



No. 31 - Juli 2019

Tieffliegen

Das Markenclubmagazin für Mitglieder des
The brand club magazine for members of the **Caterham Car Club**





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 / Publisher, layout and design:

Andreas Seydell
Grüner Weg 1
DE 55288 Armsheim
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:
info@CaterhamCar.Club

Für den Inhalt und das Copyright der Anzeigen sind allein die Anzeigenkunden verantwortlich / The advertisers are solely responsible for the content and copyright of the advertisements.

Redaktion / Editorial office:
Andreas Seydell
Grüner Weg 1
DE 55288 Armsheim
+49 6734 960028
info@CaterhamCar.Club

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jeweiligen Autors und nicht immer die Meinung der Redaktion wieder
Contributions marked by name reflect the opinion of the respective author and not always the opinion of the editors.

Erscheinungsweise 1/4-jährlich / Frequency: 1/4 yearly

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Copy deadline for the issue

No. 32 - Oktober 2019: 10. September 2019

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag des Caterham Car Club e.V. enthalten / The purchase price is included in the Caterham Car Club e.V. membership fee.

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

Mitglieder des Caterham Car Club, Caterham Deutschland, Caterham Cars, Tiefflieger-Archiv u.a. / Members of the Caterham Car Club, Caterham Germany, Caterham Cars, archive and others.

© 2019 Herausgeber / Publisher

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 Urheberrechtverletzung 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 Copyrightbestimmungen.

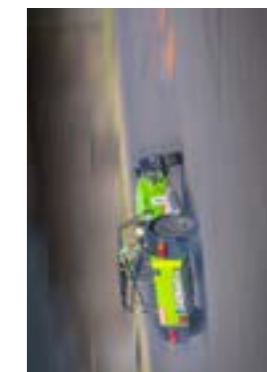
All rights reserved. All texts, images and illustrations, as well as the content and structure of this journal are protected by copyright and other laws protecting intellectual property. Their copying, alteration, commercial use, use in other media or transfer to third parties is not permitted or requires the prior or express permission of the publisher.

The use of protected brand names, trade names, utility models and brand logos in this journal does not constitute an infringement of copyright, but serves as an illustrative reference. Even if these are not marked as such in the respective places, the corresponding legal regulations apply.

The brand names and logos used are the property of the manufacturers and are subject to their copyright regulations.

Picture Gallery – Kleine Verrücktheiten	4
<i>Picture Gallery – Little crazy things</i>	
Andy's Blog	6
<i>Andy's Blog</i>	
Das Seventagebuch	6
<i>Dear Diary</i>	
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	7
<i>We welcome our new members</i>	
News and Events	8
<i>News and Events</i>	
Wir sehen uns	10
<i>We'll be Seeing You</i>	
Academy für Anfänger	12
<i>Academy for beginners</i>	
Caterham Workshop Notice	16
<i>Caterham Workshop Notice</i>	
Super Seven vs 007	24
<i>Super Seven vs 007</i>	
Neujahrsbrunch 2019	26
<i>New Year brunch 2019</i>	
Rückspiegel	28
<i>Rear-view Mirror</i>	
Der Dritte ist die Krönung	34
<i>The third is the peak</i>	
Veranstaltungskalender	38
<i>Events Calendar</i>	

Front Cover: Shigeru Sonoda fotografiert seinen Seven vor vielen schönen Kirschblüten, auf dem Fuji Speed Way, der ehemaligen F1-Strecke von Toyota
Shigeru Sonoda photographs his Seven in front of beautiful cherry blossoms on the Fuji Speed Way, the former F1 circuit of Toyota.



Rear Cover:
Günter Biener fotografiert das Driften am Nürburgring
Günter Biener shoots the drifting at the Nürburgring

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Kleine Verrücktheiten aus dem Internet



Geburtstagskuchen / Birthday Cake
Clive Dabinett

Seven Owner's Club of Japan mit schottischen Dudelsackklängen
Seven Owner's Club of Japan with Scottish bagpipe sounds



Mini - unser tibetanischer Terrier liebt auch die Ausfahrt
Mini - our Tibetan Terrier loves a blat too
Malcolm Peter



Heute fährt der Vater noch mit der Tochter
today the father still drives with the daughter
Heiko Runkel

14 Monate alt und in den Caterham verliebt
14 months old and loves my Caterham
Mark Gibson



Wenn die Sidepiep nicht laut genug ist ...
If the sidepiep is not loud enough ...
Yoshihiro Aoki



Das ist kein Hochbett
That's not a loft bed.
Tomoharu Miura

 An advertisement for Lotus Engineering Co. Ltd. featuring a photograph of a yellow Lotus sports car on a track. The text includes the Lotus logo and the company name.

LOTUS ENGINEERING Co. Ltd.
ANNOUNCE THE LOTUS CHASSIS / FRAME

LOTUS

UPE-9

7, TOTTENHAM LANE, HORNSEY, LONDON, N.8

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

*A club magazine just for Caterham drivers?
Not only for Caterham drivers - Lotus 7 drivers may
also read here ... :-)*



Das Markenclubmagazine Tieffliegen diesmal in einer zweisprachigen Ausführung.

Was hat uns auf die Idee gebracht?

Nun ja, nicht alle Caterhamfahrer sprechen Deutsch und die nächste allgemeine Sprache ist nunmal Englisch.

Damit können auch selbst dann unsere englischen, norwegischen und italienischen Freunde unser Magazin nicht nur schnell mal durchblättern, die Bilder angucken, nein, auch die Berichte können jetzt gelesen werden.

Dazu gehören natürlich Stories - nicht nur aus Deutschland.

Die ganze Welt ist gefragt, Stories über den Caterham zu schreiben.

Wir freuen uns auf Euer Feedback. ■

The brand club magazine Tieffliegen this time in a bilingual version.

What on earth is the reason?

Well, not all Caterham flyers speak German and the next best language is English.

So our English, Norwegian and Italian friends can not only quickly sift through our magazine and look at the pictures. Now also the reports can be read.

Of course this includes stories - not only from Germany.

The whole world is asked to write stories about the Caterham.

We are looking forward to your feedback. ■

Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Schöner Mist! Wir stehen also in England an der Autobahn, der Kühler kocht und das bei einem gerade überholten Motor! Haben die Jungs in Dartford irgendwas vermurkst? Der AA kommt, beguckt den Motor, prüft, ist ratlos. Ich erzähle, dass wir gerade aus Dartford kommen und der Motor dort generalüberholt wurde. Er setzt eine wissende Miene auf: „Du musst den Motor seeehr langsam einfahren; er muss sich erst einschleifen.“ Heißt im Klartext, nicht höher drehen als 2500 Touren und entsprechend langsam dahinzockeln. Also gut, vielen Dank, das hätten uns die Jungs in Dartford ja vielleicht auch mal sagen können, dann eben runter vom Motorway und über die Dörfer. Und tatsächlich, es hilft, die Nadel der Wassertemperatur benimmt sich fortan.



Nach vielen weiteren Meilen überqueren wir den Grenzwall nach Wales (zumindest hätten die Waliser gerne so was, wie uns bald deutlich wird). Das Land ist rau, überall Schiefer und viel Kohle. Wir beschließen, uns ein Bed & Breakfast zu suchen und werden fündig in Form eines kleinen, aber gemütlichen Arbeiterhäuschens mit ebenso rauhen, aber herzlichen Bewohnern mit sehr eigenen Ansichten, wie sich am nächsten Morgen noch herausstellen wird. Wir finden uns nämlich zum Frühstück in der winzigen Küche ein und bekommen ein riesiges full english (äh welsh) breakfast. Also zumindest ich. Die Frau bekommt auch eines, nur dass ihres ca. die Hälfte von meinem umfasst. Auf ihren empörten Blick auf Frühstück und Dame des Hauses zuckt diese nur mit den Achseln: „Weißt Du, Männer arbeiten so viel mehr als wir Frauen!“

Wir fahren weiter, stehen im antiken Amphitheater von Carleon und stellen uns vor, wie die Römer die armen Waliser als full roman breakfast an die Löwen verfüttern, natürlich nur dann, wenn gerade kein Schauspieler lateinische Verse zum Besten gibt. Außerdem sehen wir uns in Tintagel Castle um und versäumen es auch nicht, in Cardiff in der Kathedrale Tee zu trinken. Wie bitte? Tja, die Angelsachsen (und die Waliser nicht minder) lieben ihren Tee und darum gibt es eben in der einen oder anderen Kirche in der Krypta oder im Kreuzgang (falls vorhanden) eben Scones mit clotted cream und Tee, natürlich zum Wohl der Kirche und Gemeinde, die was verdienen muss, da die anglikanische Kirche sehr knauserig ist und die Gemeinden in der Regel ihre Kirche auf eigene Kosten unterhalten muss. Daher auch stets der Hinweis beim Besuch der Kirche: Please give generously! Dabei kann man gut und gerne mal 5 Pfund (der vorgeschlagene Beitrag) loswerden, da ein argusäugiger Drache am Opferstock wacht und Dich mit Sicherheit ganz unchristlich zum Teufel wünscht, wenn Du nichts gibst...

Und dann natürlich das Unvermeidliche: wir machen einen Abstecher nach Ll anfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwl llantysiliogogoch, den wahrscheinlich längsten Ort der Welt, zumindest vom Namen her. Auf der Insel Angelesey gelegen heißt der Ort übersetzt in etwa „Marienkirche in einer Mulde weißer Haseln in der Nähe eines schnellen Wirbels und der Thysiliokirche bei der roten Höhle“. Na so was. Das reicht dann auch mal wieder, ein fieser Wind lässt die Haare im Wind flattern, daher machen wir mal lieber wieder zurück aufs Festland und über die imaginäre Grenze ins Land der Bücher, darüber aber das nächste Mal mehr.

(Fortsetzung folgt) ■

Dear Diary

Von Martin Stather

Drats! Stranded in England on the motorway, the radiator is boiling although the engine was just overhauled! Did the guys in Dartford screw something up? The AA arrives, looks at the engine, checks, is clueless. I tell them that we just came from Dartford and the engine was overhauled there. He puts on a knowing face: „You have to rev the engine very gently; it has to settle itself first“. That means in plain language, don't turn higher than 2500 rpm and plow along slowly. Well, thank you very much, the guys in Dartford could have told us that. Let's leave the motorway and change to scenic B-roads and small villages. And indeed, it works, the needle of the water temperature gauge behaves itself from now on.

After many more miles we cross the border wall to Wales (at least the Welsh would like to have something like that, as we soon realize). The land is rough, slate everywhere and a lot of coal. We decide to look for a Bed & Breakfast and find what we are looking for: A small but cozy worker's house with just as rough as warm inhabitants who had their very unique views, as we will find out the next morning. We find ourselves for breakfast in the tiny kitchen and get a huge full english (sorry, welsh) breakfast. So at least I do.

The woman also gets one, only that hers is about half of mine. One outraged look at the lady of the house and then the tiny breakfast plate later, she shrugs: „You know, men work so much more than us women!“

We drive on, stand in the antique amphitheatre of Carleon and imagine how the Romans feed the poor Welsh as full roman breakfast to the lions, of course only when no actor is citing Latin verses.

We also look around Tintagel Castle and don't miss tea time in Cardiff Cathedral. I beg your pardon? Well, the Anglo-Saxons (and the Welsh no less) love their tea and therefore they serve scones with clotted cream and tea in several churches in the crypt or in the cloister (if available). Of course for the benefit of the church and the congregation that has to earn something, as the Anglican church is very stingy and the congregations usually have to maintain their church at their own expense.

Therefore, when visiting the church, remember: "Please give generously!" You can easily get rid of 5 pounds (the suggested contribution), because an argus-eyed dragon watches over the sacrificial cane and certainly will curse you in a rather unchristian way, if you don't give anything...



And then of course the inevitable: we make a detour to Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwl llantysiliogogoch, probably the longest place in the world, at least by name.

Located on the island of Angelesey, the place is translated as „Lady Mary's church in a hollow of white hazel near a fast vortex and the Thysilio church near the red cave“. Well, what a thing. That's enough for today, as a nasty wind makes the hair flutter in the wind, so we better go back to the mainland and across the imaginary border into the land of books, but more about that next time.

(to be continued) ■

Bernd Schmacks – Nettetal

Eileen Döner – Köln

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?

We are always happy to hear from the new members: Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?



Passenger Ride 2019



Wenn diese Zeilen als Entwurf geschrieben werden, stehen noch alle 5 geplanten Termine bevor – wenn ihr diese Zeilen lest, sind schon zwei Termine Vergangenheit.

An den „restlichen“ drei Sonntagen – 14.07., 08.09. und 20.10. – hoffen wir natürlich auch wieder auf bestes Wetter mit strahlender Sonne, besonders natürlich am 20.10.2019.

Hier erwarten wir neben unseren Caterham-Freunden und -Interessierten noch zusätzlich Mitglieder des MG Drivers Club Deutschland und des Morgan Club Deutschland zum Treffen der Engländer in Dierdorf.

Gibt es wie immer Bratwurst und Cola oder machen wir an diesem Wochenende mehr daraus? ■

When these lines were written as a draft, all 5 planned events were still to come - if you read these lines, two events have already passed.

On the „remaining“ three Sundays - 14.07., 08.09. and 20.10. - we hope for best weather with bright sunshine, especially on 20.10.2019.

Here we expect apart from our Caterham friends also members of the MG Drivers Club Germany and the Morgan Club Germany for the English car meeting in Dierdorf.

Will there be Bratwurst and Coke as usual or will we try to make more out of it during this weekend? ■



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.

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> ■

After much deliberation Roberto Rizzo has finally agreed to organize another event in beautiful Italy. Starting on Friday, September 20 at 19:00 and ending on Sunday, September 22 at 15:00, he invites you to dinner and a drink in the evenings and many beautiful curves around Lake Como during the day. You will stay overnight at the recently renovated Hotel Griso in Malgrate, near Lecco.

On Saturday the roads around Lake Como will be roaring with cars, and as usual the routes for the navigation devices will be provided.

After lunch - let's see what Roberto has in store for us this time - we return to the hotel for dinner with lots of small talk.

Lunch on Sunday will take place at the Grand Hotel Villa Serbelloni in Bellagio. Registration is via: <https://www.lotus7club.it/de/lakecomo> ■



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. ■



The first international ticket orders for our booth have arrived. But of course local ticket orders have also been received.

There is nothing to stand in the way of this event.

The organizers will also change some things this year: In the last 3 years there has been a separate „Masterpieces“ event in addition to the Classic Days. The Concours event will now again be integrated into the Classic Days and „framed“ with special tickets and dress code.

Now we just hope that this time the distribution of seats will be neutral again and that not a few wannabe managers will be afraid to line up next to us. ■



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 ;-)

The date is set - the first lap of the Green Hell is exclusively reserved for us on Saturday evening.

But let's not forget the pleasant evenings on Friday and Saturday and the Blats on Saturday and Sunday, cause that's what is the essence of this meeting. Only the last few hours of the meeting is still uncertain.

The Caterham Academy has sabotaged our plans for the Sunday. At Brands Hatch the races Academy, Motorsport, Roadsport/270R/310R, Seven 420R are running this same weekend. That means Kurt and Lars are not there to welcome the international meeting in Dierdorf.

But we will come up with an alternative - even if we grill the sausages in Dierdorf ourselves ;-) ■



2019 jährt sich die deutsche
Fernsehpremiere der britischen Serie
THE PRISONER - NUMMER 6 zum 50. Mal.

*2019 is the 50th anniversary of the German Tele-
vision premiere of the British series THE
PRISONER - NUMBER 6.*

Wir sehen uns *We'll be Seeing You*



Die Besucher der diesjährigen Convention
Visitors to this year's convention

Die wegweisende Serie wurde von Hauptdarsteller, Produzent, Regisseur und teilweise Drehbuchautor Patrick McGoohan erdacht. Super-Seven-Fahrerinnen und -Fahrer, soweit sie es nicht kennen, werden aufpassen:

The groundbreaking series was conceived by leading actor, producer, director and partly screenwriter Patrick McGoohan. Super Seven drivers, if you don't know about the series, pay close attention now:

In fast jedem Vorspann der 17 Episoden fährt die Titel-figur, ein hochrangiger, aber namenloser Agent des britischen Geheimdienstes, in seinem Lotus Seven durch London, um sein Kündigungsschreiben abzuliefern. Was folgt, ist Fernsehgeschichte: Er wird entführt und in einem pittoresken Küstenort eingesperrt, aus dem es kein Entkommen gibt. Die anonymen Verantwortlichen wollen von ihm INFORMATIONEN, INFORMATIONEN ...

Ein ikonischer Auftritt dieses Fahrzeugs mit dem Kennzeichen KAR120C. McGoohan hatte sich den Seven selbst ausgesucht, um das Individualistische an der Figur zu unterstreichen. In der Schlussepisode ist der spätere Firmenchef und Konstrukteur Graham Nearn selbst als Techniker zu sehen, der den Seven vor dem Haus von Nummer 6 abstellt. Dieser Auftritt hat nicht wenig zur Popularität des Seven beigetragen.

Die deutschen Freunde & Förderer der Serie „Nr6DE“ waren auch dieses Jahr wieder bei der Convention in Portmeirion und haben an der alljährlichen Veranstaltung zu Ehren der Fernsehserie teilgenommen.

Und da man Feste ja bekanntlich feiern soll, wie sie fallen ...

... veranstaltet „Nr6DE“ am 12. Oktober in Gießen zu Ehren der sich zum 50. Mal jährenden deutschen Fernsehpremiere einen Event und lädt dazu alle Fahrerinnen und Fahrer von Lotus bzw. Caterham Seven ein, vorbeizuschauen, vielleicht im Rahmen einer Ausfahrt, und den Anwesenden Gelegenheit zu geben, den Fahrzeugtyp aus nächster Nähe zu betrachten.

Es steht allen frei, anschließend bis zum Ende der Veranstaltung zu bleiben.

Dieses Jahr haben die Veranstalter einen besonderen Ehrengast eingeladen:

Eric Mival.

Über 18 Monate lang hat Eric Mival 1967 an THE PRISONER gearbeitet, als assistant editor und als music editor. Als solcher war es seine Aufgabe, Musikstücke u.a. aus der umfangreichen Chappel Library herauszusuchen und sie an Szenen und deren Längen anzupassen.

Er war mit Patrick McGoohan freundschaftlich verbunden. McGoohan sagte über Eric: „Whenever incidental music was

In almost every opening sequence of the 17 episodes, the title character, a high-ranking but nameless agent of the British secret service, travels through London in his Lotus Seven to deliver his letter of resignation. What follows is television history: he is kidnapped and imprisoned in a picturesque coastal town from which there is no escape. The anonymous responsible persons want INFORMATION, INFORMATION from him ...

An iconic appearance of this vehicle with the registration number KAR120C. McGoohan had chosen the Seven himself to underline the individuality of the figure. In the final episode, the soon-to-be Caterham company boss and designer Graham Nearn himself has a cameo appearance as the technician who parks the Seven in front of the house of number 6. This performance has contributed a great deal to the popularity of the Seven.

The German fan club „Nr6DE“ has also been attending this years convention in Portmeirion and took part in the annual event in honour of the television series.

And since it is well known (at least in Germany) that celebrations should be celebrated as they emerge ...

... „Nr6DE“ organizes an event on 12 October in the German town of Gießen in honour of the 50th anniversary of the German television premiere and invites all drivers of Lotus and

Caterham Seven to drop in, perhaps as part of an excursion, and to give those present the opportunity to take a close look at the vehicle featured so prominently in the series. Everyone is free to stay until the end of the event.

This year the organisers have invited a special guest of honour:

Eric Mival.

For over 18 months Eric Mival worked on THE PRISONER in 1967 as assistant editor and music editor.

During this time his task was to select music pieces from the extensive Chappel Library and adapt them to scenes and their lengths.



required, he was the one who made exactly the right choice.“

Eric kommt auf Einladung von Nr6de zur Veranstaltung nach Gießen und wird über seine Arbeit an der Serie erzählen und sicher auch Fragen beantworten. Eric spricht auch etwas Deutsch, einer seiner Söhne lebt in Berlin.

He was friends with Patrick McGoohan. McGoohan said about Eric: „Whenever incidental music was required, he was the one who made exactly the right choice.“

Eric will travel to the event in Giessen at the invitation of Nr6de and will talk about his work on the series and certainly



Ein weiterer Gast ist Bernd Rumpf, der 2010 in vier vom Sender ARTE synchronisierten Episoden Patrick McGoohans Figur Nummer 6 die deutsche Stimme geliehen hat.

Alan Shapiro, der dritte Gast, ist US-amerikanischer Mediensoziologe und -philosoph, der seit über 20 Jahren in Deutschland lebt und Lehraufträge an Universitäten und Kunsthochschulen durchführt. Er wird über die Relevanz der Serie Nummer 6 in der heutigen Zeit sprechen.

answer questions as well. Eric also speaks some German, one of his sons lives in Berlin.

Another guest is Bernd Rumpf, who in 2010 lent the German voice to Patrick McGoohan's character number 6 in four episodes dubbed by tv channel ARTE.

Alan Shapiro, the third guest, is an American media sociologist and philosopher who has lived in Germany for over 20 years and teaches at universities and art colleges.

He will talk about the relevance of the series number 6 in today's world.

Und wer einmal an der PRISONER-Convention in Portmeirion teilnehmen will - der Termin 2020 steht: 24. bis 26. April!



If you too want to participate in the PRISONER Convention in Portmeirion - the date 2020 is set: 24th to 26th April!



Rennen fahren lernen im eigenen Fahrzeug

Learning to race your own vehicle on track

Academy für Anfänger

Academy for beginners

Caterham ist dafür bekannt, Autos zu produzieren, die von Rennen ausgeschlossen wurden, weil sie zu schnell waren – zu viele Rennen gewonnen. Das begann schon 1957, als Colin Chapman einen Prototyp für die Brighton Speed Trials meldete. In den 1960er Jahren dominierten die Seven die Welt der Rennstrecken, so dass sie von vielen etablierten Rennmeisterschaften ausgeschlossen wurden. Irgendwann wurde das Verbot wieder aufgehoben und die jetzt von Caterham gebauten Sevens stiegen wieder in diverse Rennserien ein.

Die Aufhebung des Verbots war jedoch nur von kurzer Dauer. Als

Caterham is known for producing cars that were excluded from racing because they were too fast. They won too many races. It all started in 1957 when Colin Chapman sent a prototype for the Brighton Speed Trials. In the 1960s, the Seven dominated the circuit world and was excluded from many established championships. At some point the ban was lifted and the Seven, now built by Caterham, reentered several race series.

The lifting of the ban was however only of short duration. When Caterham took part in the 24-hour race at the





Caterham am 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring teilnahm, erreichte der Caterham den 11. Gesamtrang von 200 Startern. Das Auto gewann in seiner Klasse mit großem Vorsprung. Unnötig zu sagen, dass das der Konkurrenz peinlich war und somit Caterham wieder einmal von diesem und anderen Rennen ausgeschlossen wurde.

Was bleibt einem kleinen, englischen Unternehmen anderes übrig, als eine eigene Rennserie auf die Beine zu stellen?

Scholarship, 1995 gegründet, richtete sich erstmals an motorsportaffine Fahrer, die unter ihresgleichen eine Mischung aus Sprints, Bergrennen und Rundstreckenrennen austrugen.

Nach fünf erfolgreichen Jahren wurde dann im Jahr 2000 Scholarship in Caterham Academy umbenannt. Viele Modi-

Nürburgring, the Caterham reached 11th place overall of 200 starters. The car won its class by a large margin. Needless to say, the competition was embarrassed and Caterham was once again excluded from this and other races.

What else is there for a small English company to do but set up its own racing series?

Scholarship, founded in 1995, was aimed for the first time at drivers with an affinity for motorsport, who were able to compete among their peers in a mixture of sprints, hillclimb races and circuit races.

After five successful years, the Scholarship was renamed Caterham Academy in 2000. Many modifications improved the Seven for its racing use, cages were used instead of roll bars,

fikationen verbesserten die Seven für ihre Renneinsätze, es wurden Käfige statt Überrollbügel eingesetzt, der Seitenaufprallschutz wurde verbessert, 2007 zogen die metrischen Chassis auch in die Academy ein.

Auch die Motorenentwicklung zeigt sich hier in der ganzen Auswahl der Geschichte.

Startete man 1995 mit einem Ford Crossflow, setzte man später natürlich auf die Rover K Serie und heute ist natürlich die Ford Sigma Maschine am Start.

Und was ist noch so besonders an der Academy? – nicht nur „Kunden“ fahren dort, seit ein paar Jahren tummeln sich auch viele Angestellte von Caterham Cars in den verschiedenen Rennserien.

Verschiedene Rennserien? – ja schon – und jeder, der dort mitfährt, muss den Weg über die „Anfängerserie“ Academy gehen.

Die Idee von CCO David Ridley (Chief Commercial Officer) war, eine Lotterie einzuführen. Jeder Mitarbeiter konnte auf dem Testwagen ein Rennen mit bezahltem Startgeld gewinnen. Alle machten mit und der Einzige der freiwillig aus der Lotterie ausstieg, war CEO Graham Macdonald (Chief Executive Officer). Er kaufte sich seinen eigenen Academy Wagen, baute ihn selber auf und fährt seitdem munter, in der Academy angefangen, natürlich jetzt schon in der 310R-Meisterschaft mit.

Und erst, wenn viele Mitarbeiter selber aktiv dabei sind, kommen Ideen wie die Rennen von 15 auf 20 Minuten zu erhöhen oder als Simon Lambert (Chief Motorsport and Technical Officer), der die Motorsport-Seite leitet, sagte: „Wir müssen mehr Gastfreundschaft aufbringen - wir müssen einen größeren Truck haben“.

Natürlich ist es schon ein großes Zelt für einen Kleinserienhersteller, aber es toben an einem guten Wochenende ja alle Caterham-Rennserien nacheinander über die Rennstrecken und da sind dann schon einige hungrige Mäuler nebst Anhang zu stopfen.

side impact protection was improved, and in 2007 the metric chassis also moved into the Academy.

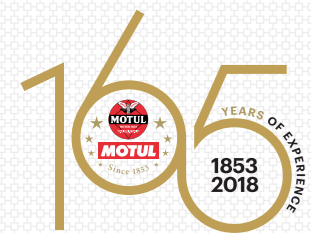
Engine development is also reflected here in the whole selection of history.

Starting with a Ford Crossflow in 1995, the Rover K series was used later and today the Ford Sigma machine is the entry level engine.

And what else is so special about the Academy? - not only „customers“ drive there, for a few years now many employees of Caterham Cars have been cavorting in the various racing series.

Different racing series? – well yes, and everyone who drives there has to make their way through the „beginners‘ series“ Academy. The idea of CCO David Ridley (Chief Commercial Officer) was to introduce a lottery. Every employee could win a race on the test car with paid entry fees. Everyone took part and the only one to voluntarily quit the lottery was CEO Garham Macdonald (Chief Executive Officer). He bought his own Academy car, built it himself and has been driving ever since, climbing the Caterham Motorsport ladder to his current entry in the 310R championship. Only when many employees are actively involved, ideas do come up like increasing the races from 15 to 20 minutes. Or when Simon Lambert (Chief Motorsport and Technical Officer), who oversees the motorsport engagements, tells me: „We have to be more hospitable - we have to have a bigger truck“.

Of course it's already a big tent for a small-series manufacturer, but on a good weekend all the Caterham racing series are romping around the race tracks one after the other and there are some hungry mouths and appendages to be stuffed.



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



CATERHAM

WORKSHOP NOTICE

CATERHAM 485

alle Modelle

CATERHAM 485

all Models

Neu für den CATERHAM 485 ist der Ölmesstab den man bei kaltem und heißem Motoröl verwenden kann, um eine zuverlässige Aussage über den Ölstand zu erhalten.

Das Messen im Trockensumpf-Öltank war bisher eine lästige Angelegenheit, da man auf Sichtprüfung angewiesen war und dabei oft zu wenig Licht hatte, um es genau zu prüfen.

CATERHAM Deutschland hat in der Werkstatt festgestellt, das Fahrzeuge teilweise nur noch 1.5 Liter Öl im Tank hatten, was **deutlich** zu wenig ist und einen teuren Folgeschaden verursachen kann.

Daher bietet CATERHAM Deutschland jetzt diesen Ölmesstab zum Sonderpreis von € 77,- inkl. einem Liter MOTUL Öl in der praktischen Nachfülltasche für „in den Kofferraum“ an.

New for the CATERHAM 485 is the oil dipstick which can be used with cold and hot engine oil to obtain a reliable indication of the oil level.

Measuring in a dry sump oil tank has been a nuisance until now, as you had to rely on visual inspection and often had too little light to check it accurately.

CATERHAM Germany found out in the workshop that some vehicles had only 1.5 litres of oil in the tank, which is clearly too little and can cause expensive damage.

Therefore CATERHAM Germany now offers this oil dipstick for the special price of € 77,- incl. one litre MOTUL oil in the practical refill bottle for the trunk.



Stabilisator

Wusstest Du, dass Du deinen CATERHAM – sollte er mit einem hinteren Stabilisator ausgestattet sein – auf deinen Driving Style einstellen kannst?

Der Stabilisator hat 4 Positionen:



- Steht er auf der in Fahrtrichtung hinteren – FULL SOFT – ist der CATERHAM eher untersteuernd
- Steht er auf der in Fahrtrichtung vordersten, ist er eher übersteuernd

Natürlich muss auch das Gesamtpaket, das Set Up mit Sturz / Spur und Nachlauf sowie der Einstellung des vorderen Stabilisators dazu passen.

Aus dem Motorsport wissen wir, dass man den Sturz schon massiv verändert, wenn man in das Auto einsteigt.

Das heisst, wenn Du mit 80 kg auf der Fahrerseite einsteigst, verändert sich der vorher negativ eingestellte Sturz schon eklatant und zwar wieder in Richtung NEUTRAL / POSITIV.

Daher sollte man bei einer Vermessung darauf achten, dass der Fahrer zumindest im Fahrzeug sitzt bzw. eine andere Person gleichen/ähnlichen Gewichtes.

Genauso wichtig ist natürlich der Reifen.

Dein CATERHAM wiegt mit Dir ca. 600 – 650 kg.

Dieses Gewicht verteilt sich auf 4 Reifen.

Daher sollte das GRIP Niveau des Reifens besonders gut sein.

Bei alten (ausgehärteten) Reifen ist das erfahrungsgemäß nicht mehr der Fall, selbst wenn noch genügend Profil vorhanden ist.

Daher achte auf das Alter der Reifen.

Du veränderst mit oben genannten Möglichkeiten das Fahrverhalten deines CATERHAM und erhöhst den Fahrspass und die Sicherheit.

Daher lasse bei deinem CATERHAM Partner oder der Werkstatt deines Vertrauens deinen Seven für die nächste Saison vorbereiten.

Stabilizer bar

Did you know that if your CATERHAM is equipped with a rear stabilizer, you can adjust it to your driving style?

The stabilizer has 4 positions:

- *If it is on the FULL SOFT (the hole closes to the rear of the car), the CATERHAM is more likely to be understeered.*
- *If it is set on the foremost one in the direction of travel, he's rather overdriving.*

Of course, the complete package, the set up with camber / toe and caster as well as the adjustment of the front stabilizer must also fit.

From motorsport we know that you can change the camber a lot already when you get into the car.

This means that if you get in with 80 kg on the driver's side, the previously set negative camber already changes blatantly in the direction of NEUTRAL / POSITIVE.

Therefore you should make sure that the driver is at least sitting in the vehicle or another person of the same or similar weight. Equally important, of course, is the tire.

Your CATERHAM weighs approx. 600 - 650 kg including yourself. This weight is distributed over 4 tires.

Therefore the GRIP level of the tire should be especially good. Experience has shown that this is no longer the case with old (hardened) tires, even if there is still enough tread.

Therefore pay attention to the age of the tires.

With the above-mentioned options you can change the driving behaviour of your CATERHAM and increase the driving pleasure and safety.

Therefore, have your Seven prepared for the next season by your CATERHAM partner or your trusted workshop.

Patrick McGooohan

1928 - 2009

nr 6 de



50 Jahre Nummer 6 the prisoner

[ASSESS]

[ASSESS]

[ASSESS]

Wir sehen uns:

12.10.2019

Giessen

www.Nummer6-thePrisoner.de

Nordstadtzentrum
Reichenberger Str. 9

deutsche
bearbeitung
1969



deutsche
bearbeitung
2010



1969 deutsche fernsehpremiere 2019



Caterham Car Club Verein für Caterham und Lotus Seven Enthusiasten

(wird festgelegt)
Mitglieds-Nr.: _____
Member no:

Antrag auf Mitgliedschaft im Application for membership in the Caterham Car Club e.V.

Hiermit beantrage ich die Mitgliedschaft im Caterham Car Club e.V. 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.

I hereby apply for membership of the Caterham Car Club e.V. and accept the current statutes of the club. The membership can be cancelled by written declaration to the club board and is possible at any time with a notice period of 6 weeks to the end of the business year (01.10. of the previous year until 30.09.).

Caterham Car Club e.V.
D 55288 Armsheim • Grüner Weg 1
Eingetragen in Mainz VR 41796
Finanzamt Bingen St.-Nr. 08/667/16018
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 member

Jahresbeitrag Annual fee at present z.Zt. 77,-- Euro

Förderndes Mitglied - bitte jährlich folgenden Betrag einziehen: _____ **Euro**
Supporting member - please collect the following amount annually:

Dein Name Your name

Titel: _____
Titel:
Vorname: _____
First name:
Nachname: _____
Last name:
Geb.-Datum: _____
Date of birth:

Name deines Partners Name of your partner

Titel: _____
Titel:
Vorname: _____
First name:
Nachname: _____
Last name:
Geb.-Datum: _____
Date of birth:

Deine Anschrift Your address

Straße Nr.: _____
Street No.:
Postleitzahl: _____
Postal code:
Ort: _____
Location:
Land: _____
Country:

Deine Kontaktdaten Your contact details

Telefon Privat: _____
Telephone Private:
Telefon gesch.: _____
Telephone number:
Mobil: _____
Mobile:
eMail: _____
eMail:

Dein Fahrzeug Your vehicle

Lotus Caterham **Modell:** _____
Modell:
Amtliches Kennzeichen: _____
License plate number:
Motortyp/Leistung (PS/KW): _____
Engine type/power (PS/KW):
Sonderausstattungen/Modifikationen: _____
Special equipment/modifications:
FIN: _____
FIN:
Baujahr: _____
Year of construction:

Stand 22.06.2019



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.

The membership subscription is payable upon admission and is then renewed until 15 October of each financial year. Membership fees are collected by SEPA direct debit. If a member does not issue a direct debit authorization, the club is entitled to charge a flat fee for the increased administrative expenses. If the direct debit cannot be executed for reasons for which the member is responsible, the member shall refund the resulting bank charges to the club. If a member does not pay his fee, does not pay it in full or does not pay it on time, the club is entitled to charge overdue fees.

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 Kenntnismahme 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 seiner personenbezo-

Einwilligung nach Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

- §1 *We would like to inform you that the data provided by you in the membership application regarding your personal and factual circumstances (so-called personal data) will be stored on the club's data processing systems and processed and used for the administrative purposes of the club. We assure you to treat your personal data confidentially and to protect it from the disclosure to third parties through appropriate technical and organizational measures. Other information about members and information about non-members will only be processed or used by the club if it is useful for the promotion of the purpose of the club (e.g. storage of telephone and fax numbers of individual members) and if there is no indication that the person concerned has a worthy interest in protecting this information which would prevent processing or use.*
- §2 *You can at any time request information in writing about the data stored about your person and, if necessary, arrange for the data to be corrected. If the stored data should not be necessary for the completion of the business processes of the club, you can demand a blockage, if necessary also a deletion of your personal data. The board of the club hereby points out that sufficient technical measures have been taken to guarantee data protection. Nevertheless, a comprehensive data protection cannot be guaranteed with a publication of member data on the Internet.*
- §3 *The executive committee announces special events of the club life, in particular the execution of events in the club magazine and/or on the club's own Internet pages. Personal member data can be published. The individual member may at any time raise objections to such publication of his data with the Executive Board. In this case a further publication in the association magazine and/or the association's own Internet pages is omitted in relation to this member.*
- §4 *The club can inform the press about special events. Such information shall also be published on the club's website. Individual members may at any time object to such publication of their personal*



genen 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 genommenen 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.
- §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.

- §5 *Furthermore, we would like to inform you that within the scope of events in which you participate as a member for the club, photo and film recordings can be made and such recordings can be used within the scope of reports in the club magazine, the press and on the internet on the club's own website. The club's own website is open to the public.*
- §6 *Furthermore, we would like to inform you that your data will be made available to all other members of the Caterham Car Club e.V. for inspection in the password-protected member area of the club's website. Upon receipt of the login credentials, the member agrees to keep the assigned access credentials and passwords for the use of the member area secret. It also agrees to treat all information and documents from the member area that come to its knowledge directly or indirectly as strictly confidential and not to pass them on to third parties or make them public without the prior consent of the Executive Board. In order to exercise its statutory rights, it hereby assures that this information will not be used by it for other purposes. The confidentiality obligation continues even after termination of membership. The member is fully liable for all damages incurred by the club as a result of a breach of the confidentiality obligation. The club reserves the right to take legal steps to assert further claims for damages in the event of non-compliance. All accesses to our member area are logged in accordance with the current data protection regulations (GDPR) to enable traceability. In addition, the data protection guidelines on the club's own website: www.caterhamcar.club apply.*
- §7 *The club member makes the decision to publish his data on the Internet voluntarily and can revoke his consent at any time.*
- §8 *Upon cancellation, all personal data of the member under §1 will be deleted from the list of members. Personal data of the leaving member, which concern the cash administration, are kept according to the tax-legal regulations up to ten years starting from the written confirmation of the notice of resignation by the executive committee.*

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.

I hereby confirm that I have read and understood the Caterham Car Club e.V. „Consent to the Basic Data Protection Regulation“ and consent to the publication of personal data (e.g. within the protected member area of the club's website, etc.) by the Caterham Car Club e.V..



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

*Furthermore, I agree to the publication of photographs and
 film footage, which are used in the context of reports on spor-
 ting or social events in the club magazine, the press and on
 the club's website.*

Vorname: First name:	_____
Nachname: Last name:	_____
Geb.-Datum: Date of birth:	_____

Ort, Datum Place, Date	Unterschrift Signature

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige den Caterham Car Club e.V., Zahlun-
 gen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen.
 Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Ca-
 terham Car Club e.V. auf mein Konto gezogenen Last-
 schriften einzulösen. Das Mandat gilt sowohl für wieder-
 kehrende Zahlungen wie auch für einmalige Zahlungen.

Direct debit authorization

*I authorise Caterham Car Club e.V. to collect pay-
 ments from my account by direct debit. At the same
 time, I instruct my bank to honour the direct debits
 drawn by Caterham Car Club e.V. into my account.
 The mandate applies to both recurring and one-off
 payments.*

SEPA-Basislastschriftmandat für den Caterham Car Club e.V.
SEPA basic direct debit mandate for the Caterham Car Club e.V.

Gläubiger-ID Gläubiger-ID	DE77ZZZ00002069562	Mandatsnummer: Mandatsnummer:	10 _____ 001 (wird nachgetragen) (to be added)
Kontoinhaber: Account holder:	_____	Bank: Bank:	_____
BIC:	_____	IBAN:	_____
	_____		_____
Ort, Datum Place, Date	Unterschrift Kontoinhaber Signature of account holder		

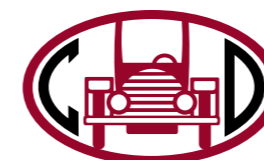
DATEN & FAKTEN
 FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

BLENDER*

Optik ist nicht alles.



* Wir lassen uns von einer Verkaufslackierung
 nicht beeindrucken.



Classic Data

Licence to thrill Super Seven vs 007

Story von Martin Stather



Wir schreiben das Jahr 1957. James Bond ist noch nur eine literarische Figur in Ian Flemings Werk. Colin Chapman hat gerade den Seven gezeichnet und damit, ohne es bereits zu ahnen, einen automobilen Meilenstein geschaffen. Wenn man heute Seven fährt, ist man es gewohnt, dass man an der Ampel und bei der Beschleunigung generell fast alles von der Straße bläst, was da so kreucht und fleucht. Aber wie war das 1957? Oder 1962, als der erste Bond-Film „James Bond jagt Dr. No“ in die Kinos kam? Und wie war das im Speziellen, ist der Seven James Bond schon immer auch davongefahren? Mal sehen.

Wir besteigen unsere Zeitmaschine und beamen uns zurück nach 1957. Die Everly Brothers singen „Wake up little Susie“, Buddy Holly stottert „Peggy Sue“ ins Mikrofon, Paul McCartney ist erst 15 und lernt gerade, wie herum man eine Gitarre hält. Großbritannien hat sich nach dem Krieg erholt und auf der Straße fahren, von Vorkriegsfahrzeugen mal abgesehen, ganz schön leckere, aktuelle Sportwagen herum wie Triumph TR 3, Austin Healey, MG A oder AC Ace beispielsweise. Der MG A benötigte 16 Sekunden von Null auf Hundert, Der Healey 100-6 benötigt 11.2, der Ace 10.5 Sekunden. Der neue Super Seven, mit Coventry Climax Motor, braucht 9.0 Sekunden. Natürlich konnte man auch, und das taten wohl die meisten, sich einen Ford Popular kaufen, die Wahl für eine gediegene Familienkutsche, die mit 30 PS nicht ungewöhnlich mager motorisiert war und 29 Sekunden brauchte, bis die zitternde Tachonadel die 60 Meilen erreichte. Möglicherweise überholte einen in der Zwischenzeit der Pfarrer von nebenan auf seinem alten Raleigh Fahrrad...

Zurück zur Zeitmaschine und flugs weiter in 1962. Ah, da sind ja schon die Plakate für „Dr. No“ – ab 18 natürlich (wg. Ursula Andress)!! 1960 war Lotus in Cheshunt gelandet und der Seven Series 2 beerbte den Series 1. Die 1962 schnellste Variante, der Super Seven mit 1500er Cosworth Motor, hatte 85 PS und ließ 8 Sekunden vergehen, um auf 100 km/h zu kommen. James Bond benutzte als Transportmittel einen Sunbeam Alpine, der knapp 160 km/h fuhr und 14 Sekunden für die 0 auf 100 benötigte. Für einen cleveren Superschurken wäre der Seven klarerweise die Wahl der Stunde gewesen, um Bond abzuledern.

Aber jetzt! 1964 endlich ist Bond sowohl vom Stil wie auch

The year is 1957. James Bond is still only an imaginary character in Ian Fleming's books. Colin Chapman has just drawn the Seven and thus, without even suspecting it, created an automotive milestone. If you drive a Seven today, you are used to blowing almost everything off the road at the traffic lights and when accelerating. But how about in 1957? Or in 1962, when the first Bond film „James Bond chases Dr. No“ hit the cinemas? And how about later on, has the Seven always outrun James Bond? Let's see.

Let's hop on our time machine and beam back to 1957. The Everly Brothers are singing „Wake up little Susie“, Buddy Holly stutters „Peggy Sue“ into the microphone, Paul McCartney is only 15 and just about learning how to hold a guitar the right way up. Great Britain recovered after the war. On the streets, you could see, apart from pre-war cars, quite tasty, current sports cars driving around like Triumph TR 3, Austin Healey, MG A or AC Ace. The MG A needed 16 seconds from zero to sixty mph, the Healey 100-6 needs 11,2 seconds, the Ace

10,5 seconds. The new Super Seven, with Coventry Climax engine, takes only 9.0 seconds. Of course you could also buy a Ford Popular, the choice for a dignified family coach, which was not unusually lean with 30 hp and took 29 seconds until the trembling speedometer needle reached the 60 miles. During which you'd probably be overtaken by the next-door cleric on his old Raleigh bike...

Back to the time machine and on to 1962. The posters for „Dr. No“ (rated 18 because of Ursula Andress) were appearing all over town. In 1960 Lotus landed in Cheshunt and the Seven Series 2 inherited the Series 1. The 1962 fastest variant, the Super Seven with 1500 Cosworth engine, had 85 bhp and took 8 seconds to reach 60 mph. James Bond used a Sunbeam Alpine as means of transport, which drove almost 160 km/h and took 14 seconds for the 0 to 60. For a clever super villain, the Seven would clearly have been the choice of the hour to skim this Bond dude.

But now! In 1964 Bond is finally ahead in style and

von der gebotenen Geschwindigkeit („Goldfinger“) mit dem neuen Aston Martin DB 5 vorne, oder? Damit ist er von 0 auf 100 in 7 Sekunden! Eine neue Version des Cosworth bietet im Seven immerhin die gleiche Beschleunigung. Allerdings ohne eingebaute Maschinengewehre, Schutzschild oder Schleudersitz. Mit dem Ölabwurf, der Verfolger ins Schlingern geraten lässt, kann aber auch der Seven hin und wieder aufwarten, allerdings doch eher spontan. Der Pfarrer ist nur noch ein ziemlich schnell kleiner werdender Fleck im Rückspiegel auf seinem Bike, immerhin hat er aufgerüstet und fährt jetzt ein Pashley Rennrad! Hoffentlich hat er dafür nicht den Opferstock geplündert...

Ein sehr beliebter Ford Cortina erreichte die magische Marke in 20 Sekunden, auf dem Kontinent benötigte ein VW Käfer mit 1300er Motor 21 Sekunden. Wer über mehr flüssige Mittel verfügte, leistete sich vielleicht einen Lamborghini Miura (1966-75), der knapp über 6 Sekunden brauchte. Für den gleichen Preis konnte man sich aber alternativ auch eine ganze Flotte Käfer aufs Gelände stellen.

In den Mitt-Siebzigern, als Bond vom Schotten zum Engländer mutiert war (wer ist nur auf die Idee verfallen, George Lazenby 1969 als 007 zu engagieren??? Broccoli, Broccoli...), mutierte der Seven mit: zum Caterham Seven. 1977 schließlich traf Bond zumindest zur Hälfte die richtige Wahl: er besorgte sich einen Lotus, allerdings in geschlossener Gesellschaft, sonst wäre er beim Tauchen schließlich nass geworden. Im Film „The spy who loved me“ dt.: „Im Geheimdienst Ihrer Majestät“ benötigte er noch ohne Turbolader immerhin 9 Sekunden auf trockener Oberfläche, was der Seven mit Twin Cam Motor lässig mit knapp über 6 Sekunden toppen konnte. Der Rally Escort RS 2000 kam da mit knapp 10 Sekunden auch nicht wirklich mit.

1981 dann der turbogeladene Esprit in „For your eyes only“: 6 Sekunden. Leider hatte Caterham inzwischen auch nachgelegt: Der neue Supersprint hatte auch hier die Nase mit 5.6 Sekunden vorne. Aber dann, 1987: Timothy Dalton lässt die Sau raus im Aston Martin V 8 Vantage in „The living daylights“ dt.: „Der Hauch des Todes“ mit 5.5 und auch ein Ferrari Testarossa konnte das nicht besser. 1992 dreht sich das Windrad weiter, Caterham präsentiert den JPE! Der Ferrari F 50, den McLaren F1 und andere Supercars waren noch nicht erdacht und 3.2 Sekunden von 0 auf 100 ließen das Toupet ganz schön flattern. Wir decken den Mantel des Schweigens über Bonds nächstes Transportmittel, einen BMW Z 3, eindeutig ein Tiefpunkt in der Karriere. Wahrscheinlich musste Moneypenny wg. Mittelkürzungen beim MI 6 sparen. Agentenauto? Genauso gut könnte man Kim Kardashian mit ihrem Heckspoiler als Filmstar bezeichnen. Caterhams Supersport war jetzt wieder in der Liga vom alten Twin Cam angekommen, aber gegen den Z 3 hatte er leichtes Spiel.

Kam 1999 und Pierce Brosnan bekam den neuen Z8. Ließ er den Seven damit stehen? Keineswegs! Caterham hatte inzwischen den R 500 herausgebracht und entschied das Rennen ein weiteres Mal für sich!

Beenden wir das unwürdige Spiel, auch der Pfarrer hatte inzwischen ein Einsehen (schließlich wurde er auch nicht jünger) und hatte sich 2001 einen der neuen BMW Minis bestellt. Damit konnte er seine Schäfchen nun bequemer und ohne nass zu werden aufsuchen, außerdem montierte er an seinem Parkplatz ein Schild „Don't even think of parking here!“ Er wollte dort weder einen Z 8 noch einen Seven sehen.

Die Sevens der 50er und 60er Jahre waren in ihrer Zeit was die Beschleunigung angeht ihrer Zeit deutlich voraus und können auch heute noch problemlos im Verkehr mitschwimmen. Aktuelle Sevens gewinnen beim Ampel-Grand Prix auch heute noch regelmäßig: **The World is not enough!**

speed („Goldfinger“) with the new Aston Martin DB 5, isn't he? So he goes from 0 to 60 in 7 seconds! A new version of the Cosworth offers the same acceleration in the Seven. But without built-in machine guns, protective shield or ejection seat. At least the Seven can also come up with the oil ejection, which causes the pursuer to roll, however, working rather spontaneously. The resident cleric on his bike is just a spot in the rear view mirror, getting smaller quite fast. After all he has upgraded and now rides a Pashley racing bike! Hopefully he didn't plunder the offertory box for it...

At this time a very popular Ford Cortina reached the magic mark in 20 seconds, on the continent a VW Beetle with 1300 engine took 21 seconds. Those slightly better off got themselves probably a Lamborghini Miura (1966-75), which needed just over 6 seconds. For the same price one could alternatively place a whole fleet of beetles on the terrain. In the mid-seventies, when Bond had mutated from a Scotsman to an Englishman (who ever thought of hiring George Lazenby as 007 in 1969???). Broccoli, broccoli...), the Seven followed suit: it turned into the Caterham Seven. In 1977 Bond finally made at least partly the right choice: he got himself a lotus, but the closed kind, otherwise he would have got wet while diving in the film „The spy who loved me“. He still needed 9 seconds on a dry surface without a turbocharger, which the Seven with Twin Cam engine could easily top with just over 6 seconds. The Rally Escort RS 2000 couldn't really

keep up with that with just under 10 seconds.

In 1981 the turbocharged Esprit in „For your eyes only“ set a new mark: 6 seconds. Unfortunately, Caterham had also added more power in the meantime: The new Supersprint was first over the line with 5.6 seconds. But then, in 1987: Timothy Dalton was let loose in the Aston Martin V 8 Vantage in

„The living daylights“ with 5.5 seconds and even a Ferrari Testarossa couldn't do better. In 1992 Caterham presents the JPE! The Ferrari F 50, the McLaren F1 and other supercars had not been invented yet and 3.2 seconds from 0 to 100 made the hairpiece flutter quite a bit. We only reluctantly mention Bond's next means of transport, a BMW Z3, clearly a low point in his career. Probably Moneypenny had to save money due to MI 6 budget cuts. Agent car? Kim Kardashian with her rear spoiler could just as well be called a movie star. Caterham's Supersport was now back in the league of the old Twin Cam, but he had an easy game against the Z3.

Fast forward to 1999 and Pierce Brosnan got himself a new Bimmer Z8. Did he leave the Seven in his rear view mirror with it? Not at all! Caterham had meanwhile released the R 500 and won the race once more!

Let's end the unworthy game, even the next-door cleric had an insight in the meantime (after all, he didn't get any younger) and had ordered one of the new BMW Minis in 2001. So he could visit his sheep now more comfortable and without getting wet, moreover he mounted a sign „Don't even think of parking here!“ at his parking place. He didn't want to see a Z8 or a Seven there. The Sevens of the 50s and 60s were clearly ahead of their time in terms of acceleration and can still swim in traffic today. Current Sevens still regularly win at the traffic light Grand Prix today: „The World is not enough.“

Jedes Jahr wieder - seit langem
immer so spät im Jahr ...

Every year again – unusually late in
the year ...

Neujahrs Brunch 2019



Die Bühne ist aufgebaut
The stage is set up



Alte Bekannte auf Besuch
Old friends on visit



Neue Bekannte werden Mitglied
New friends become member



Alte Bekannte auf der Durchreise
Old friends in transit



Junior muss Rede und Antwort stehen
Junior has to answer questions



Neuer Sponsor präsentiert
New sponsor presented

Alle Jahre wieder, immer eigentlich zu spät um als Neujahrbrunch durch zu gehen, trotzdem ein Highlight in der Scene – das ist das Treffen bei Caterham Deutschland in Dierdorf.

Kurt hat wieder weder Mühe noch Kosten gescheut, Yvonne hat den Besuch aus England vom Flughafen Frankfurt nach Dierdorf hin und zurück chauffiert und das Wetter war uns diesmal gnädig.

Nach dem gemütlichen Plausch im Sonnenschein erfolgte dann (seit Langem mal wieder) eine Brunch-Fahrzeugübergabe was natürlich wieder einige Caterhamfahrer gleich dazu nutzten auch Mitglied im Caterham Car Club zu werden.

Dann kamen natürlich die üblichen Ansprachen von Caterham Deutschland und Caterham Cars, viele Klagen über WLTP-Kosten und dem damit entstandenen Zeitverzug in der Produktion und der Auslieferung und dem nächsten Problem, dem Brexit.

Aber klare Aussagen – die gibt es auch hier nicht ...



Mit Aktentasche? Wird heute gearbeitet?
With briefcase? Are they working today?



Endlich da - der eigene Seven
Finally there - his own Seven



Das müssen wir verbessern
We need to improve this

Every year again, always too late to be called a New Year brunch, but still a highlight in the scene - this is the spring meeting at Caterham Germany in Dierdorf.

Again Kurt spared neither trouble nor expense, Yvonne chauffeured the UK visitors from Frankfurt Airport to Dierdorf and back and the weather was lovely this time.

After a nice chat in the sunshine (after a year long dry spell) a "Brunch vehicle delivery" took place.

A couple of Caterham owners took the opportunity to also become members of the Caterham Car club.

Then came of course the usual speeches from Caterham Germany and Caterham Cars, many complaints about WLTP costs and the resulting time delay in production and delivery and the next problem, the Brexit.

But clear statements in this matter were not made this day



Ganz entspannt mit einer Cola: Big Boss und Juniorchef
Relaxed with a Coke: Big Boss and Junior Chef



Die „üblichen“ Ansprachen :-)
The „usual“ speeches :-)



Diese Mitglieder waren nicht anwesend und erhalten ihr Magazin per Post!!!
These members were not present and received their magazine in the mail!!!

Rückspiegel Rear-view Mirror



Es gibt kein Bauteil am Seven, was einer so großen Individualität unterliegt wie der oder die Rückspiegel ...

There is no component on the Seven, which is subject to such a great individuality as the rearview mirror or the rearview mirrors ...

Der Rückspiegel - individueller geht es nicht. Ob ein, zwei oder drei Rückspiegel, im Seven ist (leider nicht) alles erlaubt, was gefällt.

Der Center-Spiegel ist das, was man immer dabei hat, wenn man den Wagen mit Scheibe fährt - und die Türen zuhause lässt.

Aber auch ohne Frontscheibe ist es eine gern genutzte Variante, weil man sonst nichts braucht - vorgestern (siehe Vorseite), gestern oder heute.

Doch Vorsicht: Die deutsche Zulassung schreibt mindestens zwei Rückspiegel vor.

Somit kommt der Caterhamfahrer zum Hauptproblem, wenn ihm sein Punktekonto in Flensburg und das Portemonnaie lieb ist:

Wo mache ich die Rückspiegel fest - egal ob links oder rechts - wenn ich ohne Türen fahren will?

Und so nebenbei taucht auch die andere Frage auf, wenn dann wieder die Türen montiert werden: wie weit geht die Tür auf, wenn ich einsteige. Das Problem hört sich im ersten Moment nebensächlich an, aber wer schon einmal mit Dach bei Regen sich in den Caterham eingefädelt hat und dabei noch mit einer Hand die Tür aufhalten muss, bis beide Füße drin sind, der weiß, was gemeint ist.

Die Tür, mit den Standardrückspiegel bestückt, ist in so einem Fall einfach voll zu öffnen. Dann steigt man ein und mit gewohntem Griff wird die Tür „geschlossen“, das ist auch bei Regen dann deutlich einfacher.

Aber der Reihe nach.

Der erst bekannte „Alternativ-Spiegel“ ist das Dreibein von Seven Cars. Diesen kann man natürlich sowohl als Einzelspiegel (für puristische Rechtlenkerfahrer) einsetzen, als auch in doppelter Ausführung, damit der Seven gleichmäßig belastet

The rear-view mirror: it doesn't get any more individual. Whether one, two or three rear-view mirrors, in the Seven everything that pleases is permitted. Or so you thought...

The centre mirror is what you always have with you if you drive the car with windscreen - and leave the doors at home.

But even without a windscreen it is a popular variant, because you don't need anything else - in ancient times (see previous page), yesterday or today.

But be careful: The German type approval requires at least two rear-view mirrors. In other countries, similar regulations are in place.

Thus the Caterham driver has a problem, if he likes to keep his penalty point ('Flensburg') balance down and his cash balance up:

Where do I fix the rear-view mirrors when I want to drive without doors?

And by the way, another question also arises when the doors are mounted: how far does the door open while I get in? The problem may sound minor at first, but anyone who has ever threaded their way into the Caterham with a roof during a shower and still has to hold the door open with one hand until both feet are inside knows what I am talking about.

The door, equipped with standard rear-view mirrors, can be opened fully.

After you get in you 'close' the door with the usual handle.

This is much easier when it rains. But first things first.

The oldest known „alternative mirror“ is the tripod offered by Seven Cars in Neuss. Of course you can also use this one as a single mirror for puristic RHD drivers, as well as in double



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

wird :-)

Fährt man mit Scheibe, sind keine weiteren Bohrungen notwendig.

Auch bei Brooklands mit Bügel sind die Dreibeine eine immer gern gewählte Variante.

Eine in Kempten gerne verbaute Variante ist der „Morgan-Rückspeigel“. Klarer Vorteil, die Tür lässt sich wie gewohnt voll öffnen. Hierzu gibt es natürlich diverse Alternativen, wichtig ist nur, die Befestigungspunkte des Spiegels müssen unterhalb der Knickkante der Tür liegen, dann bekommt man die Tür immer auf.

Ein wirklicher Nachteil dieser Spiegelvarianten sind die Schwingungen. Je nach Straßenbeschaffenheit und Motorschwingungen vibrieren diese Spiegel mehr oder weniger stark, was nicht immer ein klares Bild auf den nachfolgenden Verkehr zulässt.

Und noch ein Manko: wenn der Abstand zu gering ist, bekommt man die Tür – wenn man angeschnallt ist – alleine nicht mehr zu, weil man nur oben anfassen kann und die Tür mit ihrem Unterteil am Spiegel hängen bleibt.

Dann kommen wir zur nächsten Variante – der kleine Schraubspiegelfuß. Hier wird ein gefräster Aluminiumhalter auf dem Scheibenhalter (Windscreen Stanchion) im Bereich des Dreiecks oder in das Dreieck geschraubt.

Hieran kann man dann verschiedene Spiegel aus dem Motorrad-Zubehör-Markt befestigen. Und das geht sowohl modern wie auch klassisch.

Das sind dann aber die Varianten, bei denen die Tür nicht mehr vollständig geöffnet werden kann.

Genau so wenig lässt sich die Tür mit den nun folgenden

version, so that the Seven is evenly balanced :-) If you drive with windscreen, no further holes in the scuttle are necessary with this type of mirror.

If your Seven is equipped with interchangeable Brooklands the tripod is also the mirror of choice in most cases.

This „Morgan rear-view mirror“ is a variant that CCK Kempten likes to use. Apparent advantage: the door can be opened fully despite the external mirror. Of course there are variances to this theme, the only important thing is that the fixing points of the mirror must be underneath the door, so you can always open it up.

A real disadvantage of these mirror variants are the vibrations. Depending on road conditions and engine speed, these mirrors vibrate more or less strongly, which does not always allow a clear view of the following traffic.

Another drawback: if the distance is too small, you can't close the door on your own. As soon as you're strapped in you can only touch the top frame and the lower part gets caught on the mirror.

Here comes the next variant - the small screw mirror base. In this case a milled aluminium holder is screwed onto the windscreen stanchion in the vicinity of the triangle support.

You can mount various mirrors from the motorcycle accessories market on this base, both modern and classic.

Of course, with this mirrors you cannot fully open the door any more, as mentioned above. Same as with the following alternative:

A milled mirror base halfway up on the windshield stanchion with short mirror arm, as it is known from motor



Varianten öffnen:

Der Spiegelfuß am Scheibenhalter mit kurzem Spiegelarm, wie er aus dem Motorsport bekannt ist. Der Vorteil ist hier durch den kurzen Arm und die feste Anbindung – im Gegenteil zur Befestigung an der Aerolippe – kaum Schwingungen und durch die höhere Position der bessere Blick nach hinten.

Der bessere Blick nach hinten ...

Nicht umsonst hat Caterham die EU4-Spiegeldreibeinfüße im Programm. Wer schon mal damit gefahren ist und den Blick nach hinten über die Kotflügel genossen hat - ohne schwingenden Spiegel (Massegewicht am Kopf des Halters), sollte diesen Spiegel noch mit einem passend geschliffenen asphärischen Glas verbessern; dann entgeht einem nichts mehr.

Zu erwähnen seien auch noch die so genannten Klemmrückspiegel, die an den Scheibenhaltern „angeklemmt“ werden – wenn die Türen mal zuhause bleiben. Oder die Radikalen, die die Spiegelfüße einfach ins Scuttle bohren, oder der Versuch, die Spiegel direkt am Windabweiser zu befestigen.

Die hier gezeigten Bilder sind noch lange nicht alle Varianten und Ideen der Seven-Welt. Mein Aufruf in Facebook hat mir viele Varianten aus dem Motorsport oder auch hochtechnische Lösungen von technisch sehr versierten Individualisten gezeigt.

Wie gesagt, kein anderes Bauteil lässt so viel Individualität zu, wie die Rückspeigel. Der richtige Caterhamfahrer experimentiert – auch mit diesem Bauteil – bis er seiner Meinung nach sein Optimum hier erreicht ist.

Die Frage ist nur immer, erreiche ich das Optimum ohne zusätzliche Bohrungen, Gewinde, Löcher oder ist die momentane Idee auch nur ein Zwischenschritt zur nächsten Variante, die dringend um-/angebaut und getestet werden muss? ■

sports. The advantage here is the short arm and the firm coupling (in contrast to the attachment of these mirrors to the rather floppy Aeroscreen). This assembly hardly vibrates and has the best view to the rear through the higher mounting position.

The better view to the rear ...

There is a reason Caterham has the EU4 mirror tripod ('spider' or 'Crow') feet in its catalogue. If you've ever used them and enjoyed the view over the rear fenders - without a vibrating mirror (due to the mass center at the top of the holder), you could further improve this mirror with a suitably polished aspherical glass; then you won't miss anything happening behind you anymore.

Furthermore worth mentioning are the so-called clamped rear-view mirrors, which are temporarily fitted to the screen stanchions in case the doors stay at home. There's also the direct approach: simply drill the mirror feet into the scuttle, or attempt to attach the mirrors directly to the wind deflector.

The pictures shown here are not even touching the ingenuity of the Seven world. My "call for mirrors" in Facebook has come up with many variants from the motor sport or also highly technical solutions of very experienced individuals. As said before, no other component allows as much individuality as the outer rear-view mirrors. The real Caterham driver experiments until in his opinion his optimum is reached here.

The only question is always, do I achieve the optimum without additional holes and threads, or is the current idea just an intermediate step to the next variant, which urgently needs to be fitted and tested? ■

Alle guten Dinge sind drei
All good things come in threes

Der Dritte ist die Krönung The third is the peak



Story und Fotos von Thomas Liebscher

Alles fing im Herbst 2002 an, nachdem ich von der Nordseeküste ins ziemlich mittelgebirgige Rheinland-Pfalz zog und entdeckte, dass mein damaliger Porsche 968CS mir auf den engen und kurvigen Landstraßen hier immer weniger Spaß machte.

It all started in autumn 2002, after I moved from the North Sea coast to the rather mountainous Rhineland-Palatinate and discovered that my former Porsche 968CS was less and less fun for me on the narrow and winding country roads here.

Teil 1: (2003)

Alles fing im Herbst 2002 an, nachdem ich von der Nordseeküste ins ziemlich mittelgebirgige Rheinland-Pfalz zog und entdeckte, dass mein damaliger Porsche 968CS mir auf den engen und kurvigen Landstraßen hier immer weniger Spaß machte. Den Stein ins Rollen brachte eine Probefahrt mit dem (kein Witz) MX-5 meines Bruders. Kurz mal überschlagen, was nach dem Verkauf des Porsche plus meinem Erspartem so möglich wäre, fiel mir ein Auto ein, dass ich zwar auch vorher schon öfter mal auf dem Schirm hatte, jedoch niemals ernsthaft dessen Kauf in Erwägung gezogen hätte. Also begann die Recherche und nach überraschend kurzer Zeit war ein Besichtigungstermin ausgemacht. Die erste Erfahrung war schlicht schockierend. Das Auto war in jeder Hinsicht extrem und dazu kam, dass der Verkäufer auch nicht gerade zimperlich damit umging. Das war ein wenig mein Glück, schreckte mich die ruppige Behandlung (mit kaltem Motor im Drift auf die Hauptstraße abgebogen) mit dem Auto doch ein wenig ab, wie auch die Tatsache, dass mein Bruder dabei war und mich vom voreiligen Kauf abhielt. So hatte ich die Gelegenheit, das Ganze nochmal sacken zu lassen. Danach wandte ich mich an das Forum der Seven-IG und auch hier dauerte es erstaunlicherweise nicht lange, bis ein Angebot, bzw. eine Empfehlung kam. Also hingefahren (nach Wuppertal), Fahrzeug besichtigt inkl. intensivem Gespräch mit dem Vorbesitzer und seiner Frau (ein sehr nettes gut 60-jähriges Ehepaar), Probefahrt gemacht und mit positivem Gefühl nach Hause gefahren. Einen Tag später (oder waren es zwei?) rief ich dann an und sagte zu. Mein erster Caterham war gekauft und es war ein 1995er HPC. Wir schrieben das Jahr 2003 im Frühjahr. Dazu seien vielleicht mal am Rande die

Part 1: (2003)

It all started in autumn 2002, after I moved from the North Sea coast to the rather mountainous Rhineland-Palatinate and discovered that my former Porsche 968CS was less and less fun for me on the narrow and winding country roads here. A test drive with my brother's (no joke) MX-5 got the ball rolling. I briefly skimmed over what would be financially in range after the sale of the Porsche plus my savings, I then remembered a car that I had already had on my screen several times before, but never seriously considered its purchase. So the research began and after a surprisingly short time a test drive appointment was arranged. The first experience was simply shocking. The car was extreme in every respect and in addition the seller did not handle it very gently. Lucky me, cause the rough treatment (cold engine drift on the main road interchange) of the car frightened me. Also the fact that my brother was present kept me from the rash purchase. So I had the opportunity to sleep over this issue a few more days. After that I contacted the german Seven-IG forum and surprisingly it didn't take long until offers and recommendations started rolling in. After considering a few options, I drove to Wuppertal, visited the vehicle of choice including an intensive conversation with the previous owner and his wife (a very nice 60-year-old couple), did a test drive and went home with a positive feeling. One day later (or was it two?) I called and agreed to the sale. My first Caterham was bought and it was a 1995 HPC. This all happened in the spring of 2003. Lets mention

technischen Daten genannt: Caterham Seven HPC mit S3-Chassis (damals gab es nur dieses), ca. 600kg Gewicht, 150PS aus dem bekannten Opel C20XE, ziemlich alte 205/45 R16 Michelin-Bereifung (die wohl bereits seit der Erstzulassung drauf waren), schmale Spur (1995 gab es die breite Spur allerdings auch noch nicht), 5-Gang-Getriebe, kein Sperrdifferential, volles Wetter-Equipment mit Windschutzscheibe, Türen, Dach und Heizung und Reserveradträger inkl. Reserverad. Dazu war er soweit unlackiert (also blankes Aluminium) und die Schnauze und Kotflügel waren British-Racing-Green, also der klassische Look. Mit noch wenig Erfahrung mit diesen Autos war ich überglücklich, dieses Modell mein Eigen nennen zu dürfen und konnte mir kaum vorstellen, dass es noch besser geht. Was war ich damals ahnungslos.

Erst durch dieses Auto lernte ich den bei mir praktisch um die Ecke ansässigen Caterham-Händler kennen. Das war natürlich mehr als günstig, konnte ich mein Auto so ganz einfach zur passenden Werkstatt bringen. Zwar stammt die verbaute Antriebstechnik überwiegend aus der Großserie und der Rest ist so gut zugänglich, dass eigentlich jede normale Werkstatt mit Sachverstand so einen Caterham grundsätzlich warten kann, aber die Lösung mit der Fachwerkstatt war mir dann doch deutlich sympathischer. Dabei fällt mir gerade wieder ein, was für ein Gesicht die versammelte Werkstatt-Truppe beim örtlichen Opel-Autohaus machte, als ich

the technical data: Caterham Seven HPC with S3 chassis (the only available option at that time), approx. 600kg weight, 150hp from the well-known Vauxhall C20XE, rather old 205/45 R16 Michelin tires (which were probably not changed since the first registration), narrow track (1995 there was no wide track option either), 5-speed transmission, no locking differential, full weather equipment with windscreen, doors, roof, heater and spare wheel carrier incl. spare wheel. The bodywork was unpainted so far (thus bare aluminum) and the nose cone and fenders were British Racing Green, thus the classical Look. With still little experience with these cars I was overjoyed to be allowed to call this thing my own and could hardly imagine that it would go even better. You could say I was clueless at that time!

Only through this car that I got to know the Caterham dealer who was seated right around the corner. That was of course more than fortunate, I could bring my car to the suitable workshop. Although the installed drivetrain comes mainly from the mass production and the rest is so well accessible that actually every normal workshop with expert knowledge can maintain such a Caterham, the specialist workshop option was much more welcome to me. While writing this, I just remembered the faces of the entire work-



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



den Zahnriemen wechseln lassen wollte. Da war Stimmung in der Bude. Hat aber trotzdem problemlos geklappt, nachdem ich dem Werkstattmeister gezeigt hatte, wie man die Nase abbaut, womit der Motor von drei Seiten komplett frei vor einem liegt. Ist schon ziemlich wartungsfreundlich das Ganze.

Aber zurück zu meinem Auto, das bis zu diesem Zeitpunkt das fahrdynamische Nonplusultra für mich darstellte. Die erste Baustelle hatte ich noch selbst identifiziert, was auch nicht schwer war, die Reifen mussten getauscht werden und so ersetzte ich die alten Michelin-Holz-Sport durch Yokohama A539 in gleicher Dimension. Dass ein Reifen, der in Tests der Fachpresse nicht ganz schlecht abschneidet, nicht auf jedem Fahrzeug funktionieren muss, wurde mir erst hinterher vollkommen klar. Es war aber (neben anderen Faktoren) auch der für Caterham-Verhältnisse ungewöhnlich großen Dimension und den verhältnismäßig schweren Felgen geschuldet, dass ich auch mit den Yokohamas nie richtig glücklich geworden bin. Aber auch das merkte ich erst so richtig, nachdem ich die erste Probefahrt mit einem anderen Caterham absolviert hatte. Es handelte sich dabei um einen deutlich moderneren Roadsport 160 in R300-Spezifikation mit dem Rover K-Serie-Motor mit 160PS, 6-Gang-Getriebe, Sperrdifferential, SV-Chassis mit breitere Spur (SV steht übrigens nicht für Serie „römisch“ fünf sondern für Special Vehicle) und der mittlerweile normalen 15-Zoll-Bereifung in 195/45 R15 Avon CR500 (ein gut zum Caterham passender Sportreifen, der auch bei Regen noch ein halbwegs vernünftiges Fahren ermöglicht, aber auch kein Hardcore Semislick ist). Der Unterschied zu meinem Auto war derart frappierend, dass praktisch augenblicklich der Wunsch in mir aufkam, einiges an meinem Caterham zu verändern.

Also fing ich Schritt für Schritt an, das Auto zu modifizieren. Schritt eins betraf die Räder. Nachdem der Wechsel auf ein anderes Reifenfabrikat nicht den gewünschten Effekt brachte, mussten ganz andere Räder her. Also wechselte ich auf die gleichen Räder, wie sie der von mir gefahrenen R300 hatte. Der Erfolg stellte sich augenblicklich ein, was angesichts der gewaltigen Gewichtsunterschiede von meinen 16Zöllern zu den neuen 15Zöllern auch nicht wirklich wundert. Das Auto fühlte sich gleich eine ganze Klasse dynamischer an und mir wurde klar, warum die 16Zöllern in der Caterham-Szene eher belächelt werden. Da der Opelmotor relativ schwer ist, galt es einem weiteren Problem auf den Zahn zu fühlen, dem Einlenkverhalten und einer vergleichsweise großen Untersteuertendenz. Das alles ist natürlich Jammern auf hohem Niveau und auch nur im direkten Vergleich zum R300 zu betrachten. Also wurde die breite Spur der neueren Modelle verbaut und auch dies brachte den Wagen einen Schritt weiter in die richtige Richtung. Der nächste Schritt betraf das Gesamtgewicht, aber da gibt es bei einem Caterham nicht viel Potential. Einzig der Reserveradträger inkl. Reserverad musste dran glauben, was das Auto dann auch gleich optisch noch einen Schritt weiter hin zum Sportwagen und weg vom Oldtimer brachte. Und das war dann der Punkt, an dem ich eine Entscheidung fällen musste, denn weitere Schritte würden umständlicher werden und klar ins Geld gehen. Die verbliebenen Baustellen heißen Getriebe und Motor. Ich erkläre kurz warum.

Das Getriebe litt beim schnellen Schalten vom ersten in den zweiten Gang unter verschlissenen Synchronringen, ein Problem, dass aber tatsächlich nur beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang auftrat, weshalb ich damit noch einigermaßen leben konnte. Nachdem ich jedoch den R300 mit dem Sechsganggetriebe gefahren hatte, war wieder mal alles anders. Dieses Getriebe lässt sich dermaßen schnell durchschalten und hat so enge Ganganschlüsse mit enger Spreizung, dass es eine reine Freude ist. Man gerät beim zügigen Beschleunigen geradezu in einen Schaltrausch bei dem man sich fast fühlt, wie der junge John Connor, der in Terminator 2

shop crew at the local Vauxhall dealership when I wanted them to change the timing belt. But it still worked without any problems after I showed the chief engineer how to remove the nose, so the engine is completely accessible from three directions. The whole thing is quite maintenance-friendly.

But back to my car, which up to that point was the ultimate in driving dynamics for me. The first to do item I had identified myself, the tires had to be changed and so I replaced the old Michelin wooden sports by Yokohama A539 in the same size. The fact that a tire that didn't perform badly in tests by the motor press doesn't have to work on every vehicle only became clear to me later. But (among other factors) it was also due to the unusually large tire size (for a Caterham) and the relatively heavy rims that I was never really happy with the Yokohamas either. But I only noticed that after the first test drive with another Caterham. It was a much more modern Roadsport 160 in R300 specification with the Rover K-series engine sporting 160hp, 6-speed gearbox, limited slip differential, SV chassis with wider track (SV does not stand for the roman numeral five but for "Special Vehicle") and the usual 15-inch tires in 195/45 R15 Avon CR500 (a sport tire that fits well to the Caterham, which allows for halfway reasonable driving even in the rain, while not being a hardcore semi). The difference to my car was so striking, that practically instantly the desire arose in me to upgrade parts of my Caterham.

So, step by step, I started modifying the car. Step one concerned the wheels. After the change to another tire brand did not have the desired effect, completely different wheels had to be sourcee. So I changed to the same wheels the R300 had. The success came instantly, which is not really surprising considering the huge weight differences from my 16 inches to the new 15 inches. The car immediately felt much more dynamic and I realized why the 16 inches were frowned at in the Caterham scene. Since the Vauxhall engine is relatively heavy, another problem had to be tackled, the steering behaviour and a comparatively large understeering tendency. All this is of course a high level of whining and can only be seen in direct comparison to the R300. So I upgraded to the wide track of the newer models. This also brought the car a step further in the right direction. The next step was the total weight, but there is not much potential with a Caterham. Only the spare wheel carrier including spare wheel had to go, which brought the car optically another step further towards being a sports car and away from being an oldtimer. At that point I had to make a decision, because further steps would become more cumbersome and would cost a fortune. The remaining issues were called gearbox and engine. I will explain briefly why.

The gearbox suffered from worn synchronizer rings when I changed gears quickly from first to second gear, a problem that actually only occurred when I changed gears from first to second gear, so I could live with it to some extent. But after I had driven the R300 with the six-speed gearbox, everything was different again. This gearbox is so quick to shift through and has such tight gear connections with such a narrow spread that it's a real pleasure. When accelerating quickly, you almost get into a shifting frenzy where you feel like the young John Connor who flees from the T1000 in Terminator 2 with his bike and shifts through

mit seinem Mopped vor dem T1000 flieht und dabei gefühlte 120 Gänge durchschaltet. Einfach geil! Aber Getriebeumbau inkl. Differential wäre mir zu teuer gekommen.

Der Motor, wohl gemerkt der allseits beliebte und ausgezeichnete C20XE von Opel, war im leichten Caterham praktisch chancenlos gegen den Rover-K-Serie-Motor im R300, der wesentlich leichter und viel drehfreudiger ist und somit viel besser zum Charakter des Autos passt. Warum der C20XE im Caterham nicht so drehfreudig ist, wie ich ihn aus verschiedenen Opel-Modellen kannte, kann ich mir auch im Nachhinein nur dadurch erklären, dass er im Caterham längs eingebaut wurde und somit sowohl der Krümmer und Auspuff als auch der Ansaugbereich anders gestaltet ist. Oberhalb von 6.000U/min fühlte er sich irgendwie leblos und gequält an. Auch ein Motorumbau schied allerdings nach sehr kurzer Überlegung aus.

Also arrangierte ich mich mit meinem modifizierten HPC und so richtig unzufrieden war ich ja auch nie. Nur ist das Bessere eben des Guten Feind und so schmiedete ich langsam Pläne, für einen Nachfolger. Weitere Probefahrten mit den kleinen Versionen mit nur 120PS aus 1,6ltr bestärkten mich in diesem Entschluss. Ein solcher mit dem Ford-Sigma-Motor gefahrener Caterham SV mit der kleinen 13-Zoll-Bereifung und dem Sechsganggetriebe begeisterte mich ebenfalls sehr. Trotz des Leistungsdefizits von 30PS ging der gefühlt kein Stück schlechter als meiner, hatte aber ein klar besseres Handling (auch dank der 13Zöller) und dieses geniale Schaltgefühl des Sechsganggetriebes.

(Fortsetzung folgt) ■

apparently 120 gears. Simply awesome! But exchanging the gearbox including the differential would have been too expensive for me.

The engine, the popular and excellent C20XE from Vauxhall, didn't stand a chance against the Rover K-series engine in the R300, which is much lighter and much more agile and therefore fits much better to the character of such a light car. Why the C20XE in the Caterham is not as high revving as I knew it from various Vauxhall models, I can only guess. Maybe it's the fact that it was installed longitudinally in the HPC and thus both the manifold and exhaust as well as the intake area is designed differently. Above 6,000 rpm it felt somehow lifeless and tortured. However, even an engine conversion was ruled out after a very short consideration.

So I arranged myself with my modified HPC and I was never really dissatisfied. Only the better is the enemy of the good and so I slowly forged plans for a successor. Further test drives with the lesser versions with only 120bhp from 1,6ltr confirmed me in this decision. A Caterham SV propelled by the Ford Sigma engine with the small 13-inch tyres and the six-speed gearbox also impressed me a lot. Despite the power deficit of 30hp, it felt no worse than mine, but had a clearly better handling (also thanks to the 13 inches) and this ingenious shift feeling of the six-speed transmission.

(to be continued) ■



JULI

Donnerstag, 4. bis Sonntag, 7. Juli

🇩🇪 Festival of Speed
Goodwood

Sonntag, 14. Juli

🇩🇪 Nürburgring: Sport1 Trackday
Wir treffen uns am Caterham Stand

Samstag, 20. bis Sonntag, 21. Juli

🇩🇪 Caterham Motorsport
Spa-Francorchamps (with British GT)

Sonntag, 28. Juli

🇩🇪 Passenger Ride - Rund um Caterham
Deutschland, Dierdorf

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 - Treffen der Engländer,
Dierdorf

im Oktober tbd

🇩🇪 Mitgliederversammlung des
Caterham Car Club am Nürburgring

WEITERE TERMINE:

Seven-Treffen

🇩🇪 www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

🇩🇪 www.isos.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 info@CaterhamCar.Club
Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.

