



No. 29 - Januar 2019

# Tieffliegen

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





## Unsere Leistungen

- Großer CATERHAM Showroom
- CATERHAM Verkauf
- Inzahlungnahme
- Testfahrt im Westerwald
- Testfahrt am Nürburgring
- Wartung & Service
- Unfall Reparatur & Gutachten
- DEKRA Prüfstelle im Haus
- Hol & Bring Service
- Individualisierung
- Fahrwerksoptimierung
- CATERHAM Versicherung über ZÜRICH
- CATERHAM Leasing / Finanzierung
- CATERHAM Merchandise
- CATERHAM Drift Events am Nürburgring 198,--€/halber Tag



### 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. 30 - April 2019 ist der 15. März 2019

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

**Auflage:** 300 Exemplare

### Weitere Fotos:

Mitglieder des Caterham Car Club 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.

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
Ein Mann ... ein Seven!.....	12
Mitglied werden .....	19
SONIC 7 CARS .....	21
Caterham Bikeage Blackbird und Fireblade .....	27
CATERHAM Motorsport NEWS .....	30
CATERHAM WORKSHOP NOTICE .....	36
Vom Regen in den Adventskaffee .....	37
Drift Experience nicht im eigenen Caterham .....	40
Academy nicht nur für Anfänger .....	40
Veranstaltungskalender .....	42

**Front Cover:**  
 Nose Cone mit  
 50 Jahre Seven



**Rear Cover:**  
 Lotus S2 - Ronald Meier  
 im Schwarzwald

Der **Caterham Car Club e.V.** unterstützt die



# Kleine Verrücktheiten aus dem Internet



Eine Seven-Geburtstagstorte



Und noch eine Seven-Geburtstagstorte



Head Up Display für den Seven  
Johan Fourie – SevenSpot



Seven-Geburtstagstorte die Dritte



Du sagst Fetischist – nein, einfach nur ein Enthusiast  
Thierry Peridier

CATERHAM SIGNATURE – geschützt durch den  
Hund / Thierry Perdiers



Seven America's Auslieferung 1960



Auch die Katze beschützt den Seven  
Matthew Polaine



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



Caterham Deutschland – sprich Kurt Hoffmann – berichtet exklusiv in unserem Magazin über die CATERHAM ACADEMY 2018.

Sind wir deshalb das Sprachrohr von CATERHAM Deutschland?

Nein, wir haben nur unsere Freude am Seven – am Caterham Seven! – und wo findet man schon ein Auto in dieser Preislage (ja ja, teuer ist er schon), dass eine eigene Rennserie seit Jahren fährt und auch auf der Straße schier nicht zu schlagen ist, wo man ohne weiteres um andere Autos Krangel fahren kann, ohne dass die wissen, was da plötzlich vorbei kam!

Und seien wir mal ehrlich, Colin Chapman war ein genialer Konstrukteur, doch er hatte das Interesse am Seven verloren, wollte ihn sterben lassen. Ohne den Einsatz von Graham Nearn gäbe es heute maximal 2.000 und ein paar geschrottete Seven, aber bestimmt nicht den Hype, der heute immer noch um den Seven und seine Derivate kreist ...

Selbst Porsche hatte Probleme mit dem Seven – oder warum wurde er damals für das 24h-Rennen auf dem Nürburgring plötzlich nicht mehr zugelassen?

Für uns Festländer sind deshalb die Rennen, die wir mit wenig Aufwand besuchen können – egal ob vom CATERHAM in Spa Francorchamps oder vom SMRC in Hockenheim – immer ein Erlebnis.

Deshalb halten wir die Fahne hoch für CATERHAM, und das bedeutet halt für uns, für CATERHAM Deutschland.

Wir fahren dann zu den Passenger Rides nach Dierdorf, quatschen Neulingen die Ohren voll und lassen uns mit ein, zwei Bratwürsten abspesen ... alles das machen wir gerne – und mit Liebe zu unserem Seven – auch wenn einige der Meinung sind, wir lassen uns damit kommerziell vor den Karren spannen.

Ist mir egal, ich liebe meinen Seven, möchte ihn nicht gegen ein 911er tauschen, erst recht nicht, seitdem Sybille mich „überzeugt“ hat, ohne Winschutzscheibe, nur mit Aerolippe zu fahren – das ist dann wirklich wie Motorrad fahren, nur auf 4 Rädern – kippt halt an der Ampel bloß nicht um ...

## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Wir erinnern uns: auf unserer Tour durch Großbritannien landen wir in einem vornehmen Bed & Breakfast. Ich stehe wie Gott mich schuf in der altertümlichen Duschkabine und suche verzweifelt nach der Armatur. Rechts nix, links nix, aber – aha – von der Decke hängt eine Strippe herunter. Vorsichtig ziehe ich daran und Bingo! Das Licht geht an! Sakrament nochmal, irgendwo muss doch das blöde Wasser angehen, schließlich ragt der Duschkopf aus der Wand, dann muss ich ja wohl keinen Eimer Wasser heiß machen um damit zu duschen. Ich rufe nach meiner Frau, wie Männer das immer tun, wenn sie nicht weiter wissen. „Kannst Du bitte mal fragen, wo die Dusche angeht? Ich kann hier nichts finden!“ Die Frau tragt also nach unten und befragt die Dame des Hauses. Ich stehe immer noch unter der Dusche und warte auf Wasser. Schließlich kommen beide wieder die Treppe rauf („He! Ich hab nichts an!“), verharren einen Moment im Schlafzimmer und Dusch! prasselt Wasser auf mich nieder. Die Lady verzieht sich nach unten, die Frau erscheint im Badezimmer und krümmt sich vor Lachen. Die Armatur befindet sich nämlich im Schlafzimmer, an der Wand zur Dusche im Nebenzimmer! Gut, dass die Engländer so einen unnachahmlichen Sinn fürs Praktische haben!



Wenn wir geglaubt haben, dass dies der Gipfel britischer Klempnerkunst war, haben wir uns allerdings getäuscht. Beim nächsten B & B lauert schon ein weiteres Beispiel. Dieses Mal verfügen wir nicht nur über eine Dusche, nein, eine gigantische emaillierte Badewanne mit Löwenfüßen erwartet uns im Ensuite. Allerdings auch ein kleineres Problem: es gibt zwei Wasserhähne, einen für kalt und einen für warm. Zum Baden kein Problem, aber kann man auch duschen oder ist Mischen impossible? Unsere freundliche Zimmerwirtin, die völlig verpeilte Kontinentaleuropäer gewohnt ist, präsentiert uns mit der gebührenden, leicht herablassenden Zurückhaltung eine geniale Lösung, nämlich einen Duschschauch mit Duschkopf und zwei Enden, die man einfach über die Hähne drüberwürgt und schon kann man mischen. Dass die Briten mit ihrer genialen Erfindungsgabe ein Imperium verspielt haben, wird einem sofort augenfällig. Wiederum aus rein praktischen Erwägungen selbstverständlich sind die Badezimmer in der Regel auch komplett mit stark gemusterten Teppichböden ausgelegt, die sich sofort mit Wasser vollsaugen und dann nie wieder richtig trocknen... Englische Freunde von uns haben aber auch dafür eine Abhilfe ersonnen: wenn man aus ihrer Dusche tritt, liegt da ein Holzrost, damit man nicht auf den feuchten Teppichboden treten muss...



Als nächstes steht ein Besuch bei Caterham Cars an, der Kleine soll eine artgerechte Inspektion bekommen. Dartford ist eine Marke für sich, da gefällt es einem in Bielefeld besser und Bielefeld gibt es ja bekanntlich gar nicht. Sei's drum, man merkt den Mannen bei Caterham deutlich an, dass sie so einen alten Bock eher selten auf dem Hof stehen haben. Man ist jedoch britisch höflich und verspricht, sich darum zu kümmern und wir machen so lange einen Abstecher nach London, zwei Tage, sonst lohnt's ja nicht. Was wir dort und anschließend wieder in Dartford erlebten, davon das nächste Mal.

Fortsetzung folgt

... im Caterham Car Club:

Oliver Stock – Düsseldorf

Franz-Josef Ringel – Mainz

Thomas Liebscher – Neuwied

Ralf Krus – Lindlar

Mike Follwerk – Neustadt

Christoph Söhn – Neuwied

Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren: Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennen gelernt 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?

*Hans-Jürgen Gensle aus Reichenau/Bodensee schreibt über seinen Seven*

Wie ich zu meinem Seven kam? Da muss ich weit ausholen. Es war in den 1960er Jahren, als ich in einer Motorsportzeitung eine Reportage über den Super-Seven gelesen habe, Bilder glaube ich, damals noch in schwarz/weiß mit einer Querschnittszeichnung. Der ganze Aufbau hat mich auf der Stelle fasziniert, im Bericht war aber auch zu lesen, (wenn ich mich noch recht erinnere) dass es wohl schwierig sein wird eine Zulassung für Deutschland zu bekommen. Wegen Familiengründung mit anschließendem Hausbau geriet das alles in Vergessenheit (nie ganz).

In den 80er Jahren stand da doch tatsächlich ein Super-Seven, den ich bewundern konnte. Man sieht auch heute nicht jeden Tag einen Seven, damals war es ja eine Sensation, es nagte in mir. Wieder in einer Motorsportzeitung eine Decade später wurde über einen D-8 (Donkervoort) berichtet, auch so etwas ähnliches und mit der Zulassung keine Probleme. Was damals auch ein Grund war, (schäme mich) mit genug Stauraum zum Verreisen, also warum nicht. Also habe ich mir einen D-8 angeschaut, hat mir gefallen und gekauft, das war in 1994.

Ein schönes Auto, hatte Freude daran, inzwischen war ich im LSOS Mitglied geworden, habe mich beim Club 1995 zu einer Italien-Tour angemeldet und leider einen Unfall verursacht (wohlgemerkt nicht aus Übermut), einfach dumm gelaufen, Totalschaden, wollte ich aber nicht wahrhaben, wo doch nur vorne links die Querlenker deformiert waren.

Nach langem suchen fand ich einen Schrauber der mir versicherte meinen D-8 wieder herstellen zu können, habe ihm vertraut, auch Vorleistungen erbracht, also kurz und gut, was er abgeliefert hat war katastrophal, konnte ihn dann doch noch für ein gutes Geld nach Holland verkaufen, mich hat auch genervt, Leute die wissen wollten was das ist. Antwortete ich „ist ein Donkervoort“, dann kam die Frage „Was für ein Ford?“

Inzwischen war ich auch Mitglied in der Seven-IG geworden, konnte dadurch viel Informationen über den Seven sammeln. 1998 habe ich einen Seven in einer Anzeige in Auto Motor u.Sport gesehen, der für mich in Frage kommen könnte. Der Seven wurde von einem Autohaus in Böblingen angeboten, anrufen, Termin vereinbaren und schnellstens hin. Das Autohaus handelte hauptsächlich mit großen Benz-Limousinen, im Ausstellungsraum war der kleine zwischen den großen Limousinen kaum zu sehen, meine Begeisterung war riesig, der Seven war praktisch neu, mit 2.500 km, Kaufvertrag unterschrieben. Die Woche darauf hat mich Roman, der damals den Super-Seven Stammtisch Bodensee geleitet hat, mit seinem Seven nach Böblingen gefahren. Papiere und Fahrzeug

in Empfang genommen, unbeschreiblich war die Freude endlich wieder ein Seven-Owner, jetzt mit einem richtigen zu sein. März war es, da ist es ja bekanntlich noch etwas kalt, andere schütteln den Kopf über solche, die bei diesen Temperaturen offen fahren, die Temperaturen waren für mich auf der Heimfahrt nicht relevant, hab' es einfach nur genossen.

Mein Seven ist ein HPC Baujahr 1994, hatte noch nie Probleme mit ihm, fahre seit 2001 jährlich zur Mille Miglia sowie zum Oldtimer Grand Prix, 2015 mit zwei Seven aus der Schweiz nach England, Silverstone-Classic-Race besucht, 2014 nach einer Savoyen Tour – auch mit Schweizer Freunden – vom Col de Turini an der Blumenriviera nach Portofino ein Treffen vom Lotus-Club-Italia.

Gruß h.j.gensle



## Meet Your Maker 2019 – wir besuchen alle drei Caterhamwerke ...

Es ist wieder so weit: 2019 starten wir im Juni mit einer weiteren Meet Your Maker Tour. Wir treffen uns am Dienstag, den 18.06. gegen 18:00 Uhr am Hotel in Calais (1), hier werden wir auch versuchen, für die, die wollen, die

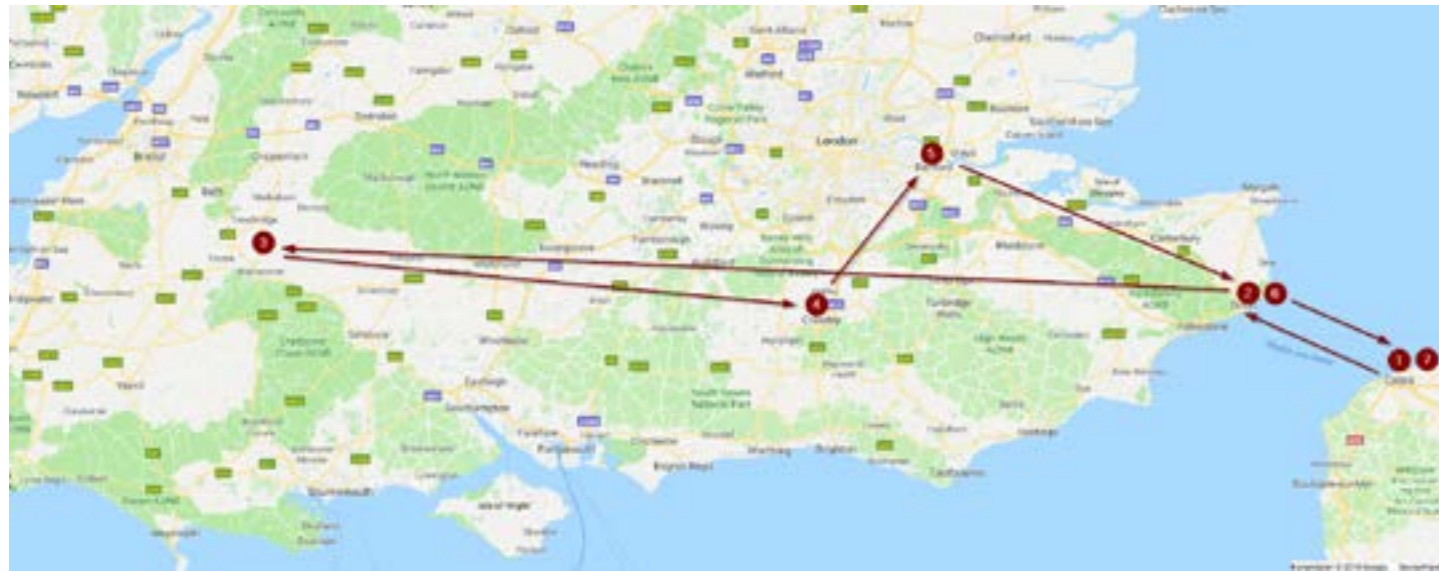


Anhänger mit Zugfahrzeugen abzustellen. Am Mittwoch früh setzen wir mit der Fähre nach Dover (2) über und fahren mehr oder weniger flott nach Westbury (3) zum nächsten Hotel. Am Donnerstag besuchen wir erstmalig das Caterhams Chassiswerk in Westbury. Hier werden die metrischen Einheitschassis geschweißt und beplankt. Nach der Besichtigung gibt es eine kleine Mittagspause und dann

geht es nach Crawley (4), je nach Wetter und Zeitfenster direkt über die Autobahn oder etwas näher über die Küste? Vielleicht langt es noch für einen Kurzbesuch bei Caterham South, ansonsten geht es erst einmal ins Hotel und anschließend bestimmt in einem Pub zum Speisen. Am Freitag früh dann ggf. nochmals oder überhaupt erstmal nach Crawley und anschließend über die Autobahn nach Dartford (5) zum Montagewerk der Seven. Hier sehen wir die neue Montageart, die Boxenfertigung mit „Ein Mann – ein Seven“ und die neue Lackiererei hinter der Montagehalle. Danach geht es wieder nach Dover (6) zum Übersetzen und zurück zu unserem Hotel (7) zur letzten Übernachtung. Samstagmorgen starten wir dann wieder individuell gen Heimat. Die ganze Tour umfasst ab Dover locker 650 km - als kürzeste Variante mit viel Autobahn. Wenn wir aber hier und da etwas gemütlicher unterwegs sein wollen, kommen noch einige km und Stunden hinzu.

- In der ersten Grobplanung rechnen wir für Mitglieder
- pro Einzelzimmer mit einem Seven € 525,-
  - pro Einzelzimmer mit einem halben Seven € 425,-
  - pro Doppelzimmer mit einem Seven € 595,-
  - pro Doppelzimmer mit zwei Seven € 785,-

Die genauen Angaben für Fähre und Hotels werden ca. Mitte Februar festgelegt, verbindliche Anmeldungen können ab sofort über unsere Homepage ausgeführt werden. ■



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



Im September 2018 wurde in Sestri Levante von Roberto Rizzi das Aus des Portofino-Meeting verkündet. Auch im Juli war schon das Aus des Int. Seven Meetings in St. Moritz verkündet worden.

Da beim Portofino-Meeting sogar ein Finne anwesend war, sind wir auf die Idee gekommen, mitten in Europa das nächste internationale Treffen zu veranstalten – und was liegt als Attraktion in Deutschland näher als die Grüne Hölle? Nach dem Einchecken im Hotel am Freitag schauen wir uns das VLN-Training – Langstreckenmeisterschaft am Nürburgring – an, schlendern durch das Fahrerlager und treffen uns dann gegen 19:00 Uhr in der business lounge mit dem Blick auf die Boxengasse zum Dinner. Am Samstagfrüh, nach dem Frühstück, bieten wir verschiedene Blates durch die Eifel an. Enge Kurven, steile Straßen, schöne Wälder und Vulkanseen, durch die nahegelegenen Länder Luxemburg und Belgien, oder entlang der Mosel, immer nur die Serpentina bergauf und bergab, die Eifel ist prädestiniert für



Blades mit dem Seven. Ab ca. 17:00 Uhr treffen wir uns dann an der Einfahrt zur Nordschleife. Je nach Rennverlauf und den ggf. notwendigen Reparaturarbeiten an Leitplanken, starten wir dann als erste Gruppe auf die Nordschleife und fahren unsere Runde ungestört aller anderen. Danach treffen wir uns gegen 20:00 Uhr im Bitburger Gasthaus im Eifeldorf zum Dinner und genießen den gemeinsamen Abend.

Am Sonntagmorgen starten wir nach dem Frühstück, verschiedene Blates führen uns über den Rhein nach Dierdorf. Ab 11:00 Uhr treffen wir uns dort bei CATERHAM Deutschland zum kleinen internationalen Brunch und lassen das Treffen gemütlich ausklingen. Die Kosten für diesen Event belaufen sich nach erster Planung incl. Fahrt über die Nordschleife pro Seven auf rund € 410,00 im Einzel- bzw. € 570,00 im Doppelzimmer. Die Anmeldung erfolgt über unsere Homepage ■



## 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



## Rückblick auf die Mitglieder- versammlung am 03.11.2018

Angenehmes Klima, gute Parkmöglichkeiten, harter Kern, das sind die großen Fakten der Mitgliederversammlung im Dorinhotel am Nürburgring.



Da keine Wahlen anstanden, hatte auch niemand Angst gewählt zu werden – die Aussprachen zu den einzelnen Themen haben viele neue Ideen ergeben, die wir 2019 umsetzen wollen. Aber auch Altbekanntes wurde wieder geplant, sei es Meet Your Maker oder auch Schloß Dyck.



Mit einem Dreigang-Menü im Restaurant und abschließend ein, zwei Bier an der Bar schloss der Abend gemütlich ab. Da es vielen gefallen hat, wird auch die nächste Mitgliederversammlung wieder am Nürburgring stattfinden – wir hoffen dann auf etwas regere Teilnahme. Aber Achtung - da sind dann Wahlen ...



## Passenger Ride 2019

Auch 2019 wird es wieder – bei passendem Wetter – drei bis vier Passenger Ride Events geben. Aber auch diese Events werden erst nach dem Vorliegen der Drift Experience Termine festgelegt.



Dann heißt es wieder Neulinge durch die Kurven schubsen und sie ganz vorsichtig selber fahren lassen. Wir freuen uns schon auf die Bratwurst.

## Schloß Dyck 2019

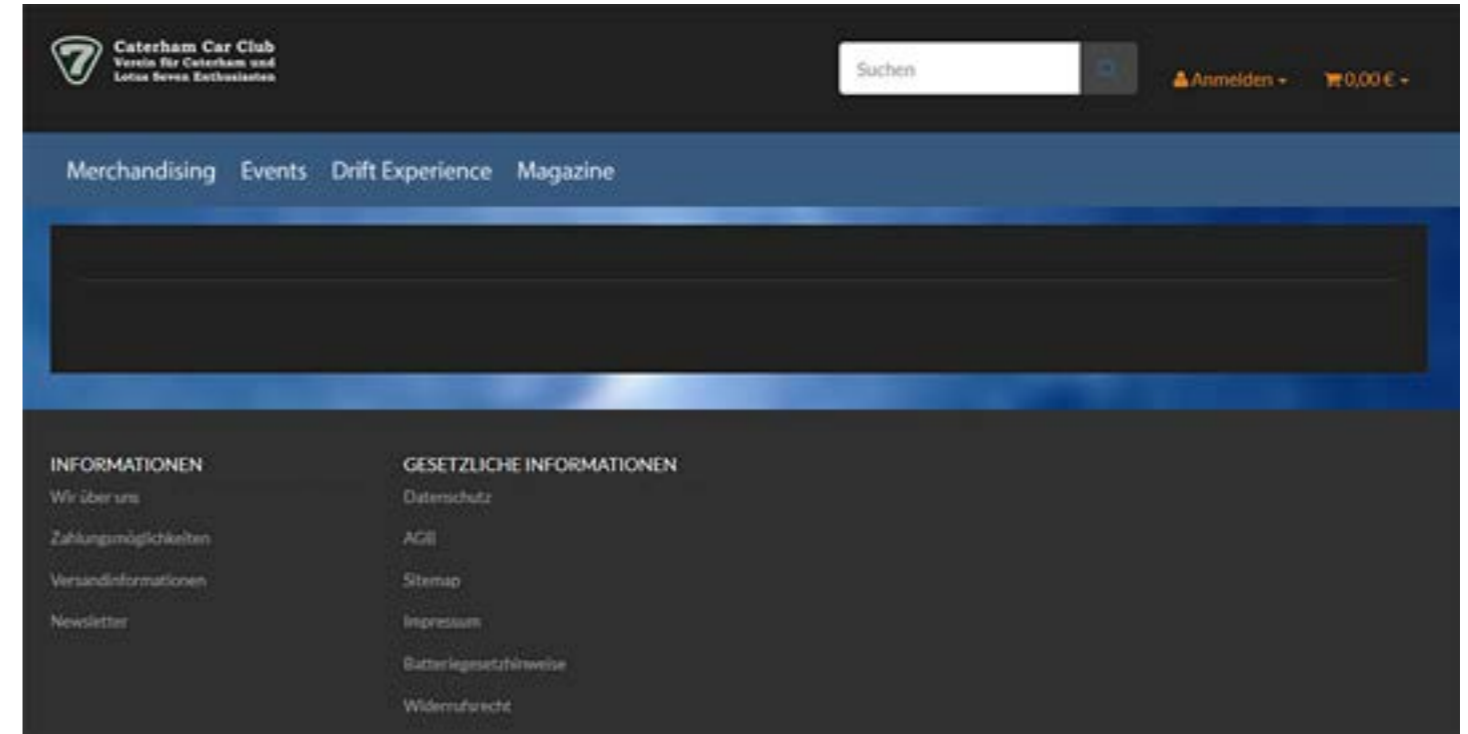
Es ist eingeplant – aber bauen wir am Sonntag wieder das Zelt auf? Oder genießen wir den Samstag in vollen Zügen uns sparen uns die Hektik am Sonntagnachmittag?



## Seven-Shop

Jetzt haben wir ihn – den Seven-Shop.

Alles, vom Aufkleber über Poloshirts, alte Tiefflieger bis hin zu den Events und sogar die Drift Experience-Reservierungen, können wir jetzt über den Shop buchen. Bestellen, Porto, Bezahlen, Überweisen, PayPal, alles ist machbar.



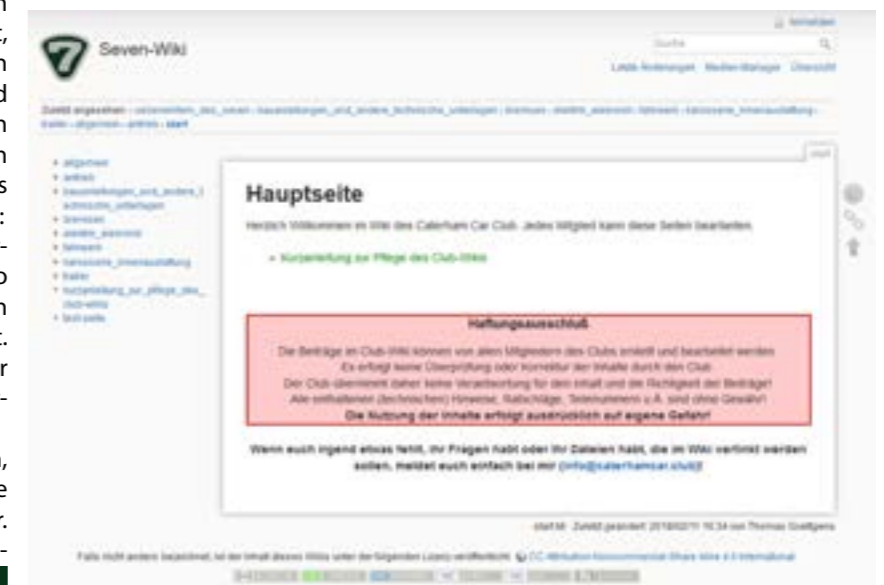
## Seven-Wiki

„Wiki“ ist hawaiisch und bedeutet so viel wie „schnell“. Im Grunde ist ein Wiki ein Internet-Lexikon mit einer Sammlung von Artikeln und Definitionen zu einem bestimmten Sachverhalt. Ein solches Internet-Lexikon kann von Usern nicht nur gelesen, sondern auch editiert und geändert werden kann. Das heißt, alle können und sollen an der Erstellung eines Wikis mitarbeiten um Wissen zu sammeln und zu sichern. Es geht mit der Zeit viel Wissen verloren, andere rücken ihr Wissen nicht raus oder wollen es lieber zu Geld machen.

Deshalb wollen wir versuchen, ein Wiki für die Seven aufzubauen – aber ein offenes Wiki, für alle. Informationen gibt es an allen Ecken und Enden: in Foren, in Büchern, beim Schrauben in der eigenen Garage, aus lang-jähriger Erfahrung oder durch Tipps in der guten Werkstatt. Bezugsquellen für Ersatzteile, Umbautipps (natürlich nur die legalen), die so manches Problem lösen, Datenblätter und Zeichnungen von längst nicht mehr verfügbaren Teilen? Alles muss rein in das Wiki und für die Nachwelt erhalten werden.

Ein Wort noch zu den Rechten der eingestellten Informationen: Wenn Ihr Artikel und Tipps beisteuert, solltet ihr diese nach Möglichkeit selbst geschrieben haben. Bitte kopiert nicht stumpf Passagen, die jemand Anders geschrieben hat, sondern formuliert mit euren eigenen Worten. Die Informationen veröffentlichen wir dann unter der CC BY-NC-SA 4.0 Lizenz. Wem das nichts sagt, kurz zusammengefasst, was das bedeutet: Die Inhalte des Wikis dürfen von jedermann unwiderprüflich weiterverwendet und bearbeitet werden, so lange er dies nicht kommerziell tut und den Namen des ursprünglichen Autors sowie diese Lizenz nennt. Die so entstandenen neuen Inhalte müssen unter der gleichen Lizenz ohne weitere Einschränkungen weitergegeben werden.

Klingt gar nicht so kompliziert richtig? Wenn doch, schickt uns eure Rohtexte, Skizzen, handschriftliche Aufzeichnungen und Fotos an [wiki@caterhamcar.club](mailto:wiki@caterhamcar.club), wir versuchen dann, sie für euch in das Wiki-Format zu überführen.



# Ein Mann ... ein Seven!



Es hat sich viel getan bei Caterham in Dartford. Da wurde es mal wieder Zeit, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen.

Andere Kleinserienhersteller prahlen damit, „ein Mann - eine Maschine“ - Caterham Cars jedoch steigert das jetzt jedoch mit der Aussage

„Hand built in Great Britain by ...“ - das heißt also - „ein Mann - ein Seven“. Besser kann man das neue Montagekonzept nicht vermarkten.

*Story von Andreas Seydell und Heiko Runkel mit Fotos von Andreas Seydell*

Ganz nach dem Mantra von Colin Chapman „Simplify, then add lightness“ erzählte mir Andreas begeistert von zwei neuen Caterham Schalensitzen die auch für seine und meine Figur „ausgeformt“ sind. Die Sitze sah er bei seinem letzten Besuch an Ostern in Gatwick bei Caterham AfterSales und hatte sich sofort verguckt. Diese beiden mussten es sein, aber leider gingen sie damals nicht ins Auto! Schließlich fährt Andreas schon seit längerer Zeit nur noch mit Windabweiser ohne Türen, Verdeck etc. und damit sind die normalen Ledersitze jedem Wetter ausgesetzt. Da die geplante Lieferung der Sitze leider ausfiel, war der Entschluss geboren einen

kurzen Wochenendtrip nach England zu machen.

Sonntags ging es mit Sybille los in Richtung Insel. Montagmorgens ging es dann zuerst nach Gatwick zur Abholung der Schalensitze bei David Ridley Chief Commercial Officer at Caterham Cars Ltd. Dann weiter nach Dartford um noch ein paar Ersatzteile für sich und seine Freunde zu kaufen. Hier wurde Andreas von Darren Phillips - Part Manager @ Caterham Cars Ltd. durch die neue „Produktionslinie“ geführt. „Produktionslinie“ ist allerdings nun der falsche Begriff. Caterham hat den Seven-Bau komplett umgestellt.





Ab jetzt heißt es: „Handbuild in England / One Man - One Seven!“

Die frühere Produktionslinie wurde damals von Ansar Ali beschlossen. Ansar Ali kam von Lotus und wollte „moderne“ Produktionsmethoden einführen. Hierzu wurde ein Schienensystem in die Montagehalle eingebaut, an dem die Montage-



gestelle entlang geführt wurden.

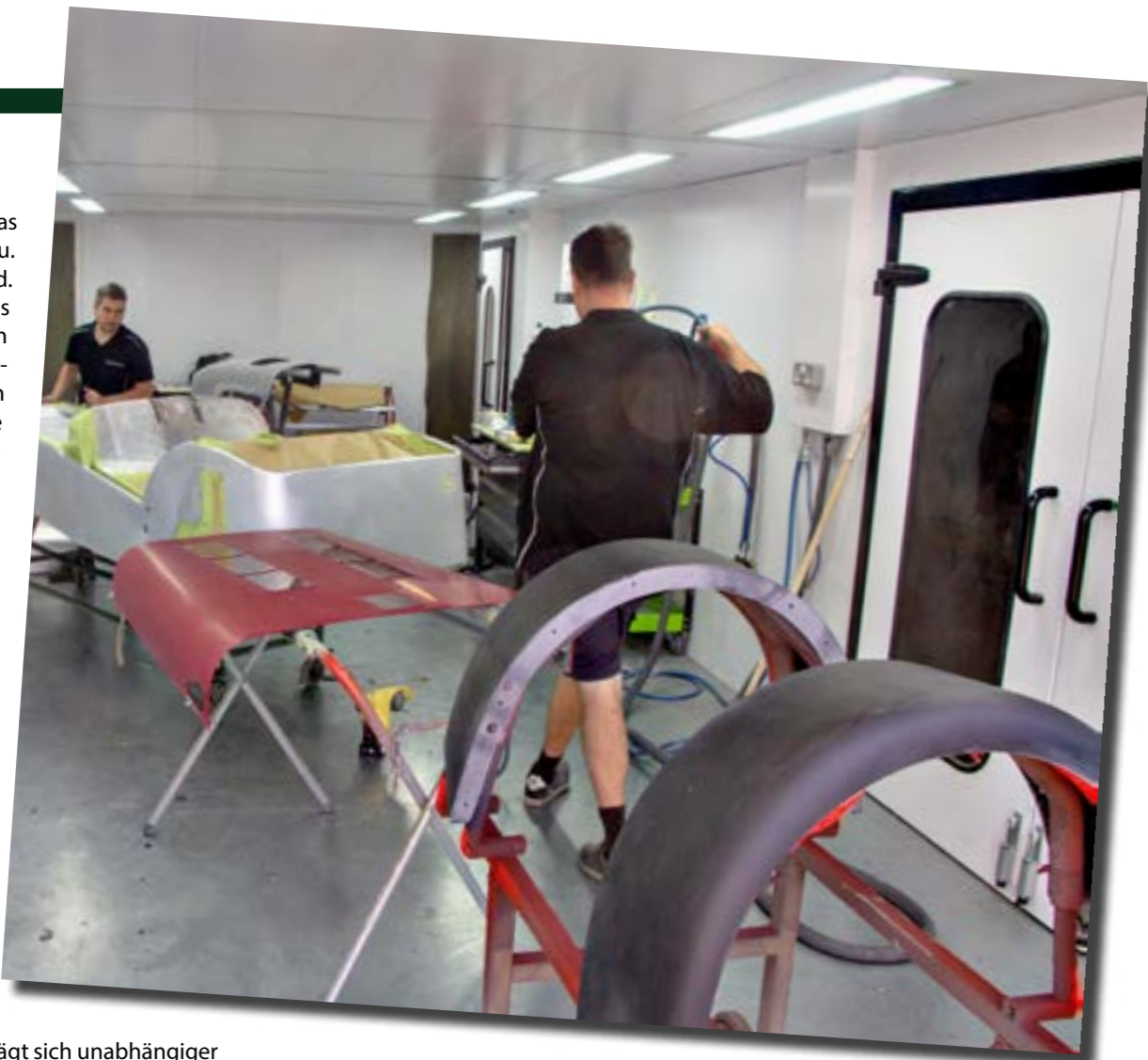
Fehlte jedoch ein Teil bei der Montage, kam es zu einem Bandstillstand, der die ganze Linie in Mitleidenschaft zog.

Diese Produktionslinie wurde durch ein „Box-Konzept“ ersetzt. In jeder Box wird ein Seven von einem Caterham-Spezialisten

komplett eigenständig zusammengebaut. Sein Name wird danach auf einer Plakette im Seven verewigt (ähnlich wie beim Motorenbau von AMG). Damit können Besitzer neuer Caterhams genau nachvollziehen, wer ihren Seven zusammengebaut hat. Damit ist die gesamte Produktion unabhängiger bezüglich der Nicht-Verfüg-



barkeit einzelner Teile.  
 Nicht nur das „Box-Konzept“ ist neu. Caterham Cars Ltd. lackiert nun die Sevens selbst. Dazu wurden im Hof extra zwei Lackierkabinen aufgebaut in denen Wasserlacke - statt früher Nitrolacke - zum Einsatz kommen. Vorteil von Wasserlacken ist - neben der besseren Umweltverträglichkeit - die nun deutlich höhere Anzahl an individuellen Farben sowie die Möglichkeit einer kurzfristigen Nachlackierung bei Produktionschäden/-macken. Der ehemalige Reparaturbereich am Ende der Montagehalle ist nun zur Endabnahme umfunktioniert worden.



Ein interessantes Konzept, was dazu beiträgt sich unabhängiger von den Lieferanten aufzustellen. Ein weiterer richtiger Schritt in die Zukunft für Caterham Cars Ltd. . Nach der Werksbesichtigung ging es wieder zurück in Richtung Fähre. Montagsabends war der

Kurztrip bereits beendet und am Wochenende darauf wurden die neuen Schalsitze bereits ausführlich von Andreas und Sybille getestet.



**Caterham Car Club**  
 Verein für Caterham und Lotus Seven Enthusiasten

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:** \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Stand 06.12.2018



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



**7CARS**

**le restrictor  
 o / start**

**akes for effective**

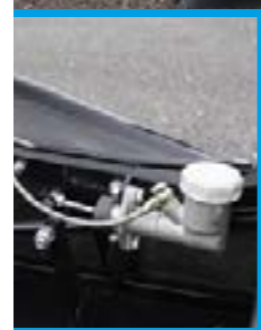
**y safety harness  
 and passenger**

**l assembly for safe  
 e driving**

**rame with integral  
 imum protection**

**ngine and moving**

**ORTS CARS  
 KIDS**



**ated tubular  
 ncluding a  
 ver bar for  
 an adjustable  
 ly that can  
 o fit the child**



John recently handed over the reins of the Sonic brand to Stuart and Andy Parker of Team Parker Racing in Leicestershire. The race car preparation team who operate a highly successful group of engineers specialise in European GT, Touring Cars, Porsche series and still to this day a number of Caterham Championships, where they started over twenty years ago.

Built to exacting standards the Sonic Seven has been designed exclusively for children twelve years old and under. The car is good for 25 miles per hour but can easily be 'turned down' to restrict the speed for novices. The car is exceptionally stable in most terrains but revels on tarmac or a croquet lawn.



Safety comes first; so all Sonic Seven cars have 4-point safety harnesses rather than standard seat belts.



All engine and moving parts are fully enclosed making them safely stowed away and safe whilst in operation.

# SONIC 7CARS

REAL SPORTS CARS FOR KIDS



Above all safety is paramount, so the Sonic is equipped with powerful hydraulic disk brakes, harnesses, governable speed restriction, anti-roll

bar, padded upholstery, enclosed moving parts and an electric stop and start key.

Sonic Cars are available in a variety of colours and finishes and also have a range of accessories to make your Sonic even more unique.



Race cars need big brakes so we have equipped the Sonic Seven with big powerful hydraulic brakes for big stopping power.



SONIC7CARS

Sonic Seven Cars Ltd.,  
Mansfield Villa Farm  
Hinckley Road  
Leicester  
LE9 9RE  
Tel: 00 44 (0)1455 822 686  
Email: [info@soniccars.co.uk](mailto:info@soniccars.co.uk)  
[www.soniccars.co.uk](http://www.soniccars.co.uk)



@cars\_sonic



soniccarsuk



@SonicCarsUK



SONIC7CARS



REAL SPORTS CARS  
FOR KIDS

**The Sonic Seven is a fully functioning petrol-engine sports car designed for children up to twelve years old.**

Inspired by the style of a classic open wheeler, it's powered by a reliable 100cc power unit and built with an emphasis on safety.

A Sonic Seven Sports Car is a child's dream come true.

Over thirty years ago John Village, based in Chesterfield, designed the Sonic and then went on to manufacture the now iconic children's sports car. He employed only the very best in engineering to hand fabricate this classic performance car for kids.

- **Speed governable and electric stop**
- **Hydraulic disc brakes and stopping power**
- **Four point sturdy roll over protection for both driver and passenger**
- **Adjustable pedals and comfortable seating**
- **Sturdy tubular frame with roll bar for maximum safety**
- **Fully enclosed engine and parts**

**REAL SPORTS CAR FOR**



Sonic Seven cars have windscreens, roll bars and fully functional front and rear working lights.



A hand fabricated space frame is built in roll over rigidity with a pedal assembly that can be adjusted to suit comfortably.



**Caterham Car Club**  
**Verein für Caterham und Lotus Seven Enthusiasten**

Antrag auf Mitgliedschaft im Caterham Car Club

Seite 3 von 4

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 widerrufenden 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 weitergehender 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](http://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**

# Caterhams Bikeage Blackbird und Fireblade

Story von Martin Stather

1999 legte Caterham eine weitere Motorenoption auf: in den späten 90ern war es in Mode gekommen, Motorradmotoren in Autos zu setzen. Die Vorteile dabei waren geringeres Gewicht und mögliche, höhere Drehzahlen. Die Idee an sich war nicht gerade neu, schließlich hatte dies beispielsweise Morgan bereits in den 30er Jahren mit seinem Threewheeler und JAP-Motoren vorgemacht. Caterham nahm sich den 4-Zylinder, 1.1 Liter-Motor der Honda Blackbird mit 170 PS vor, den man bis 11,750 Umdrehungen hochziehen konnte. Dazu kamen eine Einspritzanlage und ein seitlich liegender 4 in 2 in 1-Auspuff. Die ersten Autos waren noch mit Vergasern bestückt, die man jedoch bald mit einer Benzindirekteinspritzung tauschte. Unvermeidlich dazu das sequentielle 6-Gang-Getriebe, ebenfalls von Honda, das von einem kleinen Hebel an der Stelle der Gangschaltung bedient wurde. Nicht nur einen Rückwärtsgang gab es, wie vom Gesetzgeber gefordert. Dazu gleich mehr. Karosseriehalber und von der Ausstattung her wies der Blackbird große Ähnlichkeit mit dem Superlight R500 auf: Armaturenbrett (Stack-Instrumentierung) und Innenausstattung waren in Karbon ausgeführt, ebenso der Windabweiser, der an Stelle einer Windschutzscheibe verbaut war. Nase und Kotflügel in Karbon waren allerdings aufpreispflichtig. Ersatzradhalter? Überflüssig! Daher natürlich auch kein Ersatzrad. Verdeck? Wie bitte? Die Fliegen im Gesicht: gratis! Diese Basis-Ausführung (natürlich konnte man für gutes Geld das alles und noch viel mehr nachrüsten) sparte vor allem Kosten beim Hersteller, z.B. für Scheibenwischer, Scheibenwischermotor, etc., alles in guter, alter



Lotus-Tradition. Dafür gab es aber die einstellbare wide-track Vorderradaufhängung vom Superlight. Die Beschleunigung war schlicht phänomenal, auch wenn es nicht ganz einfach war, die ungebändigte Kraft des Motors beispielsweise an der Ampel ohne schwarze Streifen auf dem Asphalt zu hinterlassen auf die Straße

The Home of British Sportcars



Gewerbepark 6

87466 Oy-Mittelberg

Official Caterham Service Partner

Web: [brit-sport.de](http://brit-sport.de)

Phone: +49 172 6428392

zu bringen.

Etwas günstiger im Preis als der Superlight, war der Blackbird doch anständig teuer und konsequenterweise war die gebaute Stückzahl eher klein.

Im Sommer 2000 war es so weit. Beim Grand Prix in Estoril präsentierte Ricardo Zonta das neue Auto. In erster Linie war es natürlich für Track Days geeignet, weniger für den Straßenverkehr, dafür war die Maschine einfach zu hoch getunt. Und einen Rekord gab es noch zu vermelden; schnellstes Auto im Rückwärtsgang! Man konnte nämlich alle 6 Gänge rückwärts fahren. Dieser Rekord (bei 85 mph) wurde später von einem weiteren Motorradmotor im Seven geknackt – vom Fireblade.

Im Herbst 2001 wurde eine etwas günstigere Alternative zum Blackbird angeboten, ein Seven mit Fireblade-Motor. Wieder war eine Honda Organspenderin, diesmal eine CBR900 Fireblade mit 125 PS. Auch Getriebe und Nebenaggregate dieses Bikes kamen zum Einsatz. Auch hier kam zunächst die Vergaserversion in Frage. Preissenkend wirkte sich auch die Verwendung der alten Starrachse hinten aus, die Caterham als ideal geeignet für dieses Modell erschien. Das schicke Karbon-Interieur entfiel ebenso aus Kostengründen, allerdings konnte man Nase und Kotflügel mit selbigem nachrüsten. Außerdem verkaufte Caterham dieses Modell, das kein offizielles Angebot sondern nur von der Fabrik unterstützt war, ausschließlich über James Whiting in Ashford, Middlesex. Whiting entwickelte bereits das „Silver Jubilee-Modell“ 1982 und ist bis heute einer der Gurus der 7-Szene. Caterham belieferte Whiting mit den Chassis, die dieser sodann komplettierte. Das Kampfgewicht blieb dabei unter sensationellen 400 kg! Das stellte sogar das Gewicht des Seven Series 1 in den Schatten und daher war eine Beschleunigung



von 3.8 sek. von 0 auf 100 realisierbar (im Vergleich dazu Blackbird: schlappe 3.9).

Da auch von dieser Version nicht viele Exemplare gefertigt wurden, sind beide ein heißer Tipp für Sammler – günstiger werden die nicht mehr – wenn man denn eines findet...

Andere Motorradmotoren wurden von Besitzern auch in Caterhams verbaut, darunter der Suzuki GSX 1300 R Hayabusa. Dieses war allerdings nur in Kanada ein über Caterham-Vertragshändler verkaufte offizielles Modell, überall sonst nicht. Es verfügte über 200 PS und unterbot die Null auf Hundert-Marke noch einmal – mit knapp unter 3.5 Sekunden.



Nikolaos Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13

76863 Herxheim

[www.bitzani.com](http://www.bitzani.com)

[bitzani@aol.com](mailto:bitzani@aol.com)



# CATERHAM Motorsport NEWS



**Lars Hoffmann  
belegte den sensationellen  
zweiten Platz in der britischen  
CATERHAM ACADEMY Championship 2018**

## 22. September 2018 SILVERSTONE

Das letzte Renn-Wochenende der CATERHAM ACADEMY CHAMPIONSHIP 2018. Lars reiste als Gesamt 3. nach SILVERSTONE und hat sich fest vorgenommen, dort gut zu punkten, um unter die ersten 3 in der Meisterschaft zu kommen. Die Meisterschaft konnte theoretisch nur noch unter 3 von 30 Fahrern ausgemacht werden.

Selbst ein Sieg der Meisterschaft wäre für Lars theoretisch noch möglich gewesen, wenn der stärkste Titelfavorit schlechter als 8. im letzten Rennen abschneidet und Lars das Rennen gewinnt.

Aber zum 2. Platz fehlten lediglich 4 Punkte, das war realistisch und darauf haben wir uns auch fokussiert.

Ausfall bzw. Dreher des Führenden hätte ihm die Meisterschaft bringen können, daher musste er ihn nicht überholen, sondern stark unter Druck setzen.

Der behielt jedoch die Nerven und kam eine halbe Sekunde vor Lars durchs Ziel. Lars manifestierte damit den sicheren 2. Platz in der ersten Motorsport Saison seiner Karriere, der CATERHAM ACADEMY Championship.

**Wie wir finden, eine Sensation für den einzigen Nicht-Britischen Teilnehmer der Rennserie.**

Im nächsten Jahr fahren wir in der nächst höheren Klasse, der CATERHAM Roadsport Championship.

Leichte Modifikationen am Fahrzeug wie AVON Semi Slicks, ein



wenn nicht das Geld, sondern das Fahrkönnen entscheidet.

Sollten Sie Fragen an Lars über die Rennserie haben, können Sie ihm gerne Ihre Fragen dazu stellen unter [Lars.hoffmann@hoffmann-rink.de](mailto:Lars.hoffmann@hoffmann-rink.de)

### Die CATERHAM ACADEMY

Ein Erfolgskonzept welches bereits seit über 20 Jahren besteht und über 1.000 Fahrern den Einstieg in den professionellen Motorsport bereitet hat.

### Die Facts:

Du bestellst ein CATERHAM ACADEMY CAR (KIT ca. € 30.000), Fertig gebaut oder als Bausatz.

Darin enthalten sind folgende Leistungen:

- Das Fahrzeug ( Kit oder fertig gebaut gg. Aufpreis )
  - Der Overall
  - CATERHAM Motorsport Jacke
  - Die On Board Kamera (gg. Aufpreis aber Pflicht )
  - Der Transponder für die Zeitnahme
  - (auch Online LIFE für Deine Freunde über MY LAPS zu sehen während Du fährst)
  - TV Berichte in MOTORS TV
  - Fotoaufnahmen von dir über die ganzen Wochenenden
  - Zeitanalysen ( Sektorzeiten )
  - Technischer Support an der Rennstrecke vom Werk ( du zahlst nur die benötigten Teile )
  - VIP Fahrer Zelt mit Frühstück und Mittagessen für Dich und deine Begleitungen
  - Technischer Einweisungslehrgang mit SET UP Seminar
  - Lizenzlehrgang zur Erlangung der britischen B Lizenz
  - Mitgliedschaft im British Racing Driver Club
- Das Startgeld für alle folgende Veranstaltungen:
- Handling Day

- Track Day
- 3 Sprint Wettbewerbe
- 4 Rundstrecken Rennen auf traditionellen britischen Rennstrecken ( 15 Min. Quali / 20 Min. Rennen )

Am Ende der Saison findet eine tolle Siegerehrung für alle Fahrer statt in der die Bestplatzierten 3 jeder Rennserie einen tollen Pokal erhalten. Ebenso bekommt jeder Teilnehmer ein Buch über die Saison für rund € 120.

Es gibt jedes Jahr 2 volle Startfelder der CATERHAM ACADEMY á 30 Fahrzeuge. Die Fahrzeuge sind alle Straßenzugelassen und können auf der Straße genutzt werden. Nach der ACADEMY kann man mit dem gleichen Fahrzeug mit geringfügigen Modifikationen im 1.000 € Bereich in die nächsten Klassen wechseln und somit sein Fahrzeug weiterhin nutzen.

Außer in der ACADEMY und der ROADSPORT Klasse kann man in den anderen Klassen verweilen solange man möchte.

- ACADEMY & ROADSPORT geht jeweils nur 1 Jahr
- Roadsport (bessere Reifen und Stabis)
- 270 R (ohne Frontscheibe und mit Sperre)
- 310 R (mit Leistungskit von 125 auf 155 PS)

Lars war im Training auf Antrieb schnell.

Im Qualifying war es jedoch sehr nass und das macht den Kurs in SILVERSTONE zu einer echten Herausforderung. Nachdem er sich in der letzten Minute des Qualifying vom bis dahin 10. Platz noch auf den 2. Platz und damit in die erste Startreihe katapultiert hatte, war der Titelfight offen und der Grundstein für den Erfolg war gelegt.

Aus der ersten Startreihe gestartet, konnte Lars die Führung übernehmen und sich absetzen. Im starken Regen wechselte Lars die Positionen zwischen der 1. und der 4. Position. Er ließ jedes für ihn gefährlich erscheinende Manöver seiner Konkurrenten über sich ergehen und blockte nie seine Position, um eine Berührung und damit einen möglichen Ausfall zu vermeiden.

Das war die Rennintelligenz, die man zum Siegen haben muss, sowie das Selbstvertrauen, verlorene Positionen innerhalb weniger Kurven wieder zurück zu erobern.

Denn Lars holte sich die verlorenen Plätze mit einem sofortigen Gegenangriff immer wieder sofort zurück und setzte sich immer wieder hinter den Führenden, um ihn zu attackieren. Denn nur ein

hinterer Stabilisator sowie ein größerer Hauptbremszylinder sind alles, was wir verändern dürfen in dem wirklich sehr engen und stark überwachten Reglement.

Wir schätzen diesen chancengleichen und harten Motorsport,





### Das Projekt CATERHAM ACADEMY aus meiner persönlichen Sicht:

Ich weiß aus Erfahrung, dass der Motorsport die Basis für Erfolg im Automobilgeschäft ist. Besonders gilt das, wenn man Sportwagen verkauft. Es ist essentiell, dass man dieses Fahrzeug auch als Händler selbst auf der Rennstrecke gut bewegen kann.

Besonders der CATERHAM Fahrer erwartet, dass er sein Auto für Ausfahrten, aber auch zum schnellen Fahren auf Rennstrecken nutzen kann. Das Know How, welches man sich im Motorsport erwirbt, ist von großem Wert. Denn nur auf der Rennstrecke und unter härtestem Einsatz kommen Dinge vor, die im normalen Betrieb äußerst selten sind. Da man im Motorsport um Hundertstel Sekunden kämpft, wird man, was das Fahrzeug betrifft natürlich viel sensibler.

In der CATERHAM ACADEMY waren 2018 auch Fahrzeuge mehrerer Händler unterwegs. BOOKATRACK, OAKMERE und CATERHAM SOUTH sowie SEVENS & CLASSICS hatten ihre Fahrzeuge im Einsatz. Dazu kommen dann noch die Fahrzeuge der Händler in den weiteren Serien.

Selbst **Graham McDonald** als CEO war in der Roadsport Klasse unterwegs. Er belegte letztes Jahr in der ACADEMY den 4. und dieses Jahr in der Roadsport Klassen den sensationellen 3. Platz in der Meisterschaft.

Da kam es uns als CATERHAM Deutschland natürlich sehr ge-

legen das wir uns dort so gut in Szene setzen konnten. Das steigert auf jeden Fall unseren Bekanntheitsgrad.

Ich hatte mich schon vor vielen Jahren entschlossen Lars in der britischen CATERHAM ACADEMY Meisterschaft fahren zu lassen. Das war mein Traum und den habe ich umgesetzt.

Es gibt keine bessere Schule für den Motorsport als ein CATERHAM Markenpokal in UK. Die Briten sind im Sport sehr hart, aber auch fair wenn Du es auch bist.

In UK ist das eine „non Scheck Book Race Serie“. Denn hier bestimmt der Fahrer den Erfolg, da am Fahrzeug nichts verändert werden darf. Selbst so prominente Leute wie Guy Berryman von COLDPLAY waren in der CATERHAM ACADEMY unterwegs - völlig ohne Starallüren übrigens. Er saß wie wir am Mittagstisch und unterhielt sich mit den anderen Fahrern über seine Erlebnisse und die Rundenzeiten.

Natürlich ist das nicht alles so einfach, wie ich es weiter vorne geschildert habe. Wenn man wie wir den Ehrgeiz hat, in der Serie Top Platzierungen einzufahren, dann kommt man um eine professionelle Vorbereitung nicht drum herum.

Da Lars keine Rennstreckenerfahrung vorher hatte, außer ein paar Runden mit dem 620/R auf der GP Strecke am Nürburgring zu drehen, waren wir den einheimischen Fahrern von den Voraussetzungen her unterlegen, denn die kannten ja ihre Rennstrecken zum Teil und hatten dort auch schon TRACK DAYS absolviert bevor die Saison losging.

Ich erinnerte mich an den Anruf von Steve Hindle, der mich schon vorher darauf hinwies, dass es Lars kaum gelingen kann, vordere Plätze zu belegen, wenn wir nicht vorher auf den Strecken in UK trainieren. Das konnten wir aus zeitlichen Gründen vor der Saison leider nicht, zumal unser Auto auch erst im Februar 2018 ankam und es ja noch aufgebaut werden musste.

Wir haben aber versucht, wo es möglich war, am Tag vor dem Rennwochenende einen Testtag zu buchen - das war ganz wichtig.

Erstaunt war ich im Besonderen das Lars jede Strecke mit mir zu Fuß abgegangen ist (wo er sonst Fußmärsche durchaus meidet) und sich die Curbs und den Asphalt dahinter genau angesehen und eingepägt hat. Auch war ich fasziniert davon wie er die Sache angegangen ist - ruhig und ohne Stress.

Er wusste auf Grund der Zeitenliste die man sich bei CATERHAM CARS runterladen konnte den jeweiligen Streckenrekord für das ACADEMY CAR.

Er ließ keine Ruhe bis er diese Zeit nicht annähernd fahren konnte. Eine halbe Sekunde mehr war ihm zu langsam. Er hat da sehr viel Ehrgeiz gehabt und an Hand der Videoauswertung immer wieder seine Runden analysiert. Das war für mich sehr beeindruckend, denn das Fahren im Sommer ist schon recht anstrengend. Er beklagte sich kaum, obwohl es sehr unangenehm für ihn war über die Bodenwellen zu springen, da er keinen Sitz im Auto hatte.

Da er so groß ist, saß er auf dem Bodenblech ... wir hatten lediglich ein Rückenpolster und ein Kniepolster angefertigt.

Das Reglement sagte 3 cm unter dem Bügel muss der Helm enden. Das ging auch, jedoch hatten wir die Rechnung ohne das HANS-System gemacht, welches vorgeschrieben ist. Deshalb mussten wir bei der Grundabnahme sogar das das Sitzkissen entfernen.

Es ist auch nicht so, dass man hier überlegen Rennen gewinnen kann. Mehrere Sekunden vor dem nächstplatzierten fährt hier keiner über die Linie. Die ersten 10 fahren beim Quali meist innerhalb einer halben Sekunde. In CASTLE COMBE erinnere ich mich waren es 0,4 Sekunden innerhalb der ersten 12 Autos.

Auch die Zieldurchfahrt hat einige Male für Herzpochen bei mir



gesorgt. Bei den beiden Läufen, die er gewinnen konnte, hatte er jeweils einen „Vorsprung“ von „satten“ 0,036 und 0,350 Sekunden.

Auch mussten sich die Fahrer durchaus den Stewards stellen. Wenn sie gegen die Track Limits verstoßen haben oder einen Wettbewerber berührt oder sogar aus dem Rennen geschubst haben. Da wird sehr genau hingesehen und Strafen ausgesprochen, die einem die Meisterschaft kosten kann. Nicht zuletzt dient dazu dann auch die Auswertung der Kamerabilder, die in jedem Auto Pflicht ist und auf die die Stewards Zugriff haben.

Damit die Fahrer der ACADEMY auch wissen, welche Verantwortung ein Streckenposten (Marshall) hat, mussten alle Fahrer einen Tag „Marshalling“ innerhalb der Saison absolvieren.

Ich fand es sehr beeindruckend, mit welchem Pflichtbewusstsein die Streckenposten ans Werk gingen: jeweils 3 - 4 Streckenposten an jeder Position.

Ich war morgens mit Lars bei der Besprechung für die Streckenposten dabei. Insgesamt waren es in BRANDS HATCH über 100 Streckenposten für die kleine Rennstrecke. Lars war nach dem Tag in extremer Sonne fix und fertig und hat somit garantiert einen besonderen Blick für die Jungs und Mädels, ohne die der Motorsport niemals funktionieren würde und die selbst nicht im Rampenlicht stehen.

Nach so einem Tag hat man wirklich tiefen Respekt vor den Leuten.

### Mein Fazit

Es war ein sehr anstrengendes Jahr für mein Team und mich. Ich war viel unterwegs und mein Team in der Firma musste viele Tage ohne Lars und mich auskommen.

Die Vorbereitung, wie Fähre und Hotel buchen, das Fahrzeug vorbereiten, Zugmaschine und Anhänger immer perfekt da stehen zu haben, Flüge buchen, Driver Coaching buchen, Testtage buchen, usw. war eine echte Herausforderung an uns alle und mein gesamtes Team.

Ich bin sehr glücklich über den wirklich sensationellen Erfolg und darüber, das ich dies mit meinem Sohn zusammen gemacht habe. Das Lars so gut ist, habe ich nicht erwartet. Es war wie ein Rausch. Denn ich weiß, wie hart es ist in UK Rennen zu fahren und solche zu gewinnen.

JON BARNES british GT Champion und Driver Coach sagt: „Lars, You're a natural talent, easy to work with and have a very bright future in this sport!“

Diese Zeit kann uns niemand mehr nehmen und wird ewig in Erinnerung bleiben. Die hinzugewonnenen Freunde und Kontakte, das auffrischen bereits bestehender Freundschaften und letzten Endes einen Sohn zu haben, der genau das tut, was mir immer wichtig war, ist von unschätzbarem Wert.

Wir werden sicher weiter fahren und berichten.

# CATERHAM

## WORKSHOP NOTICE

662A 22.10.2018

Hier informieren wir unsere Leser über mögliche oder auch nötige Modifikationen an ihren Fahrzeugen. Wir machen darauf aufmerksam, dass wir hier nur teilweise die original Arbeitsanweisung von CATERHAM CARS wiedergeben können da es sich um teils umfangreiche Arbeiten im Rahmen einer Anweisung an autorisierte CATERHAM Werkstätten handelt. Die Angaben sind ohne GEWÄHR!

- Betrifft alle CATERHAM mit Wide Track Fahrwerken.
- Modifikation sinnvoll, jedoch nicht erforderlich.
- Ihr Händler wird dies im Rahmen eines Regelservice vornehmen.

Um eine Verbesserung der Kontrolle der Befestigung der unteren Dreieckslenker zu gewährleisten, hat CATERHAM CARS die bisher verwendete Mutter (unten links) durch die rechte ersetzt, die mit einer selbstsichernden Mutter eingesetzt werden muss. Das lässt eine einfachere Kontrolle über die richtige Befestigung der unteren Querlenker zu und ist mit einfachem Werkzeug zu montieren.

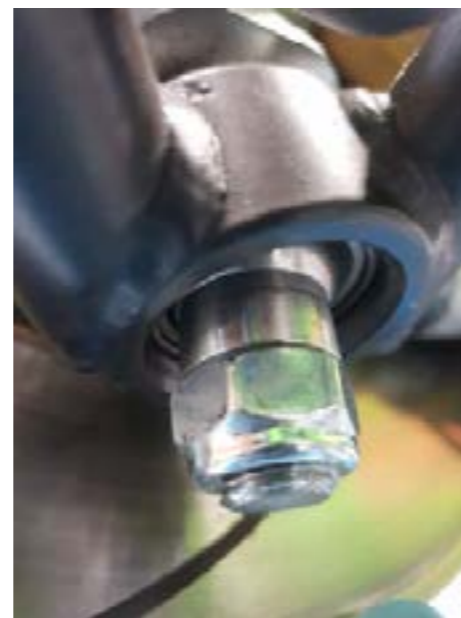
**Bitte beachten:** Dies ist nur bei WIDETRACK Fahrwerken möglich!



Vorhandene Spezialmutter (30Z1068)



Neue Abstandshülse (3ACZ0019)



Bitte kontaktieren Sie Ihren Händler oder Servicepartner, falls Sie diese Modifikation vornehmen lassen möchten.

## Heute regnet es scheinbar nur einmal – und zwar durchgehend.

# Vom Regen in den Adventskaffee

Eine Story von Heiko Runkel mit Fotos von Thomas Göttgens und Andreas Seydell



Dennoch fanden sich ca. 30 Caterham-Verrückte (und welche die es noch werden wollen) zum Adventskaffee bei Caterham Deutschland in Dierdorf ein. Kurt Hoffmann und sein Team hatten klasse Vorarbeit geleistet und neben Kaffee, Plätzchen und Christstollen auch Grillwürstchen vorbereitet.

Der erste Eindruck vom Showroom war überwältigend. Insgesamt 15 Caterhams in den verschiedensten Variationen und Farben konnten bestaunt werden. Daher konnte man mit schmunzelndem Auge auch über die 4 „Nicht-Caterhams“ hinwegsehen, von denen sicherlich drei (ein Porsche 911 Carrera Cabrio, ein GT3 und ein Morgan) sicher nur mit im Showroom standen um den Interessierten die klassischen Caterham-Opfer der Landstraße zu präsentieren. Das vierte Auto - ein Lotus 3-Eleven ebenfalls als Caterham-Opfer zu bezeichnen ist vielleicht etwas zu überambitioniert. Preislich zumindest ist er mit den Caterhams durchaus vergleichbar. Zumindest, wenn man rechnet, wieviel KG man für den Euro bekommt. Das Trockengewicht des 3-Eleven beträgt „nur“ 920 Kg, was für einen Sportwagen ein sehr guter



Wert ist. Der GT3 wiegt fast 1,5 Tonnen. Als Fahrer eines 520 kg schweren Caterhams fragt man sich, was die „Sportwagenhersteller“ in den letzten 60 Jahren eigentlich gelernt haben. Mit allen technischen Finessen wird versucht das Gewicht bestmöglich zu kaschieren, anstatt einfach das Gewicht reduziert wird. Aber ich schweife ab...

Neben den Fahrzeugen im Showroom fanden sich noch weitere Caterhams im Eingangsbereich, der Werkstatt und sogar auf dem Parkplatz.

Besonders hat mich gefreut, neben den üblichen Verdächtigen vom Caterham Car Club e.V., alte Bekannte wieder zu treffen. So waren Joachim Westermann mit einem seiner Mitarbeiter, Nick Bitza, Wolli aus Aachen, sowie Thomas Sauer unter den Besuchern. Thomas hatte vor fast genau 12 Jahren mit uns (Andreas, Sybille und Dominik Seydell, Christoph Senftleben, meiner damaligen Freundin Ingrid und mir) den Caterham Car Club Deutschland e.V. gegründet. In 2008 zog sich Thomas dann aus dem aktiven Vereinsleben zurück und man



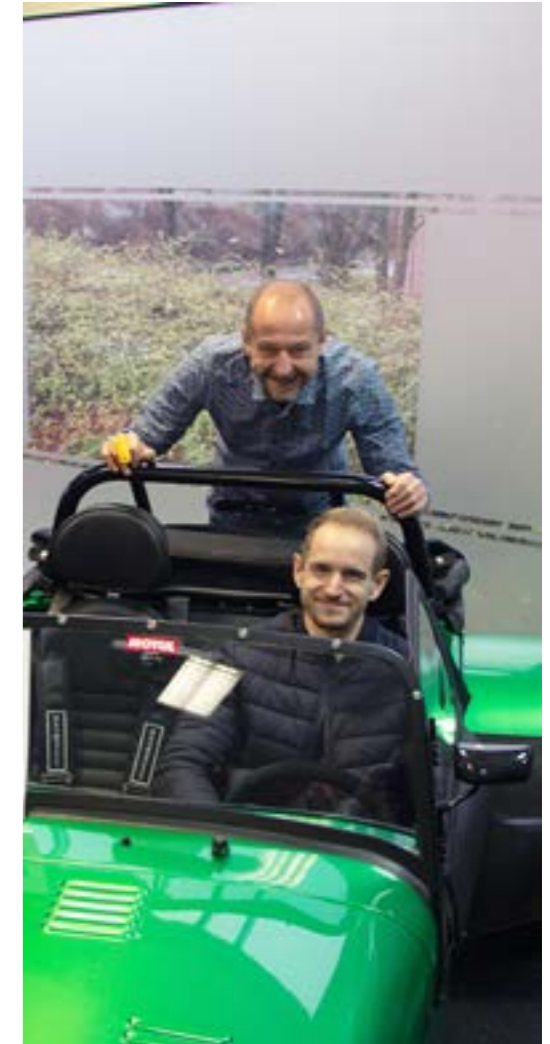
sah sich daher nur noch sehr selten.

So führte man tolle Benzingespräche bei Kaffee und Plätzchen, die sogar von Livemusik untermalt wurden.

Gegen 12 Uhr folgte eine sehr emotionale Rede von Kurt, der stolz vom 2'ten Platz seines Sohnes Lars bei der Caterham Academy berichtete. Dieser wurde dann direkt zum Wurstgrillen an den Grill verbannt. Aussage Kurt: „Mein Sohn Lars kann eben mehr als sich mit 30 verrückten Engländern auf der Rennstrecke zu duellieren. Er kann auch grillen!“

Und es stimmte. Beim Grillen hat Lars sogar den ersten Platz verdient, denn die Wurst schmeckte vorzüglich.

Bei einem Rundgang durch die Werkstatt und weiteren anregenden Gesprächen konnten wir sogar 5 neue Vereinsmitglieder gewinnen. Somit ein rundum gelungener Event und ein weiterer toller Erfolg für Kurt und den Verein. Ich freue mich bereits aufs nächste Jahr und wünsche allen ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2019.



## Drift Experience nicht im eigenen Caterham

Dieses Jahr haben wir uns bei der Drift Experience in der Mittagspause bei Kurt getroffen, um mit unseren Caterhams ein bisschen die Reifen qualmen zu lassen.

Angemeldet haben wir uns über unsere Homepage. Dort kann man bei Events sich einen freien Platz buchen – Kurt wird dann von uns informiert.

An der Einfahrt zum Fahrerlager, neben



dem Lindnerhotel, fährt man einfach hinein – nachdem man den Pförtner überzeugt hat, dass man zur Drift Experience will – und fährt dann direkt zur Kurt um in der Mittagspause – wenn die grünen Caterhams Pause haben, seine Reifen zu verheizen.

Das muss aber 2019 nicht mehr so sein – die eigenen Reifen verheizen.

Wir haben mit Kurt gesprochen. Er lässt uns – Mitglieder des Caterham Car Club – in dieser Saison in den Mittagspausen mit seinen DRIFT CATERHAMs ein paar Donuts drehen.

Die Anmeldung – für jeden Tag der Drift Experience haben wir die Mittagspausen-Teilnahme auf 4 Teilnehmer beschränkt – erfolgt wieder über unsere Homepage.

Die Termine stehen noch nicht – es wird wohl Februar werden, bis Kurt sich mit dem Nürburgring für die 2019 Termin abgestimmt hat. ■



## Rennen fahren im eigenen Caterham

# Academy nicht nur für Anfänger

Nach den offiziellen CATERHAM Werks Rennserien, der CATERHAM YOKOHAMA Challenge und der CATERHAM HANCKOOK MASTERS ist es nach 2008, dem Jahr der Finanzkrise, still geworden um den CATERHAM Motorsport.

Auch der CATERHAM EURO CUP den Kurt Hoffmann 2008 als Vizemeister beendete, wurde nach 2008 nicht mehr gefahren.



Daher ist es toll, das der SMRC (SEVEN MANIA RACING CLUB) den CATERHAM Motorsport (Clubracing ohne Meisterschaftsprädikat und Lizenzpflicht) am Leben hält. Das sind gewachsene, gute Veranstaltungen mit begeisterten CATERHAM Racern. Hier kann man sich mit seinem Straßen-CATERHAM in der Straßenklasse, ähnlich der ACADEMY anmelden.



Kurt Hoffmann bietet uns deshalb folgendes Seminar – um die erste Praxis unter guter Anleitung zu erlangen – an:

Das CATERHAM Motorsport Seminar 2019 für € 750,--

Das Seminar beinhaltet:

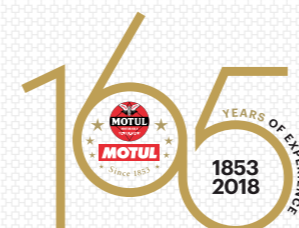
- Handling Day am Nürburgring mit Driver Coaching durch Lars Hoffmann
- Drift Lehrgang am Nürburgring mit Lars Hoffmann
- Support an der Rennstrecke durch WESTERMANN Motorsport
- Geschlossenes exklusives Feld für Anfänger – KEINE Rennautos
- Driver Coaching
- 5 WE auf tollen Rennstrecken mit 4 x 20 Minuten Fahrzeit
- professionelle Fotos
- Technische Unterweisung
- Professionelle Zeitnahme
- Mitgliedschaft im SMRC
- und eine tolle Abschluss Veranstaltung am Ende der Saison.

Wenn Du Lust hast, dich mit deinem CATERHAM auch im Motorsport zu betätigen, melde Dich bei WESTERMANN Motorsport oder bei Kurt Hoffmann von CATERHAM Deutschland.

### DO IT NOW

Solltest Du lieber erst einmal an TRACK DAYS teilnehmen wollen, sind sie gerne dabei, Dich davor und wenn möglich auch vor Ort zu unterstützen.

CATERHAM Deutschland wird für 2019 einen Terminkalender aller Track Days veröffentlichen, an dem sie an der Strecke anwesend sind, damit Du planen kannst. ■



## 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.



FOLLOW US ON  
motul.com



**MOTUL**

## FEBRUAR

Mittwoch, 6. Februar

Caterham Motorsport ARDS-Day

Mittwoch, 13. Februar

Caterham Motorsport ARDS-Day

## MÄRZ

Samstag, 2. März

Caterham Motorsport Green Group Handling Day TBC

Samstag, 9. März

Caterham Motorsport White Group Handling Day TBC

Samstag, 22. März

Caterham Motorsport Exclusive Test day

Sonntag, März, tbd.

Neujahrsbrunch bei Caterham Deutschland, Dierdorf

## APRIL

tbd

Passenger Ride - Rund um Caterham Deutschland, Dierdorf

Freitag, 5. bis Sonntag, 7. April

Veterama Hockenheimring

Samstag, 6. bis Sonntag, 7. April

Caterham Motorsport Silverstone National

Samstag, 11. Mai

Caterham Motorsport Cadwell Park

Freitag, 26. bis Sonntag, 28. April

Jim Clark Revival Bosch Hockenheim Historic

## MAI

Samstag, 4. bis Sonntag, 5. Mai

Caterham Motorsport Croft

Samstag, 13.

Caterham Motorsport Curborough Sprint

Freitag, 24. bis Sonntag, 26. Mai

LSOS meets LSCD Black Forest

## JUNI

Samstag, 1. Juni

Caterham Motorsport Oulton Park

Samstag, 29. bis Sonntag, 30. Juni

Caterham Motorsport Snetterton 300

tbd

Passenger Ride - Rund um Caterham Deutschland, Dierdorf

Dienstag, 18. bis Samstag 22. Juni

Caterham Car Club trifft Caterham Cars Wir besuchen alle drei Caterhamwerke

## JULI

Donnerstag, 4. bis Sonntag, 7. Juli

Festival of Speed Goodwood

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

tbd

Passenger Ride Rund um Caterham Deutschland Dierdorf

Sonntag, 25. August

British Car Meeting Mollis

## SEPTEMBER

Freitag, 13. bis Sonntag, 15. September

Goodwood Revival

Samstag, 14. September

Caterham Motorsport Silverstone National

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

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](mailto:redaktion@tiefflieger.mobi)  
Alle Termine gelten nur als Hinweise.  
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.

