterham Cars, ließ verlautbaren, dass „Europa schon sehen wird, was es an Großbritannien verliert. Daher wollen wir Flagge zeigen!“

Das Sondermodell wird ab dem 31.3. zum Preis von 39.499 GBP ausschließlich auf dem Festland zu erwerben sein. Anfragen an Caterham Deutschland.



The Home of British Sportcars



Brit-Sport
 Gewerbepark 6 87466 Oy-Mittelberg

Official Caterham Service Partner

Web: brit-sport.de
Phone: +49 172 6428392



Bitzani
 KFZ Technik
 Die Seven Klinik

Nikolaos Bitza
 0176 57 01 46 61
 Gewerbepark West 13
 76863 Herxheim
www.bitzani.com
bitzani@aol.com

Entdecke die Welt der Steine

Steinchenfans.de



Freunde maßstäblich größerer Fahrzeugmodelle aufgepasst, ich habe da was für euch! Wieder einmal ein wunderschönes Modell, diesmal aber nicht, wie zu erwarten, aus der Creator EXPERT Serie, sondern aus der IDEAS-Reihe. Schon lange ersehnt, konnte ich mir dieses schon etwas länger auf dem Markt erhältliche Modell endlich unter den Nagel reißen und dessen Aufbau starten.

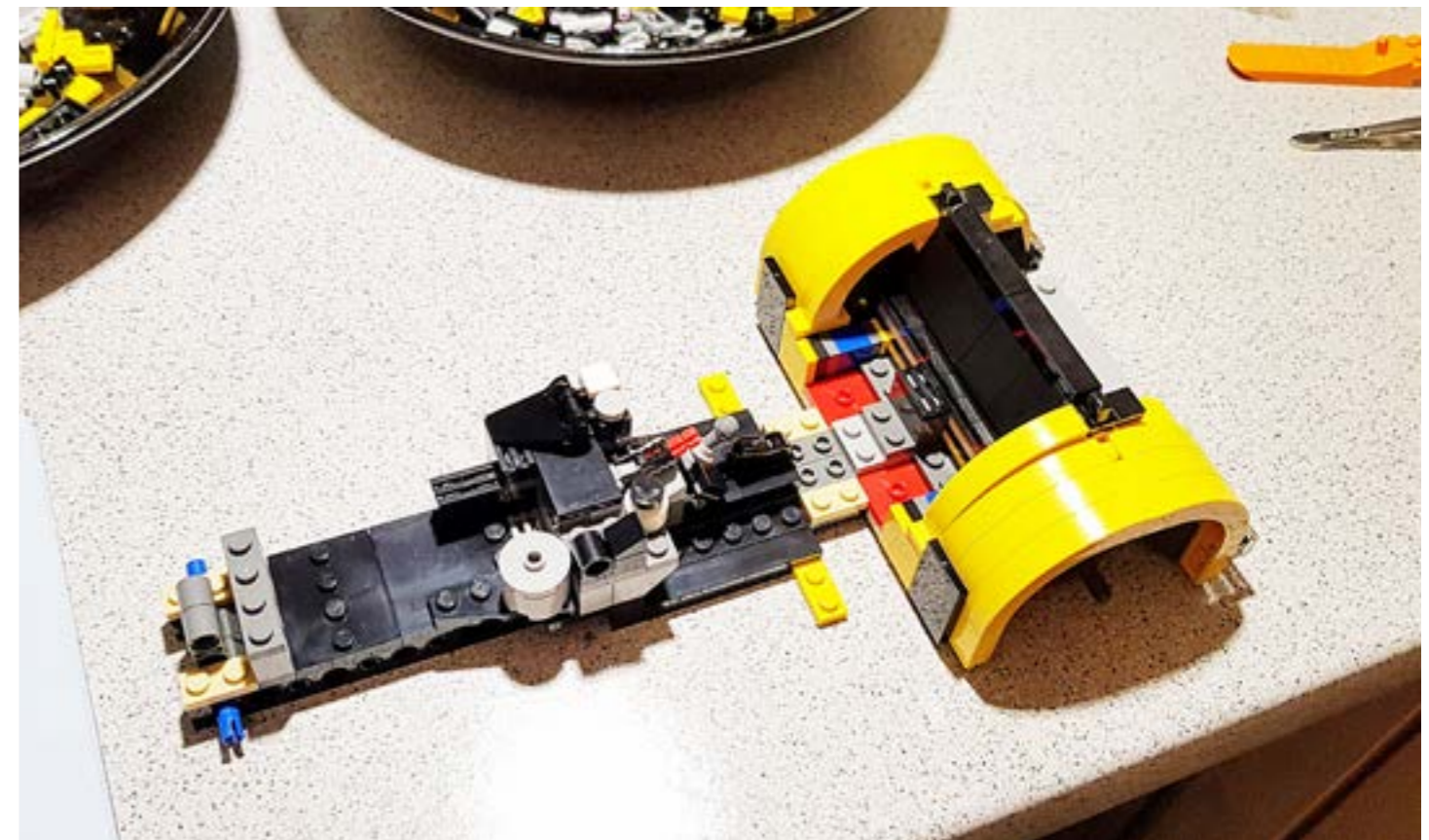
Text und Bilder ShortSeb

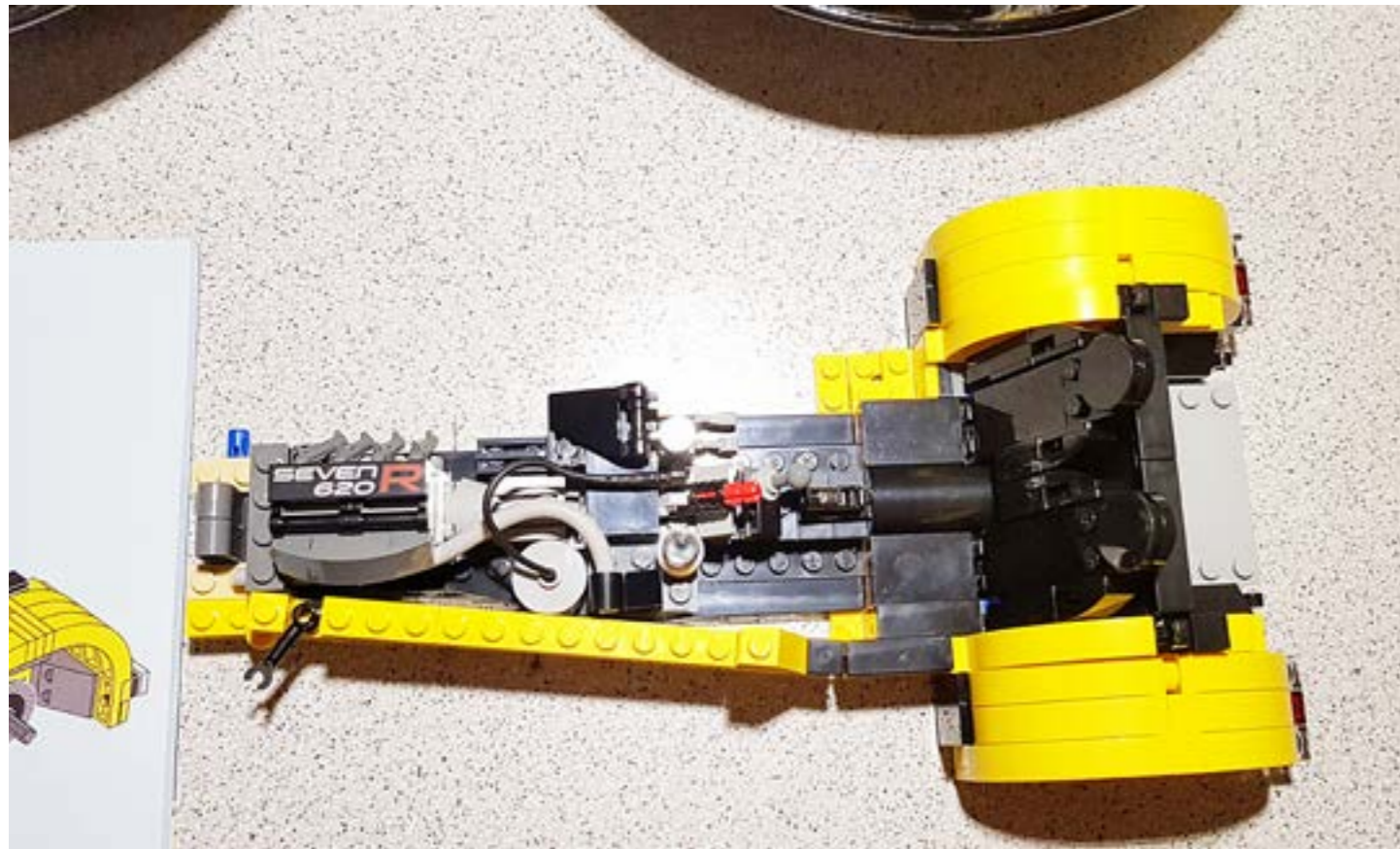
Beim ersten Öffnen der gefälligen Schachtel fällt einem zu Beginn erst einmal auf, wie übersichtlich die Teileanzahl auf den ersten Blick scheint. Die 771 Steine sind auf drei große Tüten und damit auch auf insgesamt drei Baugruppen aufgeteilt. Wie in der IDEAS-Reihe üblich kommt auch dieses Set völlig ohne Aufkleber aus. Alle beschrifteten Teile sind in höchster Qualität bedruckt.

Doch reden wir nicht lange rum und beginnen gleich mit dem Aufbau.

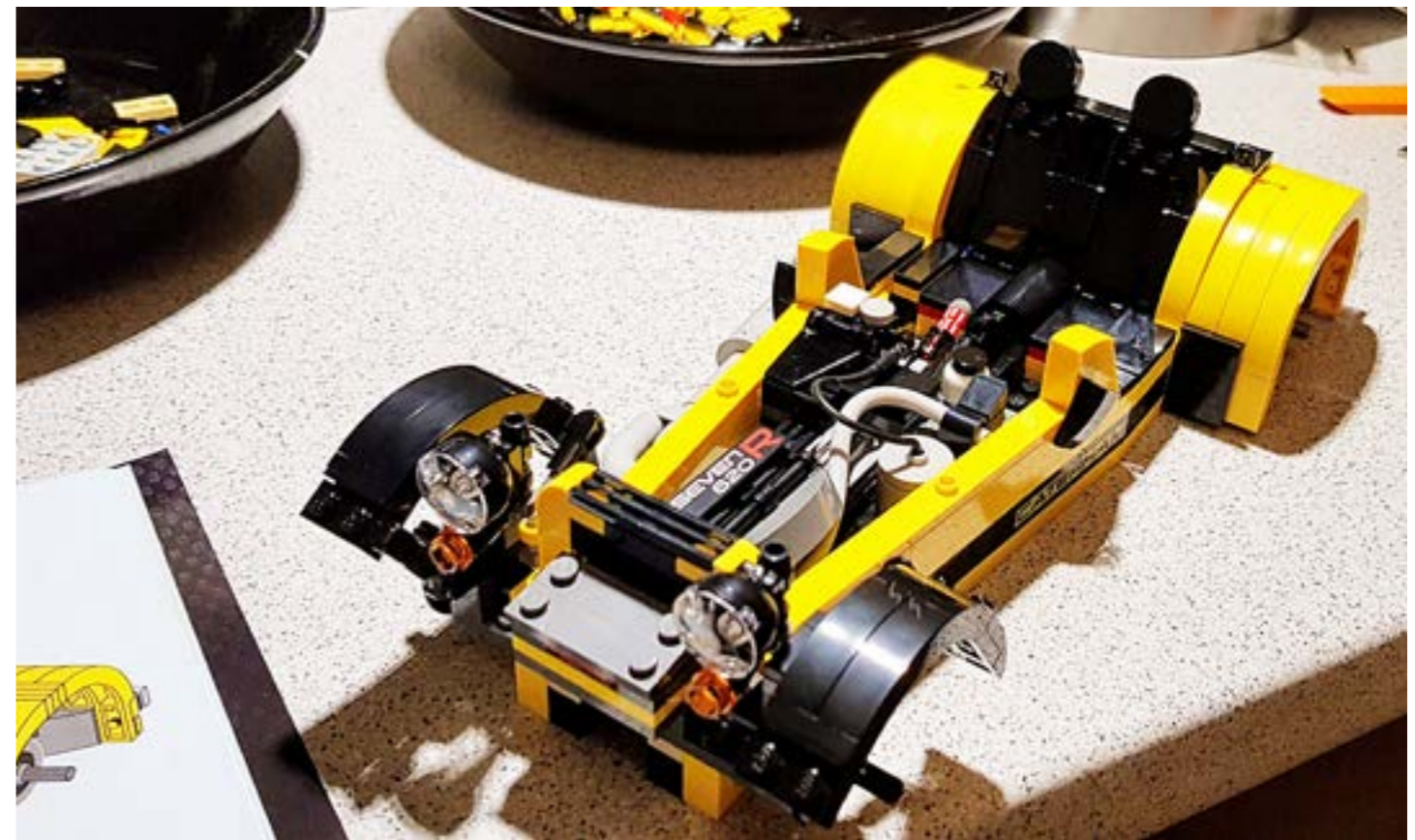


Schon recht früh stößt man beim Aufbau dieses Modells auf einige sehr unkonventionelle aber überaus interessante Bautechniken. So wird man im Laufe des Zusammenklöppelns erfahren, welche Kniffe sich alleine mit Scharnieren so umsetzen lassen, oder wie man die rosa Lippenstifte unserer geliebten Minifigur-Bevölkerung auch prima zu Gummi-Verbindungsstiften umfunktionieren kann.





Der Aufbau geschieht nach einer klassischen „von unten nach oben“-Bauweise und Schritt für Schritt wird der Bauspaß immer größer, indem immer mehr kleine und schöne Details zum Vorschein gelangen.



Und nach ein paar Stunden durchgehend abwechslungsreichen und, wie bereits angemerkt, teilweise unkonventionellen Bastelspaßes steht es vor uns, das fertige Schmuckstück!





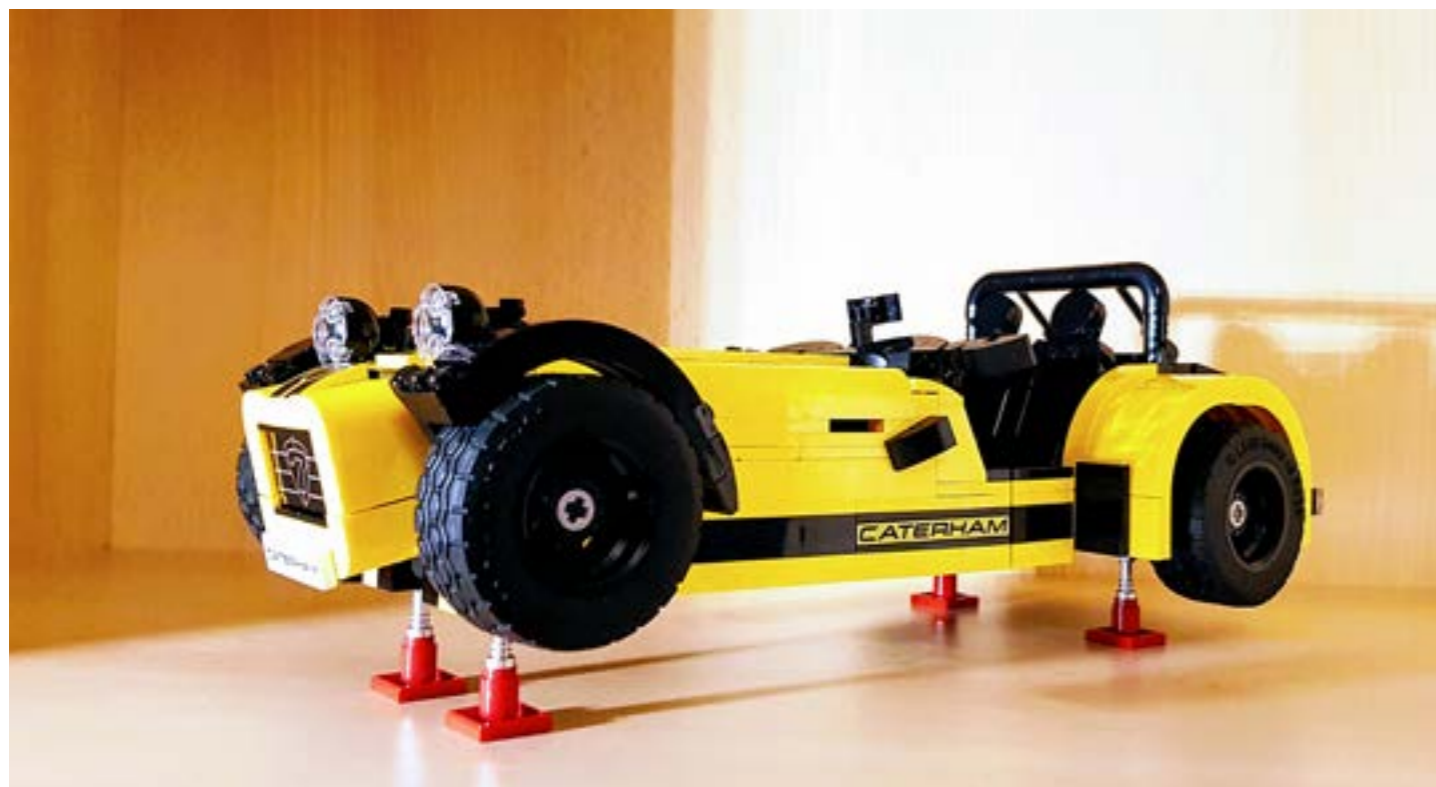
Alles in Allem einfach ein wundervoller und vor allem abwechslungsreicher Bausatz, welcher nicht nur für eingefleischte Benziner ohnehin empfehlenswert ist, sondern auch für fortgeschrittene Einsteiger, da dieses Set sehr gut auch etwas außergewöhnlichere Bautechniken vermittelt. Für mich ist dieses Set jedenfalls ein absolutes Highlight und bekommt bei mir für alle Zeit einen Ehrenplatz spendiert.

Nachtrag:

Ich habe im Nachgang etwas recherchiert, da mich dieses Set eben einfach begeistert: Anscheinend hatte das Ursprungsmodell sogar eine lenkbare Vorderachse. Diese ist aber wohl, vermutlich sogar aus nachvollziehbaren Gründen, bei LEGO dem Rotstift zum Opfer ge-

fallen. Sowas möchte man wohl auch zukünftig eher der TECHNIC-Welt vorbehalten.

Danke an die Steinchenfans, Legobaumeister im deutschen Internet, besonders an ShortSeb, der uns erlaubt hat, seine Story in unserem Magazin abzdrukken.



Produkte von HOBBY SEARCH



Unter <https://www.1999.co.jp/eng/10596880> gibt diese Bausätze für einen Caterham JPE bzw. Lotus Super Seven.



Niedlich anzusehen - im Moment leider nur vorzubestellen. Preisangaben: 3.800 Yen, das sind rund € 31,-.



Neue Produkte von Caterham Cars

Neuer CATERHAM-Schriftzug für das Heck:



Jetzt auf allen neuen Seven ab Baujahr 2019 und als Ersatzteil zu kaufen.

Carbon protectors – nur Serie 3



(Ulli Helms lässt grüßen – siehe Tiefflieger No. 22 - Seiten 30 bis 32)

„Halber“ Überrollkäfig ...



... für den Einsatz von Straßenseven mit Windschutzscheibe, Türen und Dach.

Seven Leute Heute

Klaus Wandtke

Auch in dieser Ausgabe „Tieffliegen“ haben wir wieder ein Opfer gefunden, dass die magischen Sevenfragen beantwortet:

Wer bin ich?

Ich bin der Klaus aus Wolfsburg, Baujahr 1965 und seit Ende der 1980-iger mit dem CATERHAM- Virus infiziert.

Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt?

Durch ehrliche steuerpflichtige Arbeit.

Was steht in meiner Garage?

1 x 485 S, 1 x AUDI A2 1.4 16V, 1 x SUZUKI 1300GSXR Hayabusa (erstes Modell ohne freiwillige Selbstbeschränkung) und 1 x FABIA Kombi 1.2TSI (Ehefrau). Getreu dem Motto: Im Alltag umweltfreundlich und kostengünstig, in der Freizeit unvernünftig, „geil“ und bei Bedarf schnell.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker?

Irgendwo dazwischen. Auf öffentlichen Straßen zunehmend in Richtung Blümchenpflücker mit kurzen Zwischenspurts.

Wie wird meine Garage befüllt, wenn ich in der Lotterie gewinne?

Würde sich wahrscheinlich nichts ändern. Und wenn, dann vielleicht ein originaler, unfallfreier GOLF 1 PIRELLI GTI mit wenig km (wenn es so was außer im Automuseum überhaupt noch gibt).

Wer ist mein liebster Rennfahrer?

Auch wenn es nicht besonders originell klingt: auf jeden Fall MICHAEL SCHUMACHER !! Er hatte damals eigentlich keine reelle Chance gegen die englisch dominierte F1 und hat sie trotzdem 7 mal genutzt. Die vielen Samstage und Sonntage, die ich vor dem Fernseher verbracht habe und mitgefiebert habe möchte ich nicht missen. Mein Alter von 53 Jahren hat zunehmend auch Nachteile, aber dafür durfte ich nicht nur SCHUMI sondern auch noch SENNA und sogar MANSELL (er wurde damals im MOTODROM vor der Sachskurve aus dem Auto gehoben, als er nach seiner Rückkehr aus der INDYCAR- Serie den Fliehkräften der F1 nicht mehr ganz gewachsen war) in HH live erleben und dem wahnsinnigen SOUND der 12, 10 und 8 Zylinder-Motoren lauschen. Nur wer den damaligen Sound live gehört hat, weiß wovon ich spreche. Gänsehaut pur, selbst ein 620R mit SIDEPIPE unter Vollast ist dagegen

Kindergeburtstag.

Bier oder Champagner?

Bier.

Der Caterham Car Club?

Weil mein HERZ schon immer für das ORIGINAL schlägt. Der VIRUS, der mich infiziert hat, zeigt keine Wirkung bei WESTFIELD, RUSH, HKT, DONKERVOORT, RCB und Co. Wobei neutral gesehen z.B. ein DONKERVOORT das modernere und wahrscheinlich auch schnellere und bessere Auto ist. Was mir fehlt ist das Grinsen im Gesicht. Und die Erfahrung, dass wenn man sich dann endlich doch mal am Sonntagmittag aufgerafft hat mit seinem CAT eine kurze Runde zu drehen, auf einmal schon die Sonne untergeht und man sich fragt, wo die Zeit geblieben ist.

Was mache ich außer Seven?

Früher viel Sport. Mit zunehmendem Alter aber immer weniger. Ehrlich gesagt haben eine schöne Radtour und (vor 10 Jahren hätte ich mich noch dafür geschämt, Ironie off) eine AIDA-Kreuzfahrt auch ihre Reize. Ich hoffe das ändert sich demnächst wieder zum Positiven, da die Kinder so gut wie versorgt sind und man mit dem was man beruflich erreicht hat, auch gut leben kann. Leider sind aber schon die nächsten „Baustellen“ in Sicht: drohende Pflegefälle der Eltern / Schwiegereltern.

Der schlimmste Augenblick im Auto?

Zum Glück keinen. Von „richtig schlimmen“ Augenblicken im Auto wurde ich trotz jugendlichem Leichtsinns verschont, wenn auch das ein oder andere Mal nicht viel gefehlt hat. Aber ich habe auch nie das HIRN komplett ausgeschaltet. Mit zunehmendem Alter sieht man viele Dinge auch gelassener und heute hätte ich auch kein Problem mehr mit einem generellen Tempolimit auf BAB.

Deshalb hier der schönste Augenblick, der mir spontan einfällt: Als ich in den 1990-igern zusammen mit meinem Bruder mit einem HPC VAUXHALL und einer zerschossenen Zündbox im Hochsommer bei über 30°C auf einem unbewirtschafteten BAB- Parkplatz gestrandet bin und auf den ADAC- Abschlepper gewartet habe, hielt hinter uns ein Reisebus mit ca. 30 Japanern. Die Japaner umkreisten den CATERHAM in immer engeren Kreisen, bis uns dann einer mit Händen und Füßen (er konnte weder DEUTSCH noch ENGLISCH und wir kein JAPANISCH) fragte, ob er sich mal ins Auto setzen könne. Wir hatten natürlich nichts dagegen. Dann fragte der nächste usw.. Am Ende waren alle 30 ins Auto gestiegen und



haben sich dabei abfotografieren lassen. Und jeder hat sich danach persönlich höflichst bedankt. Zum Schluss hat noch ein Japaner ungefragt einen 6-er Pack 0,33l Wasserflaschen aus dem Bus geholt und uns (wir sahen wohl ziemlich fertig aus) angeboten. Wir haben das Angebot dankend angenommen. Danach sind sie dann freudig winkend mit ihrem Reisebus wieder losgedüst. Damals habe ich mich über das übergroße Interesse der Japaner am CATERHAM gewundert. Später habe ich dann erfahren, dass (UK mal ausgenommen) Japan neben Deutschland und Frankreich der größte CATERHAM- Absatzmarkt war (und ist??).

Meine persönliche Anmerkung (Verbesserungsvorschlag) zur 10. Frage.

In unserer Familie hat zum Glück noch nie einer einen Unfall mit Personenschäden erlebt. Aber allein die Vorstellung ist für mich schon sehr abtörend. Wie muss das erst auf jemanden wirken, der schon einmal so eine Erfahrung gemacht hat? Aber auch als normaler TIEFFLIEGERLESENER würde mich so eine Beschreibung

eines anderen CCC- Mitglieds extrem abtörend. Das Ganze soll doch Spaß machen.

Vielleicht kannst Du ja mal in einem gesonderten Artikel alle Mitglieder daran erinnern, dass wir ja alle erwachsen sind und wissen, wie man sich im öffentlichen Straßenverkehr zu bewegen hat. Mein Eindruck bei CATERHAMTREFFEN (das letzte war der Neujahrsbrunch 2017, 2018 konnte ich leider nicht) bzgl. der Verkehrsmoral der Teilnehmer ist durchweg positiv. Der meist etwas ältere CATERHAM-Fahrer hat i.d.R. seine Sturm- und Drang-Zeit lange hinter sich, hat viel Fahrpraxis und auch wenn sein Fahrzeug ein deutlich besseres Leistungsgewicht als die meisten anderen Fahrzeuge hat, ist er sich dessen durchaus bewusst und weiß wo seine Grenzen sind.

Das soll aber keine Kritik sein. Das ist nur mein persönlicher Eindruck. Wie denken die anderen CCC- Mitglieder darüber?

Liebe Grüße – man sieht sich im März

Klaus

Was wäre der heutige Seven ohne Graham Nearn?

Der zweite Vater des Seven



Text Robert Reichl, Bilder Caterham Cars

Als Gründer von Caterham Car Sales and Coachworks war Graham Nearn für das Überleben und den Fortbestand des Sevens verantwortlich.

Graham Bradshaw Nearn wurde am 20. September 1933 in Catford, in Süd-Ost-London geboren und ging dort auf die Purley Grammar School. Nach seinem Wehrdienst arbeitete Nearn zuerst im Holzhandel bevor sich sein Interesse an Autos manifestierte und er 1959 die Gründung der Caterham Car Sales and Coachworks beschloss.

Er übernahm hierfür ein Gelände in Caterham, Surrey. Die etwas schrulligen Räumlichkeiten, hinter einer Tankstelle an der Spitze des Caterham Hill, Surrey, gehörten Anthony Crook von Bristol Cars, somit ebenfalls einem berühmten Namen in der Automobil- und Rennsportgeschichte und Caterham Car Sales and Coachworks begann als eines der ersten „Lotus Center“, dass sich auf den Verkauf der Straßenfahrzeuge von Colin Chapmans Lotus Cars spezialisierte.

Nearn kombinierte seine Leidenschaft für die Auto- und Motorsport-Geschichte mit einem hart gesottenen Ansatz für sein Unternehmen, freundlichem Geplänkel, gelegentlichem Schabernack und eine tiefe Liebe zur Familie. Er erweiterte seine Definition von Familie auf sein Unternehmen, seine Lieferanten und Partnern, zu denen er extrem loyal und oft ein guter Freund in schweren Zeiten war.

Zusammen mit Nearn's damaligem Geschäftspartner, David Wakefield, entwickelte sich Caterham Car Sales zu einem erfolg-

reichen Unternehmen, welches zum einen den Verkauf und die Wartung der Lotus-Modelle anbot und sich zum anderen als Zentrum nahezu aller Lotus-Aktivitäten etablierte.

Trotz des Vertriebs und der Wartung der sich weiter entwickelnden Seven-, Elite-, Elan- und Europa-Modelle lag Nearn's Begeisterung immer beim Seven, den er 1957 zum ersten Mal auf dem Lotus-Stand auf der London Racing Car Show 1957 gesehen hatte.

Als eine direkte Entwicklung aus Colin Chapmans erstem Serienfahrzeug – dem Mark VI – wurde der Seven ursprünglich als kostengünstiger Rennwagen entworfen, der seinem Besitzer die Möglichkeit geben sollte mit ihm zur Rennstrecke und nach dem eigentlichen Rennen wieder nach Hause fahren zu können. Der Gitterrohrrahmen des Sevens bestand aus Stahl-Vierkant und -rundprofilen, die mit Messinglot hartverlötet - nicht geschweißt - wurden. Die Karosserie bestand aus polierten Aluminiumblechen, die mittels Karosserienieten mit dem Rahmen verbunden wurden und zu dessen Stabilität enorm beitrugen. Daher könnte man den Aufbau des Seven bereits fast als Monocoque bezeichnen, woran sich bis heute nichts grundlegendes verändert hat. Die Herstellung des Rahmens inklusive der Aluminiumbeplankung erfolgte bei Arch Motors in Huntingdon in Handarbeit.

Er war ein kompromissloser Rennwagen ohne Türen, ohne Gepäckraum, mit einer knochenharten Federung und einem sehr einfachen Verdeck. Bis 1968 war nicht mal eine Tankuhr Teil der Spezifikation, jedoch sahen die Enthusiasten all dies als Teil seines Charmes, eben ein kompromissloser Rennwagen.

Die Autos wurden komplett fertig oder als Bausatz geliefert, wenn der Eigentümer mit einem Schraubenschlüssel umgehen konnte oder die Umsatzsteuer vermeiden wollte. Die Motoren kamen aus bescheidenen BMC oder Ford Limousinen, aber da der Seven extrem leicht war, war die Beschleunigung trotzdem beeindruckend.

Mitte der 60er Jahre, als sich Lotus mit dem Elan an dem gehobenen Markt orientierte, schien der Seven zum Sterben verurteilt, jedoch als Lotus mit der Fabrik 1966 von Cheshunt im Norden Londons nach Hethel in Norfolk umzog, überredete Nearn den Lotus Gründer Chapman, dem Seven nochmals eine Gnadenfrist einzuräumen.

Caterham Car Sales erwarb die Konzession und wurde exklusiver Vertriebspartner für den Seven.



Graham Nearn glaubte fest daran, dass der wöchentliche Auftritt im Vorspann von Patrick McGoochans TV-Serie „The Prisoner“ (in Deutschland hieß die Serie „Nummer 6“) aus dem Jahr 1967 den Absatz des Sevens steigern könnte. Jedoch hatte Lotus hierfür ursprünglich einen Elan angeboten. Zum Glück für den Seven hatte McGoochan jedoch Bedenken hinsichtlich der Assoziationen mit Emma Peel und den Avengers und bevorzugte das, was er den „Maverick-Reiz“ des Sevens nannte.

In der Serie fuhr der Titelheld „Number 6“ einen Lotus Seven mit dem Nummernschild KAR 120C, das Nummernschild das Graham Nearn über viele Jahre an der Wand seines Büros hängen hatte. Tatsächlich erscheint Graham Nearn in der letzten Episode („Fall-out“) von „The Prisoner“, als der Titelheld zu seinem Haus in der Buckingham Palace Road zurückkehrt und dort den Seven mit einer Decke abdeckt.

Ab den frühen 70ern

ließen die Verkaufszahlen des Sevens derart nach, dass sich Colin Chapman dazu entschloss den Seven in Frieden sterben zu lassen.

Jedoch gab Graham Nearn nicht auf und überredete Chapman 1973 dazu, den Seven in Eigenregie weiter zu produzieren und nicht nur das, Nearn hatte die offizielle Genehmigung von Lotus Cars, Chapmans Segen, ein breites Grinsen im Gesicht und einen im Foto festgehaltenen Händedruck.

Caterham Cars war geboren.

Nearn war ein kluger und kreativer Publizist und wusste Caterhams mageres Budget und die begrenzten Ressourcen gut zu nutzen um den Umsatz zu steigern.

Journalisten nörgelten immer um einen Seven für Testfahrten oder sogar für Rennen (wenn man Glück hatte) ausleihen zu können und von Zeit zu Zeit wurden komplette Kits an ausgewählte Bericht-

ersterer übergeben die bereit waren ordnungsgemäß darüber zu berichteten, wie einfach es ist eine Schachtel von Einzelteilen zu einem brillanten Sportwagen zusammenzubauen.

Im Jahre 1974 entschied sich Graham Nearn mit der Produktion von der eher zu modernen Serie 4 auf eine modernisierte Serie 3-Variante zurück zu gehen, was das Interesse und die Nachfrage am Seven wieder steigerte.

Nachdem der Seven von nationalen Sportwagenrennen als zu erfolgreich verbannt wurde, nutzte Nearn auch diesen Umstand und startete seine „Too fast to race“- Kampagne.

Daraus entwickelte sich seine unermüdliche Förderung des Sevens im Rennsport und gleichermaßen seine emphatische „Du bist entweder für uns oder gegen uns“-Haltung mit Behörden, Lieferanten, Kunden und Unterstützern.

Im Laufe der Zeit wuchs das Geschäft. Graham Nearn liebte den Rennsport und war stolz darauf, dass viele Rennfahrer, darunter





Graham Hill, Francois Cevert, Jean-Pierre Beltoise und Derek Bell, ihre Motorsport-Karriere in einem Seven begonnen haben. Die Leidenschaft für den Motorsport und die Dynamik der „Too fast to race“-Kampagne führten 1986 zur ersten Caterham Markenpokal-Meisterschaft woraus sich bis heute einer der erfolgreichsten Markenpokale der Welt mit mehr als 800 aktiven Teilnehmern entwickelt hat.



Bis Mitte der 80er Jahre hat sich Caterham zu einem bodenständigen Unternehmen mit Händlern in der ganzen Welt sowie einem wachsenden Angebot von Optionen und Ausstattungsvarianten entwickelt.

Nearn erkannte, dass die Einbeziehung in den Club Motorsport und die Entwicklung des Exports der Schlüssel für das langfristige Überleben eines derart spezialisierten Kleinserienherstellers waren, wobei der Export bescheiden begann als Graham Nearn zusammen

mit seiner Frau Jane persönlich das erste offizielle Export-Fahrzeug mit einem Anhänger über Nacht nach Deutschland einführte.

Umso mehr war er besonders stolz darauf, dass er 1993 den Queens Award for Export empfangen durfte. Und während andere Hersteller kamen und gingen, blieb Caterham robust und der Umsatz expandierte weiter. 1987 entschied sich Nearn zu einer Umstrukturierung, da die Räume an der Spitze des Caterham Hill für die Fabrik zu klein wurden. Es entstand ein neuer Ausstellungsraum in Caterham während die Produktion nach Dartford, Kent umzog.

Graham Nearn hielt über die Zeit Kontakt zu Patrick McGoohan und 1989 präsentierte Caterham mit Billigung McGoohans auf der British Motor Show eine Prisoner Special Edition des Sevens in grüner Lackierung, einer gelben Nase sowie einem Cosworth-Motor.

Der Seven wurde weiterentwickelt, unterbot die schnellste Rundenzeit für Serienfahrzeuge auf dem Nürburgring mit Graham Nearn's erstem Sohn Robert am Steuer und brach in Zusammenarbeit mit dem Formel 1-Piloten Jonathan Palmer den Beschleunigungsweltrekord (0-100-0 mph Rekord mit 12,6 Sekunden).



Der Caterham 21 wurde 1994 für die British Motor Show gebaut um die 21 Jahre, in denen Caterham Cars den Seven bis dahin produziert und vertrieben hat zu feiern. Er wurde als zweisitziger Roadster von Caterham Cars entworfen und von Hand mit einer Aluminiumkarosserie basierend auf dem Seven gebaut. Entworfen von Iain Robertson und entwickelt von einem Team unter Jez Coates war das Ziel, ein Auto zu bauen, das das „Caterham-Fahrgefühl“ in einem praktischeren Format bieten sollte.

Der 21 wurde mit 4-Zylinder-Motoren von 1,6 bis 2,0 Liter Hubraum und 115 bis 230 PS angeboten.

Caterham plante ursprünglich 200 Fahrzeuge pro Jahr zu produzieren, jedoch wurden tatsächlich weniger als 50 Modelle gebaut bis die Produktion 1999 eingestellt wurde.

Im Jahre 2003, somit mit 70 Jahren, entschied sich Graham Nearn dazu in den Ruhestand zu gehen und spielte mit dem Gedanken das Unternehmen zu verkaufen.

Jedoch erschienen ihm die Angebote der potenziellen Käufer als zu gering und die Idee einen Außenstehenden das Unternehmen leiten lassen erschien ihm ebenfalls als zu riskant.

Daher beschloss er das Unternehmen in der Familie zu halten und übergab die Leitung an seinen zweiten Sohn Simon. Graham Nearn selbst übernahm die Rolle des Vorsitzenden und fungierte nach wie vor als Aushängeschild für Caterham.



2005 entschied sich die Nearn Familie dann doch dazu das Unternehmen an eine Investorengruppe die von Ansar Ali, dem ehemaligen General Manager von Lotus geleitet wurde, zu verkaufen.

Caterham entscheidet sich zudem dazu die Qualität des Chassis weiter zu verbessern und vertieft die Zusammenarbeit mit dem Partner Cage - jetzt Steel Fabrications Ltd. - der in der Vergangenheit bereits die Überrollkäfige für die Caterham Rennserie hergestellt hat. Unter Verwendung modernster Lasertechnologie und computergesteuerter Schweißtechnik übernimmt die Steel Fabrications Ltd. ab 2006 die Herstellung des Gitterrohrrahmens.

Damit geht eine über 45jährige Partnerschaft mit Arch Motors, wo seit der Einführung des Sevens durch Colin Chapman jedes Chassis in Handarbeit hartverlötet und mit den Karosserieblechen vernietet wurde, zu Ende.

Graham Nearn verstarb am 24. Oktober 2009 im Alter von 76 Jahren.

Die Caterham Car Club Cloud

Wir haben uns entschieden, jedem Mitglied die Möglichkeit zu geben, uns Bilder von Veranstaltungen, Touren oder ganz anderen Dingen zu senden.

Über das Cloud-Login können wir die Bilder eindeutig dem Urheber zuordnen und gezielt Fragen, wenn wir sie verwenden möchten, oder gar löschen.

Das ist viel eleganter als ein FTP-Server und entspricht darüber hinaus der aktuellen Datenschutz- und Urheberrechts-Gesetzgebung. Ganz nebenbei könnt ihr in der Cloud noch andere Dokumente lagern. Bei Bildern und Dokumenten behalten wir auch alle Versionen, so dass im Falle eines Unglücks eine alte Version zurückgesichert werden kann.

Vorveranstaltungen findet ihr hier auch Roadbooks, Routenfiles, Führkarten, Hotelreservierungen und andere Dokumente, die für die Tour nötig sind.

Das Versenden dieser Informationen per E-Mail hat sich als zu fehleranfällig erwiesen.

Für alle Nerds unter uns: wir verwenden die Software Nextcloud, so dass für die Uploads und Verwaltung auch die entsprechenden Mobil- und PC-Clients verwendet werden können. Es ist also in Zukunft möglich, erste Bilder einer Tour in das System hochzuladen während man noch unterwegs ist. Wem das nichts sagt: im Internet-Browser funktioniert auch alles...



Für den Zugriff verwendet ihr bitte die Adresse

<https://cloud.caterhamcar.club/>

und klickt auf den Button ‚Anmelden mit Foren-Login‘.

Als Anmeldedaten verwendet ihr einfach eure Foren-Zugangsdaten. Nach dem erfolgreichen Login findet ihr in der Ordnerstruktur einen geteilten Ordner ‚Foto-Archiv‘, den ihr befüllen könnt. Selbstverständlich könnt Ihr nach Herzenslust weitere Ordner anlegen und mit anderen Personen oder Gruppen teilen.

Clients für alle gängigen PC-Betriebssysteme und Handys findet ihr auf

<https://nextcloud.com/clients/>

oder in den jeweiligen App-Stores.

APRIL

Freitag, 5. bis Sonntag, 7. April

Veterama
Hockenheimring

Samstag, 6. bis Sonntag, 7. April

Caterham Motorsport
Silverstone National

Samstag, 13. April

Caterham Motorsport
Curborough Sprint

Montag, 22. April

Easter Open Day
Join Caterham at Gatwick

Freitag, 26. bis Sonntag, 28. April

Jim Clark Revival
Bosch Hockenheim Historic

MAI

Samstag, 4. bis Sonntag, 5. Mai

Caterham Motorsport
Croft

Samstag, 11. Mai

Caterham Motorsport
Cadwell Park

Sonntag, 19. Mai

Passenger Ride - Rund um Caterham
Deutschland, Dierdorf

JUNI

Samstag, 1. Juni

Caterham Motorsport
Oulton Park

Sonntag, 16. Juni

Passenger Ride - Rund um Caterham
Deutschland, Dierdorf

Samstag, 29. bis Sonntag, 30. Juni

Caterham Motorsport
Snetterton 300

Dienstag, 25. bis Samstag 29. Juni

Caterham Car Club trifft Caterham Cars
Wir besuchen alle drei Caterhamwerke

Samstag, 29. bis 30. Juni

Caterham Motorsport
Snetterton 300

JULI

Donnerstag, 4. bis Sonntag, 7. Juli

Festival of Speed
Goodwood

Sonntag, 14. Juli

Passenger Ride - Rund um Caterham
Deutschland, Dierdorf

Samstag, 20. bis Sonntag, 21. Juli

Caterham Motorsport
Spa-Francorchamps (with British GT)

AUGUST

Freitag, 2. bis Sonntag, 4. August

Classic Days
Trips Memorial Schloß Dyck

Freitag, 9. bis Sonntag, 11. August

AVD-Oldtimer-Grand-Prix
Nürburgring tbd

Samstag, 17. bis Sonntag, 18. August

Caterham Motorsport
Donington Park

Sonntag, 25. August

British Car Meeting
Mollis

SEPTEMBER

Sonntag, 8. September

Passenger Ride - Rund um Caterham
Deutschland, Dierdorf

Freitag, 13. bis Sonntag, 15. September

Goodwood Revival

Samstag, 14. September

Caterham Motorsport
Silverstone National

Freitag, 20. bis Sonntag 22. September

Lake Como Meeting 2019

Samstag, 21. bis 22. September

Graham Nearn Memorial Blat
National Motor Museum Gaydon

Samstag, 28. bis Sonntag, 29. September

Caterham Motorsport
Brands Hatch Indy

Freitag, 27. bis 29. September

Int. Seven-Meeting 2019
Nürburgring

OKTOBER

Samstag, 05. Oktober

Swiss Classic British Car Meeting
Morges

Freitag, 11. bis Sonntag, 13. Oktober

Veterama
Mannheim

Samstag, 12. Oktober

„50 Jahre THE PRISONER - Nummer 6“ im
deutschen Fernsehen
Treffen der No6.de-Freunde in Gießen -
Sevenfahrer sind gerne gesehen

Sonntag, 20. Oktober

Passenger Ride - Rund um Caterham
Deutschland, Dierdorf

im Oktober tbd

Mitgliederversammlung des
Caterham Car Club am Nürburgring

WEITERE TERMINE:

Seven-Treffen

www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren o.ä.

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

www.smrc-eurocup.com/events

tbd = to be defined

Sole manufacturers of Lotus & Caterham Seven chassis for over forty-five years

All chassis body unit repair & restoration is carried out using only correct specifications and production tooling. All forms of tubular and monocoque chassis component restoration by the specialists.

For further information contact:
Bruce Robinson
Arch Motor & Manufacturing Co. Ltd
Redwings Way, Huntingdon, Cambridgeshire PE29 7HD
Tel: 01480 459661/2/3 Email: info@archmotor.co.uk

REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

- » Established in 1989
- » Many parts are held in stock for immediate dispatch
- » Items that we do not have can usually be sourced
- » Official Lotus Seven parts supplier
- » Hold a good stock of parts for cars from the early 1960's on
- » Caterham Seven parts can also be supplied
- » Please either email or call with your orders and enquiries – **also in German**

sales@redlinecomponents.co.uk

+44 1883 346515

www.redlinecomponents.co.uk

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham und Lotus Super Seven ?

Dann maile sie an redaktion@tiefflieger.mobi
Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.

