

Tiefflieger

No. 6 - April 2013

für Caterham und Lotus Super 7 Enthusiasten

Deutschland e.V.

Seven im Fahrtlager Nürburging - fotografiert von Peter Sailer



Die Werkstatt Nr. 1

Caterham • Brian James & KTM X-Bow Authorized Partner

- KFZ Meisterbetrieb**
- Service, Inspektion und Wartung**
- Fahrwerksoptimierung und Einstellung**
- Fahrzeugelektrik**
- Restauration und Neuaufbau**
- Unfallinstandsetzung, Chassis- und Karosseriereparaturen**
- Getriebeinstandsetzung und Übersetzungsänderung**
- Differenzialsperren, Lieferung, Einbau und Revision**
- Produktion/Reparatur von Glas- und Kohlefaserverstärkten Produkten**
- Opel C 20 XE und Rover K-Series Spezialist**

Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung und vertrauen Sie unserem Know How. Optimieren sie Ihr Fahrzeug mit sorgfältig ausgesuchten Produkten aus unserem Lieferprogramm.



Westermann Motorsport
Neufeldstr. 10
D-76456 Kuppenheim

Tel: +49 (0) 72 22 / 94 24 - 0
Fax: +49 (0) 72 22 / 94 24 - 24
www.mog-racing.com

Diesen Monat:

Picture Gallery	2
Andy's Blog.....	4
Colin Chapmans unbekanntes Tagebuch entdeckt!	4
Welcome to our new members.....	5
Zweimal Roadster made in Britain	5
News and events	6
Leserbrief	8
Besuch bei Nummer 6 - the Prisoner in Portmeirion	10
Best of British ... Made in Germany	12
Traditioneller CATERHAM Neujahrsbrunch by Hoffmann & Rink	18
Caterham - Service auch in Nürnberg	20
Seven Leute	22
„Umweltzonen“ und andere unnötige Regelungen	24
Kevin Kent.....	25
You never beat a Black Brick	26
Seven Leute II	34
Mach' mir doch mal den Kujau!	36
5,6,Seven-oder „Wie verbringe ich meine nicht vorhandene Freizeit?“ Teil 2	40
Inquisition im Schweizerland.....	43
Seven von Deutschland in die Schweiz eingeführt Einfach oder nicht?	44
Farewell Caterham South	46
Hinter dem Lenkrad des neusten Caterham Rennwagens	48
Wie alles begann	50
Das legendäre Ohio-Rennen	52
Veranstaltungskalender	54
TONI der Tuner	55
Der Tiefflieger - der Inhalt - euer Inhalt	55
Kleine Anzeigen	56
Mitgliederkarte	57

© 2013, Caterham Car Club Deutschland e.V.

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 Caterham Car Club Deutschland e.V.
Die Verwendung von geschützten Markennamen, Handelsnamen, Gebrauchsmuster und Markenlogos in dieser Zeitschrift stellt keine Urheberrechts-Verletzung dar, sondern dient als illustrativer Hinweis. Auch wenn diese an den jeweiligen Stellen nicht als solche gekennzeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen.
Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Hersteller und unterliegen deren Copyright Bestimmungen.

Impressum:

Herausgeber und verantwortlich für Inhalte:
Caterham Car Club Deutschland e.V.
Grüner Weg 1
55288 Armsheim
Eingetragen im Amtsgericht Mainz
VR 40148
Telefon +49 6734 960026
Telefax +49 6734 960027

email: info@caterhamcarclub.de
www.caterhamcarclub.de

Redaktion:

Andreas Seydell
Dr. Martin Stather

Layout und Design:

Andreas Seydell in Anlehnung an
Lowflying vom Lotus Seven Club

Anzeigen und Berichte bitte an:
tiefflieger@caterhamcarclub.de

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

Erscheinungsweise: 1/4-jährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe
No. 6 - April 2013 ist der 10. März

Der Bezugpreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Alexander von Canal	David Degenkolb
Peter Sailer	Uwe Weiler
Gerhard Lohrmann	Manfred Hofstädter
Kurt Hoffmann	Peter Balzer
Peter Meyer	Dr. Pip Jones
Ulli Helms	u.a.





Links: Caterham in Caterham

Oben: Ostern ohne Schnee und mit Seven ?

Rechts oben: Caterhamfahrer glücklich nach Reparatur



Tankstelle an der Rennstrecke Castle Combe



Links: Caterham-Lieferung

Sehnsucht nach Kurven



ANDY'S BLOG

Sterben in Raten ?

17 Jahre lang war Caterham South der Verkaufsraum in Caterham, der die Legende leben ließ.

Ein VW kommt aus Wolfsburg, ein Porsche aus Zuffenhausen und der Daimler aus Stuttgart.

Es ist schade, das der Caterham nun keine Verbindung mehr zu Caterham hat.

Zehn magische Sevenfragen

Die zehn magischen Sevenfragen sind eigentlich nicht schwer zu beantworten - diesmal haben wir gleich zwei Beantworter.

Wobei - der eine fährt keinen Seven und der andere fährt keinen Seven mehr.

Dafür haben wir - solange der Vorrat reicht, vom Zweiten die Visitenkarte beigelegt.

Der Kalender füllt sich

Bis jetzt haben wir es immer vermieden, „Gegenveranstaltungen“ zu anderen Vereinen/Gruppierungen zu planen.

Dann kam der Lotus Seven Club (uk) und plante kurzfristig seine 30-Jahr-Feier am Samstag, 1. Juni - da wo wir unser LSOS meets CCCD-Meeting durchführen.

Auf dem letzten Area-Repräsentanten-Meeting des Lotus Seven Club Anfang März - Florian und ich vertraten hier Deutschland - haben wir uns über diese extrem kurze Terminfestlegung zu so einer runden Geburtstagszahl schon beschwert.

Schweren Herzens hat sich der Vorstand jetzt gesplittet und so werden auch wir durch Florian dort würdig vertreten.

Der Kalender füllt sich II

Der Lotus Seven Club wird 30, der Caterham wird dieses Jahr 40 - und auch Caterham Cars hat noch keinen endgültigen Termin, wann und wo die Feier über die Bühne geht.

Wir sind ja flexibel - aber man kann auch nicht an jeder Veranstaltung teilnehmen.

Colin Chapmans unbekanntes Tagebuch entdeckt!

Wir erinnern uns – gerade kürzlich wurde in Caterham das Abschiedsfest mit Schinken-Sandwiches, Bier und einem Teile-Flohmarkt gefeiert, da der alte, historische Showroom von Caterham Cars Investoren weichen musste. 1959 hatten 5 Leute, darunter Graham Nearn, eine Folge von Garagen hinter einer Tankstelle in Caterham, Surrey, erworben, die vorher dem Rennfahrer Anthony „Tony“ Crook gehörte, der dort seine Cooper-Bristol Rennwagen präparierte. Bald darauf, nämlich im Jahre 1962, war Graham Nearn allein dort – die anderen hatten schnell das Interesse daran verloren. Caterham Car Sales und Caterham Coachworks entstanden und schufen für Nearn eine halbwegs solide Basis für den Verkauf, Wartung und Reparatur von Sportwagen. In dieser Zeit waren Caterham Car Sales schon eines der wenigen Lotus-Centres, die Lotus Autos verkaufen durften. Logisch, dass man sich hie und da mit Colin Chapman traf, nicht zuletzt deshalb, weil der „Guv´nor“ einmal mehr Preissenkungen auf Kosten der Händler durchsetzen wollte.

Chapman war bekannt dafür, dass er ausführlich Tagebuch schrieb – diese Tagebücher sind bis heute in Ketteringham Hall bei seiner Witwe Hazel und nur ausgewählten Journalisten zugänglich. Bei einer dieser Gelegenheiten, bei der Chapman in Caterham vorbeischaute, muss es dann passiert sein, dass ihm eines „abhanden“ kam...

Unser Informant, der zur Trauerfeier nach Caterham gereist war, wurde beim Flohmarkt auf ein kleines blaues Büchlein aufmerksam, das einen Schutzumschlag mit der Aufschrift „Aerodynamics Basics“ trug und das unter anderen Unterlagen auf einem der Flohmarkt-Biertische lag. Die Leute bei Caterham hatten alles, was nicht irgendwo von Wert erschien, ausgeräumt, darunter auch noch alte Akten aus der Zeit von Graham Nearn, und zum Flohmarkt gegeben. Unser Finder erstand das Büchlein für 7 p und traute seinen Augen kaum, als er hineinsah. Mit seiner typisch fast unleserlichen Schrift stand da vorne im Umschlag: Diary, A. C. B. Chapman 1959-.

Sollte das tatsächlich..also, ja, doch, es war tatsächlich so! Wir vom Tiefflieger durften exklusiv einen Blick hineinwerfen und Auszüge daraus drucken. Hier nur ein paar Beispiele als kleiner Appetithappen:

14.9.1958 – Brands Hatch; heute so einen verrückten Schotten kennen gelernt – fährt wie der Teufel und hat meinen ganzen Whisky ausgetrunken, nachdem er mit einem Elite gewonnen hat. Heißt Jim Clark, riecht aber nach nassem Schaf. Diese Schotten!

1.1.1959 – Der günstige Schampus von Tesco´s hat mir den Rest gegeben – im wahren Sinne des Wortes, nachdem Hazel mir diesen kurz nach 12 über den Kopf gekippt hat. Hoffentlich bekommt man davon keinen Haarausfall. Dafür Mike Costin den letzten Rest Steak and Kidney Pie weggeschnappt – schließlich bin ich der Boss!

7.2.1959 – In Caterham bei Graham Nearn. Er will seine Auto-Baracke CCS nennen. Fühle mich geschmeichelt – Colin Chapman Store.

8.2.1959 – Keine Vision der Mann, völlig unmöglich! Er nennt seinen Laden Caterham Car Sales und nicht Colin Chapman Store! Bei so einem völlig uninspirierten Namen kann er mal schauen, ob er auch nur ein Auto verkauft! Und dann hat er auch noch die Stirn, mir zu sagen, er hätte schon mal zuverlässigere Autos verkauft! Na, jedenfalls nicht von uns!

17.1.1960 – wieder mal bei Nearn, er muss endlich verstehen, dass er von uns Chassis, einen Kabelbaum und einen Motor bekommt – den Rest muss er sich schon selbst zusammensuchen. Schließlich heißt das Ding nicht umsonst Kit Car! Außerdem muss er die Kisten schon in Cheshunt abholen – ein professioneller Transport kostet ja so viel wie ein ganzer Seven! Dann beschwert er sich ständig, dass angeblich Schrauben, einmal eine Achse und ein anderes Mal ein paar Instrumente fehlen – ja bin ich denn ein Kiosk? Soll er mal selbst einen Seven produzieren, dann weiß er, wie das ist! Wie soll ich denn Millionär werden wenn nicht auf seine Kosten???

3.4. 1964 – Immer wieder dieser Nearn! Langsam geht mir der Kerl auf den Zeiger. Wenn er unsere Autos nicht verkaufen würde...

Immer wieder beschwert er sich, dass die Autos kaputt gingen – ja, was macht er denn damit? Fahren etwa? Er soll sie doch nur verkaufen, Garantie geben wir ja eh´keine!

30.6. 1973 – Die ganze Operation „7“ an Nearn von Caterham übergeben. Für jedes bei ihnen gebaute Auto bekommen wir 100 Pfund Sterling – haha, er wird bald merken, dass das kein Zuckerschlecken wird! In spätestens einem Jahr ist der doch pleite!

Aktuell wird ein Verlag für das Tagebuch gesucht; wahrscheinlicher Titel:
„Ziemlich beste Freunde“.

Martin Stather

Der Caterham Car Club begrüßt seine neuen Mitglieder ...

„Welcome!“ to our new members

Oliver Brucker - Obersulm

Jörg Witte - Nürtingen

Günter Reisenbauer - Seiersberg

Ralph Lohmeyer - Alsdorf

Alexander Köhler - Münzenberg

Alexander Hirzle - Ühlingen-Birkendorf

Alexander Lehmkuhl - Halle

Jörg Wildner - Pirna

Heinz Jürgens - Bonndorf

Manfred Klektau - Vlotho

Thomas Kolb - Singen-Hohentwiel

Urs Perini - Wohlenschwil

Roger Savarè - Emmenbrücke

Michael Alexa - Bodmann-Ludwigshafen

Manfred Galetzka - Neunkirchen

Dieter Starke - Neuhausen

Franz Graul - Gutenzell

Reinhard Adam - Nürnberg

Wolfgang Liebherr - Kempten

Rolf Bartz - Mayen

Holger Püchner - Eningen u.A.

Ulrich Helms - Hannover

Thomas Seeger - Rheinfelden

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?

Zweimal Roadster made in Britain

Schon während der Schulzeit in den 50er Jahren haben mich Sportwagen - besonders britische - begeistert. Mit meinem ersten MG fuhr ich 1964 natürlich auch zum 1000 km GT-Rennen auf den Nürburgring ...

Story von Dr. Ing. Manfred Hofstädter, Bilder von Gabi Hofstädter

Nach Rennende drehte ich selbst zwei – damals noch kostenlose! – Runden durch die „grüne Hölle“. Leider war ich dabei mit den 54 PS meines MG TD nicht wesentlich flotter als ein VW-Käfer.

Bei dieser Gelegenheit fiel mir erstmals ein kleiner aber sehr flinker britischer Roadster auf, den ich später als Lotus Super 7 identifizierte. So ein Wägelchen müsste noch mehr Fahrvergnügen bieten, dachte ich mir. Jahre später bei einem Oldtimer-Treffen in Bad Neuenahr kreuzte meinen Weg wieder ein Super 7. Auch dieser Typ - vermutlich Serie 3 - begeisterte mich.

Die Autos der Marke MG gefallen mir zwar bis heute (TF von 1955) sehr, aber der Wunsch nach etwas deutlich zügigerer Fortbewegung und vor allem auch Beschleunigung blieb weiter wach. Anläufe einen neuen oder gebrauchten Super 7 zu erwerben, scheiterten am (Neu-) Preis oder am Zustand der Fahrzeuge, denn ein Schrauberobjekt hatte ich schon. Vor gut fünf Jahren fand sich dann bei Kurt Hoffmann ein Seven,

der endlich meinen Vorstellungen in jeder Hinsicht entsprach und, der dann dank der Ermunterung durch meine liebe Frau Gaby, Einzug in unsere Roadstergarage hielt.

Seitdem haben wir schon viele tolle

Fahrten mit unserem Caterham unternommen und dabei als besonderes Erlebnis eine Reise nach Italien über möglichst viele Pässe. Das erwartete Fahrvergnügen hat unser Caterham voll und ganz bestätigt.





Standplatz für's Zelt und die Sevens ist gebucht

Für die Classic Days Schloß Dyck haben wir einen Standplatz für unser neues Clubzelt sowie 10 Caterhams reserviert. Die Tickets müssen - damit Ihr auf die CCCD-Standfläche mit euren Sevens dürft - zentral über den Verein bestellt werden.
Um Anmeldung wird gebeten.



Open Day bei Caterham Cars Kempten

Am 14. April, zwischen 10.00 und 16.00 Uhr treffen sich wieder die Freunde von CCK zum Open Day in Kempten.



Caterham stellt neuen Motor vor

Auf der 38. Pariser Rétromobile hat Caterham Cars seinen - ab Sommer lieferbaren - neuen EU5 Duratec Motor vorgestellt. Preise und Leistungen stehen noch nicht fest.



Frauenpower mit Seven

Auf der Retro Classics hat Peter Sailer diese interessante Frauenpower gefunden:

Und die Damen sind noch nicht Mitglied im CCCD!



Unsere Leistungen:

- Original Ersatzteile
- Softbits for Sevens
alleiniger Deutschland Importeur
- CCK Sonderanfertigungen
z.B. klappengesteuerte Sidepipe mit TÜV bis 109 dB und Motorumrüstungen EU3 / EU4
- Drift-Events 2013
auch als Firmenevents oder Gutscheine
- Die Nr. 1 wenn es um den Import von gebrauchten Rechtslenker-Caterham geht
- Unsere Gutscheine
das besondere Geschenk zu allen Anlässen
- Hol- und Bringservice
- Profitieren Sie von der Erfahrung aus 63 eigenen Caterham Aufbauten
- Vermietung - Urlaub und Seven fahren

CCK - Caterham Cars Kempten
VERKAUF-VERMIETUNG-SERVICE-TUNING

Gewerbestr. 7
87439 Kempten
Tel. 0831 95 50 2

www.caterham-cars-kempten.de
info@caterham-cars-kempten.de



Drift Events 2015 jetzt buchen!



Winteraktionspreis Umbau RHD auf LHD



For sale! 280 PS Duratec 2.3



Thomas Böbel gewinnt auf CCK-CSR die CST-Race-Class 2012. Herzlichen Glückwunsch lieber Thomas



Softbits Eigenkreation- weiße Türen, weißes Dach von Thomas

Goodwood Revival 2013

Alexander von Canal plant diesen Event im Herbst zu besuchen. Wer fährt mit? Wer hat Infos? Wer hat Tipps?

St. Moritz 2013

Es ist wieder soweit, das Programm für das diesjährige Meeting in St. Moritz ist online. Ihr könnt euch wie letztes Jahr über das Anmeldeformular auf der Website anmelden.

Der Anmeldeschluss ist der 31. Mai 2013:

www.int7meeting.ch

Falls ihr Fragen habt, könnt ihr uns gerne über int7meeting@lsos.ch kontaktieren.

Wir freuen uns auf euch.

Beste Grüsse Vanessa, Dany und Brigitte
OK Team - Int. Lotus Seven Meeting St. Moritz
int7meeting@lsos.ch +41 (0) 79 377 14 35

LSOS meets CCCD - Bad Hindeland

Die ersten Event-Teilnehmer treffen sich am Donnerstag on the Road und fahren gemeinsam nach Bad Hindelang.

Am Freitag touren wir dann in Richtung Kempten und treffen gegen Mittag bei Gunther und Rita Schleyer bei CCK ein.

Weitere Infos folgen im Forum.

Leserbrief

Liebe Caterham - Freunde,

ich finde unser Clubzeichen sehr ansprechend und auch traditionell, aber vielleicht ist es auch etwas verwirrend.

Der Caterham Car Club sollte ein Club für alle Caterhams sein, aber mit der „7“, im Zeichen konzentriert sich doch alles auf den Seven. Ausnahmslos alle Caterhamautomobilbeiträge und auch alle Kalenderblätter der letzten Jahre zeigen den Seven.

Dass es z.B. einen Caterham 21 gibt, ist den wenigsten bekannt, daher als Anlage ein Foto zur Veröffentlichung. Dieses Fahrzeug ist mit 48 Stück äußerst rar und im Prinzip ein verkleideter Seven.

Und wenn es denn überwiegend die legendären Seven sind, dann, liebe Freunde, warum um Himmels willen meist im Stand bzw. in Parkposition?

Die Faszination der unglaublichen Straßenlage sollte doch in Kurvenfotos dokumentiert werden und nicht stehend am Straßenrand, als ob diese Fahrzeuge ständig Pannen hätten.

Ich rege daher Bewegungsfotos an, um dem Fahrzeug gerecht zu werden.

Freue mich auf den nächsten Überflieger, der übrigens ein hohes Niveau hat und sehr unterhaltsam ist. Danke den Machern!

Alexander von Canal

Hockenheim Historic 2013

Wetterabhängig treffen sich die Caterham Car Club Mitglieder wieder am Samstag, den 20. April auf dem Markenclubparkplatz.

Bad Rehburger CCCD Grill Event 2013

Am 1. September findet das 6. Bad Rehburger Roadster- und Oldtimertreffen statt.

Der CCCD plant hierzu ein Event:

- Anreise am Freitag, 30.8.
- Ausfahrt am Samstag, den 31.8.
- gemeinsamer Besuch des 6. Bad Rehburger Roadster- und Oldtimertreffen am Sonntag, 1.9.

Unterkunftsmöglichkeiten werden organisiert.



Caterham S3-Sitztest

Hallo Caterham Car Club,

ich bin auf der Suche nach einem gebrauchten Caterham. Ich besaß im Jahr 2005 bereits einen neuen Roadsport mit SV-Chassis (ich bin 2 m groß).

Um nun prüfen zu können, ob unbedingt ein SV-Chassis notwendig ist, würde ich mich gerne in ein normales Modell hineinsetzen.

Deshalb nun meine Anfrage, ob es im norddeutschen Raum ein Clubmitglied gibt, wo ich einmal „Probesitzen“ könnte.

Mein Wohnort ist in 27356 Rotenburg, im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover. Für eine „Vermittlung“ an einen norddeutschen Sevenbesitzer wäre ich sehr dankbar.

Viele Grüße

Ralf Hesse

Mobil: 0173-7360011

Home: 04269-918191

Fax: 0421-3306382

E-Mail: ralfhesse@gmx.de

Wer hilft - und meldet sich bei Ralf?



Ihr Schlüssel zum individuellen Schutz

Die Zurich Kfz-Versicherung erfüllt Ihre individuellen Wünsche durch flexible und innovative Angebote. Bausteine wie Rabattschutz und WerkstattPlus sind frei wählbar. Egal, für welches Fahrzeug Sie Versicherungsschutz benötigen, wir beraten Sie partnerschaftlich und kompetent. Zurich HelpPoint. Weil Sie uns wichtig sind.

Bezirksdirektion Frank Mischlich

Am Sportplatz 14
57644 Hattert
Telefon 02662 939291
Fax 02662 940545
Mobil 0171 7745600
mischlich@zuerich.de



Fernflieger

Nach dem Meet Your Maker 2012 haben Sybille und ich noch ein paar Tage Urlaub drangehängt. Wir wollten die englische Westküste besuchen, Wales war angesagt. Und wenn man schon mal in Wales ist, nun ja, als Caterhamfahrer ist es dann Pflicht, eine kleine Stadt im nördlichen Wales zu besuchen.

Story und Fotos von Andreas Seydell

Besuch bei Nummer 6 - The Prisoner in Portmeirion

Die Abfahrt der anderen Clubmitglieder vom Treffen war etwas zerstückelt. Die Einen mussten Huckepack zur Fähre getragen werden, die Anderen fuhren nochmals in kleineren Gruppen gen Fähre.

Den Sonntag verbrachten wir mit Peter u. Helga Sailer - wir machten einen kleinen Abstecher nach Southampton und bestaunten die Queen Mary2 beim Ablegen - das Wetter war noch annehmbar. Am Montag, wir wollten wieder über Southampton gen Wales fahren, schüttete es aus Kübeln.

Durch 20 cm tiefe Pfützen ging grad noch so, das Dach war sowieso drauf. Wie Youtube-Videos zeigen, sind an diesem Morgen einige Kinder in Südengland mit dem Schlauchboot zur Schule gerudert.

Peter hatten wir an irgend einer der tiefen Pfützen verloren, trafen die Zwei aber nochmal auf einer Landstraße zur ersten Hilfe für seinen Caterham.

Je weiter wir dann nordwestlich kamen, um so trockener wurde das Wetter. So haben wir dann zwar völlig durchweicht aber bei herrlichem Sonnenuntergang die schöne Westküste erreicht. Das kleine Hotel - 6 Zimmer - ließ uns die Nässe bald vergessen.

Nach einem Tag Trocknungspause ging es dann nach Portmeirion.

Portmeirion ist ein kleines schnuckliges Dorf im Norden von Wales. Das Dorf wurde zwischen 1925 und 1975 von Sir Bertram Clough Williams-Ellis im bunten Stil eines italienischen Mittelmeerdorfes aufgebaut.

Berühmt wurde das Dorf - wie auch sonst - durch das Fernsehen. Die surrealistische Fernsehserie "The Prisoner - Nummer 6" startet im Vorspann mit Patrick McGoohan - wie soll es anders sein - mit einem Lotus Seven (S2), geliehen bei Graham Nearn, dem Lotus Seven Vertreter aus Caterham.

Patrick McGoohan - Geheimagent Nr. 6 - fuhr durch London in eine Tiefgarage und

das jedesmal im Vorspann.

Das waren die ersten Bilder vom Seven, die sich mir "ins Hirn eingebrannt" haben.

Die surrealistische Fernsehserie findet selbst heute immer noch großen Anklang. In Deutschland hat sich hierzu sogar ein eigener Verein gegründet, der regelmäßige Treffen veranstaltet, Theateraufführungen abhält und - natürlich regelmäßig zu den Jahrestreffen nach Portmeirion fährt:

www.nummer6-theprisoner.de

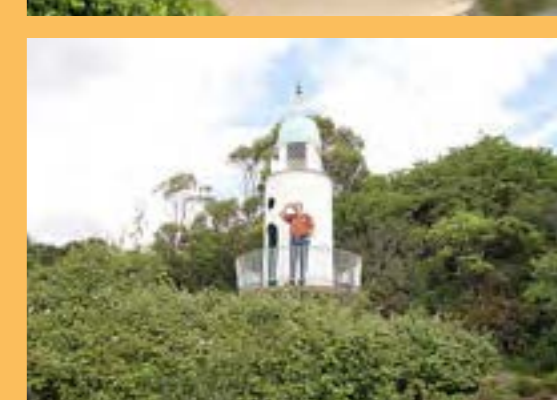
Doch zurück nach Portmeirion: Die baldige und korrekte Ankunft wird jedem Prisoner-Fan an der Zufahrtstraße überdeutlich dargestellt. Dutzende Schilder mit verschiedenen Motiven aus der Serie schmückten die Zufahrt. Dann das übliche „klassische“ Parken, das heißt die Fahrzeuge parken auf einer schönen Wiese, ein kleiner Fußmarsch und nach dem Lösen der obligatorischen Eintrittskarten für den Park durchschreitet man das Stadttor und steht mitten im „Film“. Über der gesamten Anlage liegt ein Flair von „The Prisoner“, die Verkaufsstände voller T-Shirts „I am not a number I am a free man“, Tee-Tassen, Ess-Service, Besteck, Dieses Dorf/diesen Park muss man gesehen haben.

Wie auch im Film, sind die kleinen, teilweise kitschig bunten Häuser Hotelzimmer, die man regulär buchen kann. Es folgte noch ein Strandspaziergang mit dem obligatorischen Blick vom Leuchtturm und eine kleine Wanderung durch den großen Wald, unterstützt durch eine „Bimmelbahnrundfahrt“.

Nach ein paar Stunden hat es uns dann wieder zum Hotel gezogen, faul die Füße hoch legen um dann abends im Pub ein paar Ales zu trinken und walisisches Lamm essen.

Am nächsten Tag ging es dann noch nach Liverpool, auch hier muß ein Beatles-Fan hin, wenn er in der Nähe ist.

Aber das ist eine andere Story für ein anderes Club-Magazin



Ganz zu Anfang möchte ich euch warnen und mich entschuldigen. Ich habe eine Menge Fotos von meinem Projekt gemacht - das Ziel dabei war zu zeigen, dass ich alles korrekt aufgebaut habe, (im Falle von TÜV-Problemen). Ich wollte die einzelnen Schritte für mich dokumentieren und ich hatte diese Infos nicht unbedingt für den Tiefflieger im Hinterkopf. Ich entschuldige mich, wenn einige der Bilder besser sein könnten. Es sind größtenteils Handy-Fotos, und nicht immer von hoher Qualität.

Story von Dr. Pip Jones

Best of British ... Made in Germany

Vor etwa zehn Jahren entstand der Traum, einen Bausatz zu kaufen. Ab und zu würde ich eine Zeitung kaufen (Total Kit Car, zum Beispiel) und ich würde die „Leistung pro British Pfund“ bewerten. Viele britische Kit Cars haben als Basis ein Triumph- oder Alt- Jaguar-Fahrgestell mit neuer Glasfaser -Haut, außerdem gibt es einige Cobra Repliken. Und es gibt die Caterham -Familie. Über die nächsten Jahre kamen gefährliche Webseiten, wie Mobile.de dazu, bei denen ich in Versuchung geriet, Preise und Optionen etwas zu ernsthaft zu prüfen. Aber glücklicherweise hatte ich wahrscheinlich 1% oder 2% mehr Interesse am Aufbauen selbst, als am Endprodukt. Nach einem Umzug hatte ich endlich eine Garage (=Werkstatt) und ich lud mir die Bauanleitung herunter. Es war ein gefährlicher Moment!

Es gab keinen Zeitdruck und ich habe nach und nach genügend Euros auf meinem Sparkonto angesammelt. Ich hatte eine Prozess-/Checkliste im Kopf, um zu prüfen, ob ich das Bauprojekt starten könnte und machte mir einen Plan. Im Effekt gab es „nur“ 4 Punkte zu prüfen:

1. Passe ich überhaupt in einen Caterham...?
2. ... mit dem Dach drauf?
3. Kann ich wieder raus aus dem Auto, ohne Rettungsdienst-Unterstützung?
4. Wie ist es, damit zu fahren?

Eine schnelle Internetsuche zeigte, dass „7 Cars and Parts“ in Neuss nicht allzu weit entfernt war und ich bin mit meiner Frau hingefahren, um die ersten zwei (und hoffentlich drei) Fragen beantwortet zu bekommen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich nur einmal oder zweimal in meinem Leben einen Caterham gesehen. Ich wusste, dass sie klein/tief sind, aber wenn Du das erste Mal neben einem Caterham stehst ...

„Hmm... könnte schwierig sein, mit meinen Knie, Rücken, Nacken, Ohren, Unterwäsche. Würde Yoga helfen? Sollte ich andere Jeans tragen?“

Thomas Klein hat mir einen Caterham Superlight R300SV gezeigt (mit Dach). Ich bin 1m87 groß und für Rugby gebaut. Die magischen Buchstaben, SV, sind wahrscheinlich Pflicht für mich.

Meine Frau und ich standen neben diesem Auto und wir wussten nicht wo anfangen. Kopf? Bein? Po? Ein hilfreicher anderer Kunde hat unser Dilemma gesehen und hat uns die Tricks gezeigt. Wir sind ein paar mal ein- und ausgestiegen, mit Dach, und es war ziemlich einfach. Das Auto war ziemlich groß und angenehm und sah so schön aus.

Gab es genügend Zeit für eine Probefahrt? Ja! Aber... dieses Auto wollte nicht starten (es war wahrscheinlich der Notaus-Schalter), aber egal... kein Probefahrt.

Der andere Kunde hat mit uns gequatscht. Er hat uns gesagt, dass er genügend Zeit hätte und wir sollten „geimpft“ werden -- als Beifahrer. Er hätte einen CSR draußen. Es gab keine Scheibe, aber wir hatten Brillen dabei. Die Beschleunigung war irre, man sitzt so tief und wir waren viel zu schnell für die kleinen Straßen. Aber diese Impfung war erfolgreich. Meine Frau hat die ganze Zeit geschrien (mit geschlossenen Augen). Diese Spielzeuge sind einfach nur Spaß.

Wir hatten einen Termin für eine Probefahrt geplant und während der Woche habe ich die Options-Liste mehrmals durchgelesen.

So... erste Probefahrt! Was für ein spannendes Gefühl. Und... ich passte nicht in das Auto! Es war ein S3, und die Pedale waren zu nah an meinen Füßen. Ich konnte drin sitzen (knapp), aber ich konnte nicht fahren.

Ich habe mit meiner Frau gesprochen, und ich habe gesagt, „Tatsache ist, ich will dieses Auto sowieso bauen, und wenn es mir nicht gefällt, kann ich es nachher verkaufen und ich würde nicht zu viel Geld verlieren. Einverstanden?“

Also haben wir einen Bausatz bestellt, ohne Probefahrt. Wir sind die Options-Liste mit Thomas durchgegangen und wir haben ein paar Kleinigkeiten in unser Liste geändert. Das Auto war bestellt und dann mussten wir warten. Und warten. Caterhams Lieferzeit war an der Obergrenze der angegebenen Lieferzeit, aber endlich war mein Bausatz da.

Während dieser Wartezeit ließ Caterham Termine manchmal verstreichen, aber ohne Grund oder Erklärung. Und ich hatte keine Geduld in dieser Zeit. Aber endlich hat Thomas Klein meinen Bausatz in Mai endlich mit einem Minivan geliefert. Es brauchte keinen Trailer. Meine Garage war sauber und bereit, ich hatte die notwendigen





Die Caterham-Werkstatt
zwischen S und HN

Wartung

Fahrwerkoptimierung

Leistungssteigerung

Motorrevision

Neuaufbauten

FS-Racing
Kai Burkert
Talstraße 10
71717 Beilstein
Tel. 01 72 / 6 41 45 89

www.mzh-net.com



Werkzeuge (Spielzeuge für Männer) gekauft. Außerdem war geplant, dass er nach dem Aufbau mein Auto abholen und für Kalibrierung, allgemeine Bau-Prüfung, und Unterstützung beim TÜV sorgen würde. Es gab keinen Termin und keinen Zeitdruck, aber ich wusste auch, je schneller mein Auto fertig wäre, desto mehr Zeit würde ich im Herbst für Spaß haben.

So, ich hatte eine Karosse, Reifen, Getriebe und Motor in meiner Garage und viele Kisten in meinem Wohnzimmer (Danke, Schatz). Ich war bereit anzufangen. Wo sollte ich anfangen? Ich muss die Bauanleitung prüfen. Problem Nr. 1: Es gab keine Bauanleitung, also habe ich Caterham gefragt. Antwort: Die Bauanleitung ist nie up-to-date, und ich sollte das PDF von der Website herunterladen (ich hatte schon eine alte Kopie) und es war eine ganz neue Version verfügbar.

Aus Sicht des Kunden kann der Kontakt mit Caterham entweder sehr gut oder ein Albtraum sein -- es ist abhängig davon, welche Telefonnummer man anruft. Zum Beispiel gab es eine „Technical Support Telephone Number“. Diese Telefonnummer ist für die Verkäufer und hilft fast niemals. Der Geheimtipp ist: Immer Sean Cummerson anrufen. Für fehlende Teile (ein regelmäßiges Problem) war er immer hilfreich und für technische Fragen würde er Fotos von halb-gebauten Autos aus Caterhams eigener Fabrik schicken, mit Erklärungen, was man leicht anders machen sollte. Sean Cummerson ist ein Held. Caterham baut viele EU-Spezifikation-Autos in-house, daher war es leicht für Sean zu Fuß zu einem anderen Bereich zu gehen, um Teile aus ungewöhnlichen Winkeln zu fotografieren.

Der Caterham Kit verändert sich ständig, aber es ist besonders schwierig für ein Auto in EU-Spezifikation. Nicht weil die Lenkung auf der falschen Seite ist, sondern weil viele „kleine“ Dinge am Auto unterschiedlich sind und einige Abweichungen sind frustrierend weil nicht dokumentiert. Ich vermute, dass die Zahl der EU-Spec.-Bausätze die von Caterham in den letzten 3 Jahren verkauft wurden, weniger als 5 ist (außer vielleicht für Geschäftszwecke in Deutschland (CCK?)) - außerhalb Grossbritanniens ist die Bausatz-Kultur nicht so verbreitet, daher lohnt es sich für Caterham nicht, eine spezielle EU-Bauanleitung zu schreiben. Aber dennoch ist der Aufbau einfach und macht Spaß - viel einfacher als der Wiederaufbau eines älteren Caterhams, vermute ich. Es lohnt sich auch nicht für Caterham eine 100%-ige Liste der Bauteile anzufertigen. Es gab viele fehlende Teile.

Es gibt fünf Seiten in der Bau-Anleitung, die man an der Wand als Checkliste für den gesamten Bau-Prozess anheften konnte und es war sehr befriedigend, an einem guten Tag, wenn ein paar Dinge aus der Liste ausgekreuzt werden konnten.

Ich hatte ungefähr fünf oder sechs Punkte beim Bau, wo ein Stück fehlte, oder es gab ein großes EU-Spec.-spezifisches Problem, das nicht in der Bau-Anleitung dokumentiert war. Nur manche Probleme waren lästig bzw. frustrierend, aber alles war Teil eines Puzzles, das letztendlich befriedigend zu lösen war; manchmal war eines auch ein dummer Fehler, der mich zum Lachen brachte.

Um euch eine Vorstellung davon zu geben, was mir an einem typischen Abend oder Wochenende bevorstand, sind hier einige Beispiele von Problemen während des Bau-Prozesses. Es gab zwei Themen, die häufig während dieses Aufbaus waren. Erstens, wenn etwas fehlte, konnte ich einen halben Tag verlieren, weil ich jede Kiste durchsuchte, um sicher zu sein, dass wirklich etwas fehlte. Zweitens, manchmal fehlte etwas Wichtiges, und ich musste den Bau-Prozess unterbrechen, weil ein wichtiges Stück fehlte. Da kann ich viele Beispiele anbieten!

1. Caterham hat S3-Bremsleitungen statt SV-Bremsleitungen geliefert, so dass sie zu kurz waren. Ein kurzer Anruf und die richtigen Teile waren zwei Tage später bei mir.

2. Eine fehlende Dichtung zwingt dich dazu, einen anderen Teil des Projekts für ein paar Tage zu verschieben.

3. Britische Autos haben besondere Anforderungen für die Registrierung (IVA Approval) wie Gumminippel für Löcher, Schutz für

mögliche scharfe Kanten, usw. Diese sind in Deutschland nicht erforderlich. Die Bauanleitung zeigte mir, dass die Gumminippel eingebaut werden müssen, aber es gab keine. Antwort von Sean: Ignorieren Sie diesen Teil des Handbuchs.

4. Geheime Teile. Ich hatte einen seltsamen Klumpen Metall im Paket, der nicht in der Bau-Anleitung erwähnt wurde. Ich war ein wenig darüber besorgt, denn es gab davon nur ein Stück, und so erwartete ich, dass es irgendwo in der Mittelachse des Autos verbaut werden sollte. Ich hatte gerade das Getriebe und den Motor zusammgebaut -- mit Silikon, und es gab die Möglichkeit, dass dieses Stück irgendwo im Inneren hätte verbaut werden müssen. Ich hatte das SV-Modell (100 mm länger) gekauft, und dieses Stück aus Metall hatte die richtige Länge, um ein Abstandsstück zu sein!!!! Ich bin durch jede Seite der Caterham Parts Website gegangen um endlich herauszufinden, dass es Teil des Lenkrades war. Puh!

5. Mehr Geheime Teile. Der neueste Motor hat eine besondere Rückkehr-Spülleitung, die nicht dokumentiert ist. Ich arbeitete heraus, wohin ein Ende der Leitung ging, aber das andere Ende der Leitung war ein Rätsel. Ich habe Caterham endlich gefragt und habe eine einfache Antwort gekriegt. Ich musste dieses Teil umbauen, halbieren, verlängern und bis in den Tunnel einbauen. Aber es war ärgerlich, denn ich brauchte noch zwei Löcher, und es ist schwierig zu bohren mit einem komplett eingebauten Motor kurz vor der geforderten Stelle. Die Caterham-Infos waren hilfreich, kamen aber leider viel zu spät.

6. Noch mehr Rätselteile. Ich hatte ein Stück aus schwarzem Metall, das aber nirgends passen wollte. Also fragte ich schließlich Caterham und fand heraus, es war ein Teil von einem anderen Auto und konnte nur weggeworfen werden.

7. Taschen von Schrauben. Es gibt eine Menge von Beuteln mit Schrauben, Muttern, Ösen. Regel Nummer 1 lautet: NICHT ALLE TASCHEN ÖFFNEN! (Ich wusste es - alles war OK). Ihr findet diesen Hinweis auf allen Foren und man ist gut beraten, wenn man diesem Rat folgt. Aber jede Tasche hat Leerschrauben für alle Kombinationen von Autotypen / Modifikationen. Am Ende jedes Schrittes im Bau-Prozess hat man eine Handvoll Schrauben und Muttern übrig. Wenn man ein Auto baut, hat man manchmal das Gefühl, dass man nicht irgendwelche Stücke übrig haben sollte. Man fühlt sich glücklicher, wenn man einen Satz Schrauben zur Montage eines Überrollkäfigs komplett hat und vom Rest sagen kann: „Diese kann ich definitiv nicht brauchen!“ Am Ende fehlten ein oder zwei Schrauben, aber durch Zufall hatte ein Ersatzteil überzählige Bolzen oder zwei waren aus einem anderen Teil übrig, so dass fast alles geklappt hat.

8. Ungewöhnliche Schraubengrößen. Es gibt ein oder zwei Stellen, wo ihr einen speziellen Inbus-Schlüssel benötigt. Dies ist ärgerlich, wenn es Samstagmittag ist. Ein hilfreicher Nachbar (ein Morgan Eigentümer) hat mir geholfen, dieses Problem zu lösen.

9. Der falsche Sack Schrauben. Ich hatte eine Tasche, die die richtigen Schrauben enthielten, aber die Stückliste war anders. Das Problem ist, dass die Bauanleitung „Teil 2 und Teil 7“ zeigte. Ich wusste nicht, welches der Bolzen „Teil 2“ ist, da die Stückliste in der falschen Reihenfolge war. Was ist die Lösung? Schreiben Sie eine e-mail an Caterham. Warten auf eine Antwort. Drucken Sie das PDF der richtigen Stückliste und weitermachen.

10. Hatte ich schon bemerkt, dass es einige fehlende Teile gab? Schlauchschellen, Kühler (!), Schläuche, ...

11. Kabelbaum. Der Kabelbaum ist, glaube ich, von einem Ford Fiesta. Autohersteller nutzen ein „Poka Yoke“ Konzept für die Stecker. Poka Yoke ist ein System, um zu gewährleisten, dass Teile nicht falsch eingesetzt werden können. Zum Beispiel, wie stellen Sie sicher, dass das Netzkabel Ihres Computers in die richtige Buchse gesteckt wird? Antwort: Es passt nur in eine Buchse und nur in einer Richtung. Das ist Poka Yoke. Am Motor gibt es entweder nur einen Ort, wo jeder Stecker passt, oder es ist ein besonderer Fall, wo zwei Anschlüsse austauschbar sind und das ECU kann dies selbst prüfen. Das Problem ist



... es gibt zwei Anschlüsse, die keine Partner hatten. Frage an Caterham: Kein Partner gebraucht. Lass es weg.

12. Fummelige kleine Ecken. Es ist sehr schwierig, das Glockengehäuse an den Motor anzuschließen. Ein Bolzen ist fast im Inneren des Motors und ist schwierig zu erreichen und kaum mit einem erforderlichen Drehmoment festzuziehen. Das Einsetzen der Schrauben für den oberen Arm der Vorderradaufhängung ohne Zerstörung deiner Karosserie ist auch ein bisschen schwierig. Dies ist die erste Stufe des Bauens. Erfahrene Ingenieure werden dies mit „Gefühl“ oder Erfahrung anziehen. Aber normale Leute kennen das nicht oder vertrauen der Anleitung und versuchen, einen Drehmomentschlüssel zu verwenden. Allerdings gibt es nicht genug Platz für einen Drehmomentschlüssel. Und schließlich ... wie viele von uns wissen, ist Öl in das Getriebe einzufüllen (und der Verschluss wieder einzusetzen) ein Job, um Chuck Norris zusammenbrechen und weinen zu sehen.

13. Die Bauanleitung beschreibt die falsche Reihenfolge der Montage. Dies ist so ein wichtiges Thema, dass ich denke, es verdient einen eigenen Absatz, später.

14. Der deutsche Auspuff hat einen extra Dämpfer unter dem hinteren Teil des Wagens, der in Großbritannien nicht montiert wird. Die Montage wird nicht im Handbuch beschrieben und einige der Infos sind auch falsch beschrieben. Am Ende des Bau-Prozesses prüft man was übrig ist und es passt...

15. Also zurück zu der Frage der Reihenfolge der Schritte während des Bauprozesses. Das größte Problem für mich war, dass die Bauanleitung sagt, zuerst den Motor einpaßen und dann die vier separaten Teile der Abgasanlage damit verbinden. Das neue Abgassammelrohr ist eine einteilige Konstruktion. Es kann nicht angebracht werden, nachdem der Motor installiert ist. Ich weiß das, weil ich jeden möglichen Winkel und Ansatz versucht habe, dies so einzubauen. Es gab so viel, das ich schon eingebaut hatte, dass ich nicht noch einmal neu anfangen wollte. Ich musste also meinen Motor 5mm hochheben, um genügend Platz zu generieren. Die Jungs in der Werkstatt in England wissen das, aber es ist nicht dokumentiert.

16. Ein anderes Beispiel von Aufbauproblem war die Kupplung. Es gibt ein kleines Ventil, das geöffnet werden muss, um Bremsflüssigkeit, durchgepumpt zu bekommen, um die Kupplungsleitung zu befüllen („bleeding“). Ich habe zwei Tipps für zukünftige Bauherren. Zunächst einmal kann dieses Ventil um 180 Grad gedreht werden - dann funktioniert es. Es sieht am Anfang so aus, dass es nur um 90 Grad gedreht werden kann. Zweitens würde ich stark empfehlen dass diese Leitung gefüllt ist, bevor man versucht Kabelbaum, Heizung, usw. einzubauen. Wenn man zu lang wartet, muss man sehr viel wieder ausbauen.

16 Beispiele sind wahrscheinlich ausreichend. Aber außerhalb dieser Punkte, wie läuft dieses Bauprojekt? Ich würde sagen dass es ziemlich einfach ist und sehr viel Spaß macht. Du brauchst kein Ingenieurstudium, aber du brauchst viel Geduld, man muss alles mehrfach lesen, und man braucht eine Menge Tee-Pausen.

Der Bau-Prozess fängt an mit der Vorderachse und Lenkung. In diesem Schritt lernt man einige der wichtigsten Elemente, die einem später beim Bau noch nützlich sein werden. Zunächst einmal müssen manchmal Teile „ermutig“ werden, in die richtige Position zu kommen. Die Klammern und die Löcher im Chassis sind nicht immer da, wo sie sein sollen und man muss mehrmals richtig denken. Man lernt auch, dass einige schwarz lackierte Komponenten bei der Lieferung bereits angekratzt sind und nochmal lackiert werden müssen und man lernt früh, dass es Sinn macht, jede Mutter mit einem Tropfen Lack zu markieren.

Die nächsten Schritte gehen dann schneller. Es gibt ein bisschen Verkabelung zu tun, plus Vorbereitung der Scheibenwaschanlage und Heizung. Aber du bist fast fertig, um den Motor zu diesem Zeitpunkt zu installieren. Es geht wirklich so schnell! Es wäre schön gewesen,



wenn man von der Auspuffanlage früher gewusst hätte, wie sie installiert gehört, aber so ist das Leben manchmal. Danach kommen die Achsen, Differential, usw. und dann ist dieses Bauprojekt fast fertig (nicht wirklich, aber es gibt nicht mehr so viel zu tun).

Die genauen Details des Aufbaus sind in der Bau-Anleitung aufgeführt und ich würde das Lesen der Bau-Anleitung für alle Caterham-Eigentümer empfehlen. Es ist als PDF auf der Caterham-Website verfügbar. Es ist einfach schön zu sehen, wie alles zusammen passt. Ich brauche nicht jeden Schritt hier zu beschreiben.

Die einfachsten Teile des Baus waren der Innenraum (Teppiche, Sitze und Getriebetunnel), die vorderen Kotflügel und die Türen. Die schwierigsten Teile des Baus waren das Dach, die Hinterachse und vor allem die Montage des Differentials. Die Bohrungen an Chassis und dem Träger für das Differential sind durch 2-3mm falsch ausgerichtet. Die Teile passen einfach nicht. Die Lösung ist, einen größeren Hammer zu benutzen, aber es dauert ein oder zwei Tage, um dies zu realisieren, und es sind ein paar frustrierende Tage.

Ich freue mich zu sagen, dass nach all den Anstrengungen der Motor beim ersten Versuch gestartet ist. Aber eines der Instrumente war ohne Funktion (wurde schon defekt geliefert) und musste ersetzt werden.

Der gesamte Bau dauerte rund sechs Wochen. Ich habe viel Zeit über die Wochenenden reingesteckt und ich habe fast jeden Abend ein bisschen gearbeitet. Die Stundenzahl im Detail kann ich nicht angeben, aber ich habe vielleicht 120-160 Stunden gebraucht, um die ganze Arbeit zu tun. Es kann ein bisschen mehr als das gewesen sein, aber ich schätze auch, dass ich mehr als 50 Stunden verloren habe auf der Suche nach Teilen, die tatsächlich fehlten.

Nach Abschluss des Aufbaus hat Thomas mein Auto abgeholt für den „Post-Build-Check“. Ich habe eine Schraube für eine Bremsleitung nicht fest genug gedreht (geht nicht mit dem Drehmomentschlüssel und muss per Gefühl gedreht werden). Es gab ein kleines Öl-Leck (nicht meine Schuld, und ein TADTS-Phänomen -- „They all do that, Sir“, genau wie ein klassischer Caterham), und der Tacho funktionierte nicht richtig bei hohen Geschwindigkeiten, aber dieses Problem hat sich gelöst über die ersten paar hundert Kilometer.

Es scheint, dass es immer schwieriger werden wird, Caterham-Bausätze in Deutschland zuzulassen. Wenn ich nichts anderes dazu höre, gehe ich davon aus, dass mein Kit einer der letzten Privat-Kits in diesem Land war, und es kann sogar sein, der allerletzte. Das ist eine Schande, wenn es wahr ist, weil es wirklich viel Spaß macht, das Ding zu bauen.

Aber mein Bauprojekt ist vorbei und ich habe jetzt einen Caterham in der Garage und warte auf das warme Wetter. Alle Caterham-Eigentümer wissen, wie es ist, damit zu fahren. Aber bis ich in mein eigenes Auto stieg, hatte ich noch nie einen Caterham gefahren. Auf meiner ersten Fahrt (Neuss bis Recklinghausen), hatte ich die Freude, wirklich das Fahren eines Caterham zu erleben. Für mich ist das ein Auto, mit dem man nicht Höchstgeschwindigkeit fahren muss, um Spaß zu haben. Es fühlt sich so viel schneller an, als mein anderes Auto bei jeder Geschwindigkeit. Du fühlst dich Teil des Autos und der Straße. Und jetzt fahre ich herum und sehe zu, wie den Leuten der Kiefer herunterfällt und wie sie grinsen. Es ist ein gutes Leben.

Wie geht es weiter? Nun, sagte ich zu Thomas, ich würde gerne das Auto verkaufen (ohne Gewinn) und einen anderen bauen. Aber ich habe das Gefühl, dass es zu schwierig wird, ein anderes in Zukunft zuzulassen, so dass ich denke, ich werde einfach nur genießen, was ich gebaut habe. Wir schafften es, 4000km in 3 Monaten am Ende des letzten Jahres zu fahren. Ich denke, ich werde aus dem Saisonkennzeichen aussteigen, um die klaren Tage im Winter zu genießen, und ich werde euch bei einem oder zwei Treffen im Jahr 2013 sehen. ■

Der CATERHAM Neujahrsbrunch am 03. Februar war wieder ein toller Anlass sich auch außerhalb der Saison zu treffen. Dieses Meeting mit Freunden des Hauses und der Marke CATERHAM ist uns wie immer ein sehr wichtiger Anlass mit Ihnen in persönlichen Kontakt zu kommen. Lassen Sie uns das Jahr 2012 Revue passieren, und einen Ausblick auf die geplanten Ereignisse für das neue Jahr geben.

Ein Bericht von Kurt Hoffmann

Traditioneller CATERHAM Neujahrsbrunch by Hoffmann & Rink

Wir schreiben das Jahr 1 als Hersteller CATERHAM in der Formel 1

Die Erfolge sind überschaubar, jedoch sind wir natürlich stolz überhaupt diesen Support zu haben, wenn selbst PORSCHE oder VW sich dies nicht leisten und BMW sowie TOYOTA aus Kostengründen die Serie verlassen haben.

Hat es uns geholfen?

Nein, bisher kann ich keine nennenswerte Steigerung der Verkaufszahlen in Deutschland feststellen.

Wir haben im Jahr 2012 genau 15 neue Fahrzeuge ausgeliefert, welches ein sehr gutes Ergebnis, nicht aber das beste ist.

Wünschen wir uns, dass CATERHAM in der F1 2013 etwas auffälliger wird, um unser Produkt in die Welt zu tragen.

Nach der 3. Kalenderwoche in diesem Jahr können wir immerhin schon 2 CATERHAM-Neuwagen-Aufträge nach UK senden, dies lässt uns extrem zuversichtlich in das Jahr schauen.

Was haben wir selbst getan um CATERHAM in DEUTSCHLAND zu fördern?



Wir melden alle unsere Kunden beim CATERHAM CAR CLUB für ein Jahr kostenlos an und sind uns sicher dass diese Kunden beim CCCD in „guten Händen“ sind.

Wir freuen uns, dass der Club immer stärker wächst und mittlerweile ein beachtenswertes Magazin herausbringt.

2013 möchten wir die Zusammenarbeit mit dem Club intensivieren.

Wir hatten einen lustigen Vergleichstest mit Nikki Schelle und Mathias Malmedy in der Autosendung GRIP bei RTL2.

Drift Events am Nürburgring

Die AUTO BILD Sportscars als unser ständiger Medienpartner hat uns im Jahr 2012 in 10 Ausgaben bei unseren Drift Events am Nürburgring begleitet.

2012 hatten wir genau 20 ausgebuchte Drift Tage am Nürburgring.

Das bedeutet dass wir etwa 400 Teilnehmer und Gäste von der unbeschreiblichen Fahrdynamik des CATERHAM überzeugen konnten.

Eine bessere Werbung gibt es nicht für dieses Fahrzeug.

Wir erhalten auch immer mehr Anfragen für Firmen Events worauf wir sehr stolz sind.

Wir durften für die Firmen SHELL, SONY Deutschland, AUDI AG, MOTUL, TOTAL, und einige andere Firmen Events ausrichten.

Was wird sich 2013 ändern?

Wir haben zwei neue ACADEMY Drift Fahrzeuge erworben um den Teilnehmern das Fahren mit den aktuellen Fahrzeugen zu ermöglichen, statt mit alten Rover befeuerten Fahrzeugen.

Dies ermöglicht uns, dem Teilnehmer gleichzeitig eine Probefahrt mit dem aktuellen Stand der Technik anzubieten, da wir die Fahrzeuge mit straßenzulässiger Ausstattung nutzen.

Darüber hinaus ist die Sicherheit größer, da die Fahrzeuge mit Käfig ausgestattet sind.

Wir werden unsere Drift-Layouts überarbeiten und mehr Speed in die Drift Tage einbringen.

Außerdem können wir die Fahrzeuge auch auf der GP-Strecke nutzen.

Wir werden den Interessierten Test-Fahrten mit den ACADEMY Fahrzeugen



bericht drucken.

Mit der NÜRBURGRING Betriebsgesellschaft haben wir weiterhin einen zuverlässigen Partner, der uns bei allen unseren Wünschen unbürokratisch unterstützt und uns viele Aufträge für DRIFT EXPERIENCE Days an Einzelstarter wie an Firmenkunden vermittelt.

Der Nürburgring hat unsere Drift Experience Days im eigenen Webshop und uns über den Winter immerhin knapp 100 Teilnehmer vermittelt.

CATERHAM Motorsport

Wir waren im Jahr 2012 leider nicht so viel unterwegs.

Ich hatte 2 Läufe in der britischen Superlight Challenge mit einem rechtsgelenkten CATERHAM R 300 gebucht, um im professionellen CATERHAM Motorsport weiterhin aktiv zu bleiben.

Ich wusste, dass die Luft in der britischen Meisterschaft sehr dünn ist und die Serie extrem competitiv ist.

Das dabei am Ende in DONINGTON sowie am NÜRBURGRING lediglich die Plätze 17 und 18 von 23 herauspringen war ernüchternd, zumal lediglich nur 2 sec. bis zur jeweils besten Rundenzeit gefehlt haben.

Sportliche Erfolge sind eben nicht beliebig und auch im Motorsport ist körperliches und praktisches Training unerlässlich, wenn man mit der Spitze mithalten will.

Besser lief es in den beiden Läufen die ich im SMRC EURO CUP Fahren konnte.

Beide Rennen am Hockenheimring haben wir immer Riesenspaß gemacht und konnte ich in der Klasse gewinnen.

Dann waren wir noch 2

Läufe in der STT sowie bei den AvD 100 Meilen unterwegs. Beide Läufe am Nürburgring sind wir mitgefahren und konnten jeweils den 15. Und 17. Gesamtrang gegen meist extrem starke und schnelle Rennfahrzeuge herausfahren.

Diese STT Läufe machen sehr viel Spaß und sind sicher eine gute Werbung für CATERHAM, da die meisten nicht mit dieser Performance eines „nur“ 175 PS starken und auch noch straßenzugelassenen Fahrzeuges rechnen.



CATERHAM - LOLA SP/R

Im Frühjahr 2012 hatten wir zusammen mit Joachim Westermann die Gelegenheit auf Einladung von CATERHAM CARS den neuen CATERHAM - LOLA SP/R zu testen.

Diese Fahrt auf der Strecke von SNETTERTON wird wohl die beeindruckendste meiner ganzen Motorsportfahrerfahrung sein.

Ein Fahrzeug mit Groundeffekt und Abtrieb zu bewegen ist leichter als ich zuvor befürchtet habe.

Das Fahrzeug mit Schaltpedals am F1 Lenkrad und kaum Lenkeinschlag über die Strecke zu „fliegen“ war eine unglaubliche Erfahrung.

CATERHAM COMPOSITE



Im Sommer 2012 hatte ich Gelegenheit die Firma CATERHAM COMPOSITE in Köln Hürth zu besuchen.

Isa Kristin Klein, die Marketing Managerin des Unternehmens konnte mir einen Einblick in nicht geheime Dinge des reinen

Konstruktionsbüros verschaffen. Dort werden u.a. die F1 Monocoque designt, sowie Rennboote die an Wettbewerben teilnehmen (das BOSS Boot ist eines davon) sowie Teile für die Flugzeugindustrie konstruiert.

Man hat mir schon zugesagt, dass wir mit unseren Kunden die Büros dieses Jahr besichtigen dürfen.

Mit MOTUL haben wir nicht nur einen neuen Schmierstoff Lieferanten, sondern neue Freunde gewonnen, die unsere Leidenschaft für Motorsport teilen.

MOTUL Deutschland

MOTUL Deutschland in Köln unterstützt uns bei unseren DRIVE EXPERIENCE Events und liefert Schmierstoffe in herausragender Qualität für unsere CATERHAM Fahrzeuge.

Wir möchten noch darauf hinweisen das wir seit dem 01.10.2012 weiteren Zuwachs für unser Autohaus bekommen haben.

Wir haben den Land Rover Händler Vertrag gegen SUBARU getauscht.

Als größter Allrad Hersteller der Welt passen diese Fahrzeuge besser in unser Marktverantwortungsgebiet und bieten uns mit dem neuen sportlichen BRZ sowie dem bekannten STi ebenso sportliche Möglichkeiten.

So ist es nicht verwunderlich das unsere ersten Kunden die Jungs von Rent4Ring waren, die gleich 4 SUBARU BRZ Coupés für die Vermietung auf der Nordschleife bestellt haben. So soll es weiter gehen.....

Das für mich persönlich tollste Ereignis des Jahres 2012 ist, dass mein Sohn LARS die Schule erfolgreich beenden konnte und sich nun im Autohaus engagiert. Somit sind die Weichen gestellt, dass wir eines Tages das Unternehmen gemeinsam führen und, so ist der Plan, gemeinsam auf der Rennstrecke erscheinen. Als Instruktor bei den Drift Days hat er mich schon erfolgreich abgelöst.

Das Helmdesign hat er auch schon mal vom Papa übernommen ;-)

Wir sind voller Erwartung was CATERHAM CARS uns künftig für Fahrzeuge liefert.

Focus liegt auf dem Seven

Eines ist jedoch klar, der Focus liegt noch auf dem Seven.

Noch in diesem Jahr erwarten wir eine mindestens 220 PS starke Version für den EU 5 Markt.

Wir sind sehr gespannt darauf und freuen uns im Sommer dieses Fahrzeug testen zu dürfen. Sicher werden wir dann hier davon berichten.

Ich wünsche allen Kunden und Mitgliedern des CCCD eine fröhliche Saison. ■



Gute Nachricht für alle Caterham-Fahrer in Bayern: mit Oliver Firzlaff bietet nun ein äußerst kompetenter Kraftfahrzeugmeister Hilfestellung in allen Belangen an. Egal, ob es sich um ein frühes Modell mit Kent-Motor und Vergasern oder einen aktuellen SV handelt, bei Olli sind alle Caterham bestens aufgehoben.

Story von Thomas Böbel

Caterham - Service auch in Nürnberg

Die Liebe zum Seven wird bei ihm gelebt, und das nicht erst seit gestern! Schon in seiner Lehrzeit in den frühen 90iger Jahren wurde der Grundstein für die Liebe zum Motorsport gelegt. Olli lernte bei namhaften DTM-Teams von der Pieke auf, war auch an den Wochenenden im Einsatz, wenn der Rennzirkus auf den großen und kleinen Rennstrecken Europas gastierte. An den privat eingesetzten BMW M3 der Firma Tauber lernte er, schnelle und exakte Arbeit abzuliefern, aber auch in den entscheidenden Momenten die passende Lösung parat zu haben.

Nach bestandener Meisterprüfung machte sich Oliver Firzlaff 1996 selbstständig und fand in Abenberg im Nürnberger Land erste günstige Räumlichkeiten für den Existenzstart.

Dem Standort ist Olli alle Zeit treu geblieben, aber heute nennt er einen blitzsauberen, hochmodernen KFZ- und Zweiradbetrieb sein Eigen, wo er mit seiner Truppe praktisch jeden Wunsch erfüllen kann. Egal ob Sportwagen vom Kallieber eines Porsche RSR, dem aktuellen Fort GT40 oder aber dem Ford Fiesta der sogenannten „Laufkundschaft“ jeder Kunde wird mit der selben Liebe zum Detail bedient.

In all den Jahren war der Seven aber Ollis liebstes Kind. Bereits seit dem ersten Jahr seiner Selbstständigkeit betreut er diese Fahrzeuggattung. Jede Schraube kennt er beim Namen, in seiner Freizeit führt er seinen Caterham HPC artgemäß aus, und wenn es die Zeit erlaubt, wird auch der alten Liebe zum Motorsport gefrönt.

Hierzu bedient sich Olli des extremsten Seven, der je gebaut wurde, des Donkervoort D8 RS 06. Damit dieses Monster ordentlich läuft und die allseits begeisterten Fans nicht enttäuscht, bedarf es eines ungeheueren Wartungsaufwandes. Kaum ein Rennstall würde es wagen, dieses diffizile Fahrzeug unter seine Fittiche zu nehmen, für Olli ist das kein Problem. Er hat der Diva die Flausen ausgetrieben, alle größeren und kleineren Probleme bewältigt und so eine komplette Saison auf der Rundstrecke ohne Ausfall absolviert, Klassen – und Gesamtsiege inklusive!

Wer also seinen Caterham gewartet haben möchte, ihn für die kommende Saison vorbereiten lassen will, egal ob für Straße oder

Rennstrecke, sollte sich vertrauensvoll nach Abenberg begeben. Dort bekommen übrigens die Mitglieder des CCCD 10% Rabatt auf die ohnehin moderaten Werkstattpreise. Ein Besuch lohnt sich!

Kontaktadresse: Auto Firzlaff
Siemensstr.3
91183 Abenberg
Tel.: 09187/5213
www.firzlaff.eu



Seven Leute

Wer ich bin

Mein Name ist Alexander von Canal

Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt

Ich bin Architekt und wundere mich immer noch nach 30 Berufsjahren, dass ich damit meinen Lebensunterhalt bestreiten kann.

Was steht in meiner Garage

In meiner Garage steht - natürlich - mein Caterham 21 und ein Einzelstück eines Land Rover Defender, Edition Missouri Fox Trotter.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker

Freunden und anderen Genussmenschen verschaffe ich an schönen Tagen auf der Nordschleife einen Eindruck, wie hoch Kurvengeschwindigkeiten in einem Caterham möglich sind. Dabei freue ich mich immer wieder über das sensationelle Preis/Leistungsverhältnis, verglichen mit manch überladener Edelkarosse aus Zuffenhausen oder aus Italien.

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

Wenn Geld keine Rolle spielen würde, hätte ich noch einen Seven Superlight R 500 und ganz sicher den neuen Rennsportwagen Caterham Lola SP 300 r.

Wer ist mein liebster Rennfahrer

Mein erstes Rennfahrerdol war Graf Berge v. Trips und seine Sportlichkeit ist bis heute für mich vorbildlich gewesen. Hubert Hahne hat mich mit seinem Feingefühl für schnelle Autos jenseits der Slicks schon mit 14 Jahren beeindruckt.

Bier oder Champagner

Jedes zu seiner Zeit: Bier zum Grillen, Champus zum Feiern.

Der Caterham Car Club

Das Beste am Caterham Car Club ist die Tatsache, dass ich hier als total Bekloppter nicht auffalle.



Mal ehrlich, mit Vernunft hat die Freude, die wir empfinden, wenig zu tun.

Was mache ich außer Seven

Ich hab noch 1 PS im Stall, nicht ganz so tief liegend, aber doch vergleichbar agil. Frisst Heu statt Benzin und kann besser querfeldein.

Der schlimmste Augenblick im Auto

Ich tanke nicht gerne zu früh und hab es mal wieder übertrieben.

Dummerweise blieb mein 21 an einer unübersichtlichen Autobahnabfahrt ohne Standstreifen stehen, hatte totale Panik, dass mir einer in die Kiste kracht.

Dann kam mein Freund und Helfer, ein Streifenwagen, und tat etwas, was er gar nicht



darf: er schleppte mich aus der Gefahrenstelle bis in die Nähe einer Tankstelle. Auf die erwartete Frage hatte ich natürlich genug Sprit im Tank, nur immer dieser Ärger mit der Bezinpumpe. Sie haben es zwin-kernd akzeptiert - ein Caterham hat halt schnell Freunde. ■



Das ist meine fast unglaubliche Geschichte zum Thema „Umweltzone“ die letztendlich nicht ohne Folgen blieb aber jeder kann für sich die entsprechende Lösung finden und diese aus Überzeugung so „Leben“.

Story von Gerry

„Umweltzonen“ und andere unnötige Regelungen ...

Für uns eingefleischte „Kent Fahrer“ ohne Kat d.h der Welt größten Feinstaubproduzenten „ha“ war diese Regelung am Anfang noch recht verträglich. Nach Einführung und weiteren Maßnahmen seitens Regierung nahm das ganze jedoch extreme Ausmaße an.

Warum wohl ? Wobei ich bestimmt nicht der Einzige bin der durch diese hochintelligente und sehr effiziente Regelung schikaniert

wird, und letztendlich der Staat mir die „Nutzung“ meines Eigentums verbietet (... wenn man es ernst nimmt).

Die Werte in Stuttgart sind seit Einführung unverändert und gehen an bestimmten Stellen eher in Richtung schlechter, dies bestätigt, dass man sich hier echt was bei gedacht hat.

Nun zur Sache: die Einführung der U-Zone in Stuttgart kam ja bekanntermaßen

zum 01.03.2008.

So da man ja keinen Kat hat, braucht man eine „Ausnahmegenehmigung zur Einfahrt in die Umweltzone“.

Antrag an Straßenverkehrsbehörde gestellt: 4 Seiten lang mit Begründung: 53 Euro, Bescheinigung DEKRA das Kfz. nicht umrüstbar ist : 12 Euro, Ergänzung mit Fahrzeugbeschreibung usw.



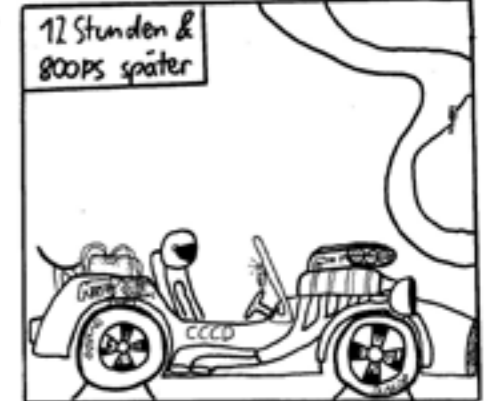
Kevin Kent in... 0-900m in 9 sec. ...oder wie kommt man schneller aus der Umweltzone



Story: Gerry



Zeichnungen: Tim Lohmann



Tim Lohmann

Juhu ... Bescheinigung bekommen (mit Hinweis: kürzesten Weg aus der Umweltzone nehmen).

Das Ganze ging dann eben 2 Jahre gut, wobei man immer vor Saisonbeginn das komplette Prozedere mit allen Anträgen plus Gebühren durchschreiten musste.

Dann 2010 nach Antragstellung, eine Ablehnung vom Amt mit der Begründung, dass sich die Vorschriften verschärft hätten. Ich erhob „Einspruch“ mit zusätzlicher Begründung und Beschreibung zum Fahrzeug, dass man nur Ausfahrten macht und das Fahrzeug keinesfalls zur Fahrt in die Innenstadt genutzt wird. Dieser Einspruch kostete 44 Euro Gebühr !

Was eben auch sehr ärgerlich ist, ich wohne ca. 900 m zum Umweltschild ... kann dies fast vom Fenster aus sehen und soll da nicht mehr rausfahren dürfen.

Man kann sich vorstellen, dass ich wirklich den direkten Weg aus der Zone nehme, da

man auf freier Wildbahn ja besser „rumbrennen“ kann. Klar kann man den Kreisverkehr ewig quer durchfahren aber dies wird irgendwann auch langweilig.

Ich erwartete das Schreiben mit Rückantwort mit großer Erwartung und erhoffte mir erneut die „Ausnahme“, tja Pech gehabt ... Ablehnung !

Und was glaubt Ihr, was im Text stand ? (wer es nicht glaubt bekommt eine Kopie zugeschickt).

Die genannten Anlässe haben nicht die Bedeutung, die der Gesetzgeber bei der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung voraussetzt. Das Fahrzeug S C 85 können Sie entweder mit einem Anhänger aus Stuttgart bringen, oder sich außerhalb eine Garage mieten.

Dass ich schon 16 Jahre vor der Regelung das Fahrzeug zugelassen und angemeldet hatte, interessiert keinen Menschen, Bestandschutz oder Sonderregelung für eine Handvoll nicht umrüstbarer Fahrzeuge gibt es nicht.

Bedeutet eigentlich „Wertlos oder Eigentumsentzug“, aber ich habe meine eigene Lösung mit diesem Bürokraten-Schwachsinn umzugehen (man verzeihe mir die harten Worte)..... . Seither fahre ich eben ohne Genehmigung aus der Zone raus. Ich mache bei diesem Spiel einfach nicht mit. Dann hoffen wir, dass durch kommende Gesetze (wie in der Schweiz) das Fahren in der Zone ohne Kat dann nicht mit Gefängnis oder gar „Todesstrafe“ geahndet wird.

Ich nehme das Thema Umwelt ernst, aber „Sinn und Schwachsinn“ liegen in Deutschland sehr nah beieinander.

Gruß von Stuttgarts größtem „Feinstaub - Luftverschmutzer“

Gerry

Mal sehen wie „Kevin Kent“ mit der Lösung umgeht

Die Bärenherz Stiftung

unterstützt Einrichtungen zur Entlastung von Familien mit schwerkranken Kindern, insbesondere Kinderhospize. Bitte geben Sie unseren Einrichtungen mit Ihrer Spende oder Zustiftung eine gute und sichere Zukunft!

Wiesbadener Volksbank
BLZ 510 900 00
Konto 70 700

Nassauische Sparkasse
BLZ 510 500 15
Konto 222 000 300

Tel. 0611-360 11 10-0
www.baerenherz.de



Es gibt Fahrzeuge, die im Verlauf ihrer Motorsportkarriere zur Legende wurden - aber auch Fahrer, die sich durch Mut und Einsatzwillen, gepaart mit Talent einen großen Namen gemacht haben. Dieser Artikel handelt von beidem: dem wohl berühmtesten Super Seven „Black Brick“ und seinem Fahrer Rob Cox (Guildford)

Ein Bericht aus dem powerslide-Magazin, Story von Thomas Böbel Fotos von Michael Thier

YOU NEVER BEAT A BLACK BRICK!



SUPER SEVEN „BLACK BRICK“



Eigentlich liegen die Geschehnisse schon Jahre zurück. Gemessen an der Leistungsfähigkeit der legendären Brick muss man auch heute noch suchen, um Fahrer aufzubieten, die mit modernstem Material in der Lage sind, an die damals gefahrenen Rundenzeiten heran zu kommen, geschweige denn sie zu unterbieten. Wer nur ein bisschen Ahnung vom Rennsport auf der Rundstrecke hat, weiß, wie außergewöhnlich das ist, besonders in einer Zeit, da der technische Fortschritt im Fahrzeugbau seit damals Quantensprünge gemacht hat!

Wie begann alles? Ort des Geschehens – wie könnte es anders sein - war England, das „Mutterland des Motorsports“. Während man sich im restlichen Europa über einige wenige permanente Rennstrecken freuen kann, haben die „Insulaner“ ein wahres Überangebot zur Verfügung: Mit Snetterton, Mallory Park, Castle Combe, Pembry, Donington Park, Knock Hill, Oulton Park, Brands Hatch und Mandello Park sind lediglich die Formel 1-tauglichen Strecken aufgezählt, auf vielen kleineren und größeren Flugplätzen werden Wochenende für Wochenende Rennen ausgetragen. Eine besondere Blütezeit erlebte der nationale englische Rennsport in den 80er Jahren, als mehr als 50 (!) verschiedene Meisterschaften angeboten wurden – „die spinnen, die Briten“, würde Asterix sagen.

„Modsports“: Viele technische Freiheiten

Herausragende Serie mit Nationen-übergreifender Akzeptanz war damals die gut eingeführte „STP Modified Sports Car Championship“, kurz Modsports genannt. Dahinter verbarg sich mehr oder weniger ein Reglement, das den Fahrzeugkonstruktoren viele technische Freiheiten an serienmäßig produzierten Autos gestattete, die aber in ihrer Silhouette noch das Ursprungsmodell erkennen ließen - dasselbe erfolgreiche Konzept also, von dem die Macher der deutschen DTM glauben, sie hätten es erfunden.

Nun blieben die englischen Racer vom werksmäßigen Einsatz großer Konzerne verschont und somit war dem Individualismus Tür und Tor geöffnet. Liebevoll getunte Unikate aus meist kleinen Produktionsstätten wie Morgan, Ginetta und Lotus traten gegen die auch hierzulande bekannten Boliden vom Schlage eines Porsche 934 Turbo oder Ford Capri Cosworth an.

Rob Cox beobachtete diese Szene genau, analysierte und studierte. Der Plan des damals 35-jährigen war klar: nichts dem Zufall überlassen, ein Auto mit Sieger-Potenzial und größtmöglicher Individualität auf die Beine stellen – und gewinnen! Schon länger war ihm ein Caterham Super Seven aufgefallen, der sich zwischen den Tourenwagen tummelte wie ein – zugegeben giftiger – Zwerg zwischen Riesen. Das Fahrzeug wurde von David Bettison eingesetzt und war eine Art rollendes Versuchslabor für technische Innovationen, die die Firma Caterham Car Sales in die Serie einfließen ließ.



BLACK BRICK 1 CHASSIS GR BB1

Das Auto entstand aus den Überresten des erfolgreichen, stark modifizierten Caterham Seven von Dave Bettinson, der von 1975 bis 1979 die Modsports Scene bereicherte. Fahrer war Rob Cox.

Nach einem heftigen Unfall wurde ein völlig überarbeitetes Konzept bei der Dastle Manufacturing Company (Geoff Rumble) in Auftrag gegeben. Hier ließ Rob Cox viele radikale Ideen einfließen, wie beispielsweise eine Chevron-Radaufhängung vorne und einen „sliding A-frame“ zur Führung der Hinterachse. Der Motor wanderte etwa 50 Zentimeter nach links hinten, so dass man von

einem Mittelmotorkonzept sprechen konnte.

Die Karosserie entstand ebenfalls bei Dastle, die Kotflügel vorn und hinten sowie das Hardtop waren handgefertigte Alu-Teile.

Der Motor der BB1 ist ein circa 180 PS starker 1800 ccm-Ford Twincam. Nach großen Erfolgen in der Saison 1980 wurde das Auto an Mike Gidden verkauft und von ihm weiß lackiert.

DER WEITERE „LEBENSWEG“:

1982-1983	Mike Yarney Rundstreckenrennen, hier ohne Dach gefahren
1984-1986	Sam Hill und Nick Carr – hier als Sprint-/Berg-Rennwagen ohne Scheibe und mit mitlenkenden vorderen Kotflügeln, Zweiliter-Ford BDA 16 V-Motor, gelegentliche Einsätze auf regionalen Rundstreckenrennen und bei Track Days
1987-2003	verkauft an die Edwards Familie, zurückgebaut in den Urzustand von 1980 durch Dastel inklusive 1800 ccm-Ford TC-Motor
2003-2011	Eigentum des Sammlers Ted Williams, keine Einsätze in dieser Zeit
2012	Restauration in Deutschland (Alu-Hardtop etc.)

„Wenn wir gewusst hätten, was wir gekauft hatten, hätten wir es gelassen“

Kurz vor Ablauf der Saison 1979 waren die Parteien sich einig, Rob Cox sollte das Fahrzeug nach dem letzten Rennen im Fahrerlager übernehmen. Wie das Schicksal im Motorsport so spielt, bescherte dieser Lauf dem „Noch-Eigentümer“ einen kapitalen Abflug, so dass der Super Seven nur noch Schrottwert hatte. Für einen Bruchteil des vereinbarten Preises fand der Handel doch noch statt, und mit einer gesunden Portion Idealismus ging man daran, die verbliebenen Fragmente über Winter wieder in ein renntaugliches Auto zu verwandeln.

„Wenn wir gewusst hätten, was wir da gekauft hatten, hätten wir es gelassen, es war praktisch nichts mehr zu verwenden“, erinnert sich Rob Cox, „Nur der Motor und Teile der Hinterachse fanden Verwendung.“ Und weiter: „Den Rohrrahmen von Caterham ließen wir von der Firma Dastle Racing völlig überarbeiten. Geoff Rumble, auf dessen Konstruktionen schon James Hunt erfolgreich unterwegs gewesen war, brachte sein ganzes Know-how in dieses spektakuläre Projekt ein! Wir verbesserten das Fahrwerk von Rennen zu Rennen.“ Formel 2-Vorderradaufhängung und weitere Komponenten der Rennwagenschmiede Chevron flossen in die Entwicklung ein, den größten Schritt in die richtige Richtung machte man jedoch mit der als „sliding A-frame“ benannten Hinterradaufhängung.

„Den Luftwiderstand eines Backsteins“

Zu gern erinnert sich Rob an das erste Rennen: „Es war 1980 im Frühjahr in Brands Hatch. Ich war Zweitschnellster im Training hinter dem infernalischen Lotus Elan von Pat Thomas und führte das Rennen schnell an. Als wir aus der ersten Runde zurück auf die Start- und Zielgerade kamen, hatte ich gute 50 Meter Vorsprung vor allen anderen. Aber Pat holte mich ein und flog auf der Geraden an mir vorbei, als würde ich stehen. Da merkte ich, dass mein kleiner Caterham phantastisch um die Kurven ging, aber auf der Geraden den Luftwiderstand eines Backsteins hatte. Das Auto war schwarz lackiert, und so gab mein Mechaniker ihm den Spitznamen ‚Black Brick‘ (= schwarzer Backstein).“

Das Manko des schwachbrüstigen Motors war schnell behoben, ein

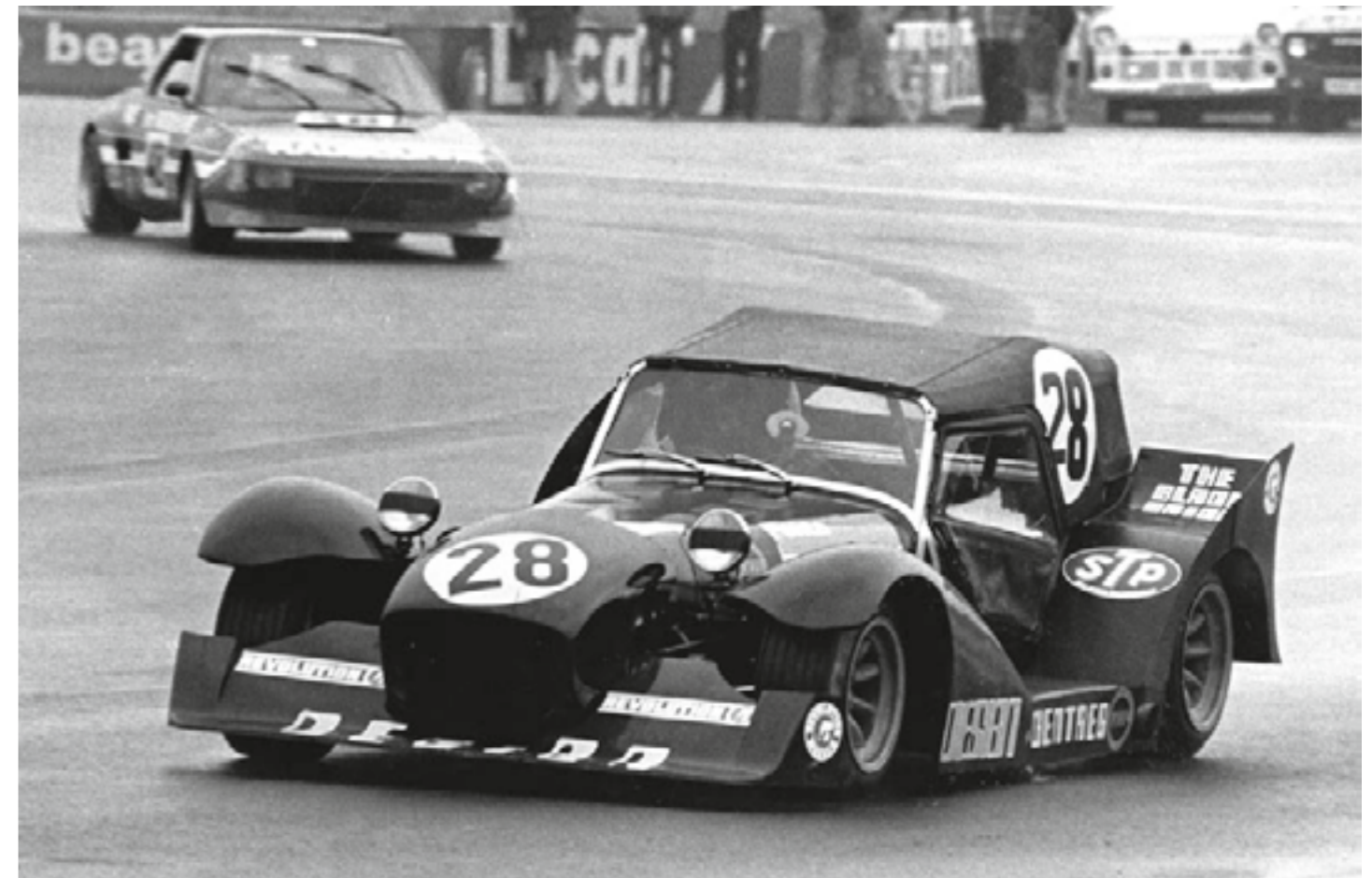
190 PS starkes Twincam-Aggregat verwandelte die nur 500 Kilogramm schwere Brick in das Auto, das es zu schlagen galt. Härtester Widersacher in der ersten Saison sollte ein gewisser Steve Soper im werksunterstützten Dallara-Fiat X 1/9 werden - er biss sich jedoch regelmäßig die Zähne aus am schwarzen Seven.

Das Ende für die erste Ausgabe der „Black Brick“ kam schnell und unerwartet. „Es war in Thruxton“, weiß Rob Cox noch, „ich musste aus der letzten Reihe starten, da ich im Training Probleme mit der Zündung hatte. Am Ende der zweiten Runde ging ich bereits in Führung, verlor aber in einer ultraschnellen Kurve das Auto aus der Kontrolle. Es brach sehr abrupt und böse aus, bei zirka 200 km/h. Ich verfehlte einen Streckenposten nur um Haaresbreite und schlug mit voller Breitseite in die Leitplanken ein – glücklicherweise mit der Beifahrerseite. Mein Seven war gute 40 Zentimeter schmaler. Das einzig Positive daran war, dass ich die Runde davor in 1:22,98 absolvierte, 3,5 Sekunden unter dem bestehenden Rundenrekord!“ Wie gesagt, die spinnen, die Briten!

Überführung des seligen Super Seven in die Ära des Ground Effects

Also folgte – ohne Rücksicht auf Kosten – die zweite Auflage der „Black Brick“, die sehr zur Verwirrung historisch interessierter Seven-Fans weiterhin „Black Brick 1“ titulierte. Sie war breiter, länger, tiefer und mit allen technischen Raffinessen ihrer Vorgängerin ausgestattet. Besonders die Aerodynamik wurde dank diverser Front- und Heckspoiler sowie eines speziellen Unterbodens verbessert und führte den seligen Super Seven - 1957 von Lotus-Konstrukteur Colin Chapman als Low Budget-Racer erdacht – in die Ära des Ground Effects.

Weiter und weiter entfernte sich die „Black Brick“ vom Ursprungsmodell, und immer überlegener – ja fast einseitig – gestaltete sich die Dominanz von Rob Cox in der britischen Vorzeigeserie „STP Modsports“. Das hatte Folgen: die Gegner blieben weg! Im Verlauf der kommenden drei Jahre resignierten sie, durch ein übermächtiges Auto



mit einem übermächtigen Fahrer ein ums andere mal gedemütigt.

Um die Entwicklung voran zu treiben und weitere Ideen wie den wahlweisen Einbau eines Hart 420-Motors zu ermöglichen, stand BB1 nach einer überragenden Saison zum Verkauf. In den Händen verschiedener ambitionierter Rennfahrer wie Mike Gidden und Mike Yarney erlangte sie Achtungserfolge auf der Rundstrecke, aber erst 1985 ging der Stern dieses Autos ein zweites Mal auf. Ihrer radikalen aerodynamischen Hilfsmittel wie Hardtop und Spoiler beraubt, wurde BB1 bei Bergrennen das Auto, das es zu schlagen galt. Nick Carr und Sam Hill teilten sich das Cockpit der dank Cosworth-Power auf weit über 200 PS erstarkten Ur-Brick. Am Ende dieser zweiten Karriere standen viele frustrierte Gegner Spalier, als der Ruhestand für eines der berühmtesten Rennautos Großbritanniens ausgerufen wurde.

„Der berühmteste Seven der Welt“

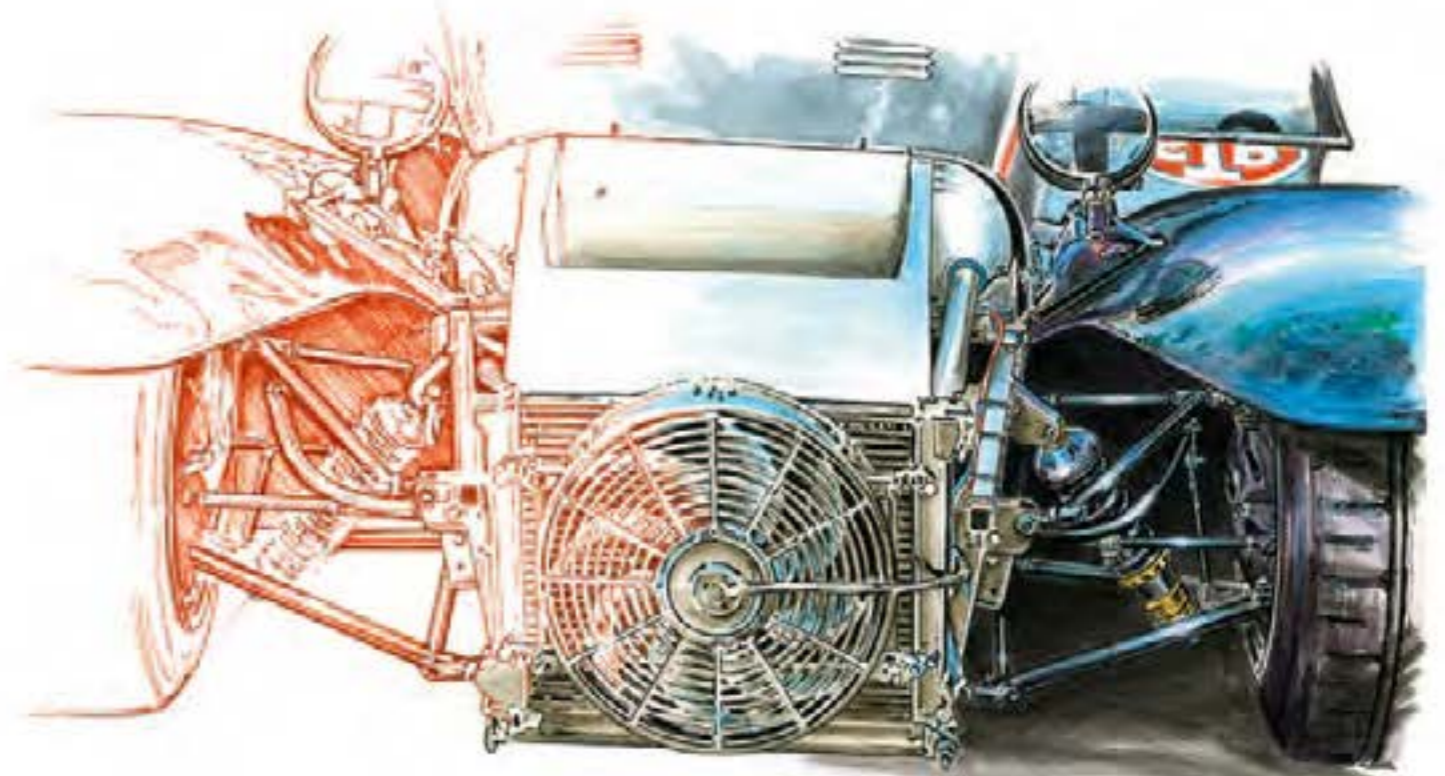
Die Familie Edwards nahm sich des glücklicherweise unversehrten Chassis an und rekonstruierte mit Hilfe der Firma Dastle den ursprünglichen Zustand des so wichtigen ersten Jahres 1980. Das Vater/Sohn-Gespann setzte diese Preziose allerdings nur sporadisch ein und trennte sich in 2003 „in einem schwachen Moment“ (O-Ton Jonathan Edwards) von BB1. Fortan war sie verschwunden und von niemand mehr aufzufinden, bis Anfang 2012 ein Tauschgeschäft mit einem Chevron B8 der Szene dieses Auto zurück brachte.

Da es trotz mehr als 50-jähriger Bauzeit kaum historisch wertvolle Super Seven gibt, gelangte diese Kunde an den ausgewiesenen Seven-Spezialisten Thomas Böbel nach Deutschland. Ein Investor war sofort gefunden, und so darf sich „der berühmteste Seven der Welt“ (laut Graham Arnold in seinem Lotus Guide) einer neuerlichen Wiederauferstehung erfreuen. Einer der maßgeblich Mitwirkenden hier ist im übrigen Rob Cox, in dem das Feuer und der Enthusiasmus für sein liebstes Kind auch nach über 30 Jahren ungebrochen brennt.

Eine Reunion der beiden Legenden im Rahmen einer bedeutenden



historischen Rennveranstaltung auf englischem Boden scheint mehr als wahrscheinlich. Und so kommt auch der alte Wahlspruch wieder zur Geltung, der 1980 die Konkurrenten schockte: „You cant beat a Black Brick“!!



CATERHAM 7

» BLACK BRICK #1 «

1980



Seven Leute II



Wer bin ich?

Mein Name ist Graham Bradshaw Nearn, ich wurde am 20.9.1933 in Catford, im Südosten Londons geboren.

Von Haus aus Ingenieur habe ich mich immer für Autos interessiert. Mit 4 anderen Leuten habe ich Ende der 50er Jahre eine kleine Werkstatt hinter einer Tanke in Caterham erworben und die Bekanntschaft von Colin Chapman gemacht.

Wir reparierten und verkauften Autos, u.a. Austin Healey Sprite und wurden bald auch eines der ersten Vertriebszentren für die noch junge und kleine Firma Colin Chapmans, Lotus. Wir verkauften Sevens und die nicht verkauften habe ich oft Samstags aus unserem Showroom ausgeliehen und auf diversen Rennstrecken mit gutem Erfolg selbst pilotiert.

Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt?

Ich verkaufe immer noch Autos, allerdings solche, die unsere Firma, Caterham Cars, seit 1974 selbst baut. Anfangs bauten wir den Lotus Seven in Lizenz von Lotus unter dem Namen Caterham Seven, aber im Laufe der Jahre haben wir ein gerüttelt Maß an Entwicklungsarbeit in das Auto reingesteckt und, obwohl unser Produkt dem alten Seven immer noch sehr ähnlich sieht, ist das Resultat heute ein eigenes Auto mit einer eigenen Geschichte, technisch aktuell und noch immer hoch attraktiv.

Was steht in meiner Garage?

Außer einem aktuellen Seven und einem Kombi (mit 4 Kindern ein Muss, aber Marke wird nicht verraten) diverse historische Sevens, ein S 1, ein S 2 und der erste S 3 Twin Cam SS, das Motorshow-Exemplar.

Rennfahrer oder Blümchenfahrer?

In meiner wilden Jugend natürlich Rennfahrer – im fortgeschrittenen Alter allerdings eher Blümchenfahrer – aber Dir fahr' ich immer noch davon!

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

Die ist schon voll und außerdem spiele ich nicht in der Lotterie – nur meine Angestellten.

Wer ist mein liebster Rennfahrer?

Tja – da kam eines Tages ein Mensch zu mir und wollte einen Seven kaufen, was er nach einer ausgiebigen Probefahrt dann auch tat. Er war heiß auf Rennsport und fuhr in vielen Rennen mit dem Auto. Über lange Jahre hinweg wurde er ein guter Freund, der diverse Sevens sein Eigen nennen konnte. Auch heute noch bewegt er seinen Seven auf der Rennstrecke und kommt hin und wieder auf ein Tässchen Earl Grey vorbei. Nebenbei singt er auch ganz passabel. Auf einer seiner Plattencover ist er in seinem blauen HPC zu sehen – Chris Rea.

Bier oder Champagner?

Nicht gegen ein Glas Champagner aber in meinem Pub lieber ein original englisches, lauwarmes Real Ale.

Der Caterham Car Club?

Prima. Könnte ich Mitglied werden. Leider bin ich schon 2009 gestorben.

Was mache ich außer Seven?

Was ist das für eine Frage? Gibt es noch etwas anderes?

Der schlimmste Augenblick im Auto?

Eine Ausfahrt mit Colin Chapman im Seven - mir war sterbenselend... ■

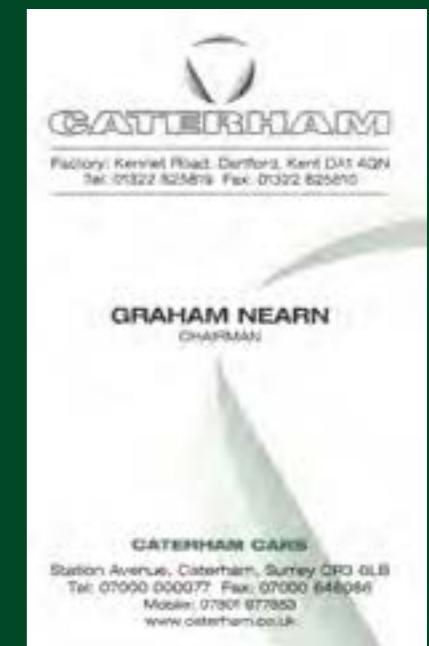


Chapman & Nearn 1973



Jools Holland & Graham Nearn

Simon Nearn, Prince Michael & Graham Nearn



Bei Einem ist's Frust, bei Anderen ästhetischer Zwang, und bei ganz Anderen einfach nur Pragmatismus.

Mach' mir doch mal den Kujau!

Das leidige Thema: Vorderes Kennzeichen am Seven



Text: Ralf Angetter, Bilder Eigenarchiv, 7-Archiv, Caterham

Zu allererst eine kurze Klarstellung – nicht, dass jemand etwas missversteht und sich selbst in die Bredouille manövriert.

Das Nachfolgende ist keinerlei „Rechtsberatung“, Empfehlung oder sonst Ähnliches, sondern lediglich eine Zusammenstellung von Fakten. Und zwar ohne Bewertung. Blinzelt eine solche durch, ist das lediglich die individuelle und nicht allgemeingültige Meinung des Verfassers. Warum? Ganz einfach:

Vor Gericht und auf Hoher See ist man in Gottes Hand

Was dieses „juristische Grundprinzip“ zum Ausdruck bringen möchte ist, dass es so etwas wie „Rechtssicherheit“ in unserem Justizsystem faktisch nicht gibt, weil – vereinfacht und überspitzt ausgedrückt – jeder Dorfrichter nach eigenem Ermessen und Gutdünken entscheiden kann, ohne auf Entscheidungen von Kollegen Rücksicht zu nehmen. Sprich, Richter 1 in A entscheidet so, Richter 2 in B komplett anders. Je nachdem, wie das Gesetz eben ausgelegt wird.

Und damit sind wir schon fast mitten im Thema. Nämlich die leidige Diskussion über die Anbringung des vorderen Kennzeichens beim Seven. Zunächst einmal die manifestierten Grundlagen.

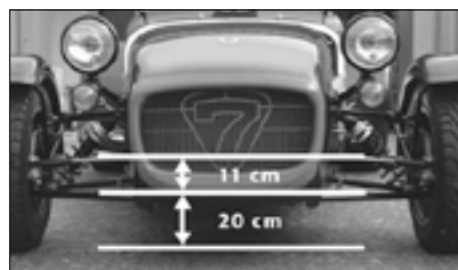
In der Fahrzeugzulassungsverordnung ist unter § 10 Absatz 7 geregelt:

Das vordere Kennzeichen darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad gegen die Fahrtrichtung geneigt sein; der untere Rand darf nicht weniger als 200 mm über der Fahrbahn liegen und die sonst vorhandene Bodenfreiheit des Fahrzeugs nicht verringern. Vorderes und hinteres Kennzeichen müssen in einem Winkelbereich von je 30 Grad beiderseits der Fahrzeuglängsachse stets auf ausreichende Entfernung lesbar sein.

Alle Klarheiten beseitigt? Na gut, dann nochmal in einfacher Übersetzung :-)

1. Unterkante mindestens 20 cm vom Boden entfernt
2. Neigungswinkel max. 30°

Das sähe dann in etwa so aus:



Und gleich dazu gibt's noch eine detaillierte Anwendungs-Anweisung:

(12) Unbeschadet des Absatzes 4 dürfen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn das zugeteilte Kennzeichen auf einem Kennzeichenschild nach Absatz 1, 2 Satz 1, 2 und 3 Halbsatz 1, Absatz 5 Satz 1 sowie Absatz 6 bis 8 und 9 Satz 1 ausgestaltet, angebracht und beleuchtet ist und die Stempelplakette nach Absatz 3 Satz 1 und 2 vorhanden ist und keine verwechslungsfähigen oder beeinträchtigenden Zeichen und Einrichtungen nach Absatz 11 Satz 1 am Fahrzeug angebracht sind. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 nicht vorliegen.

Setzt man voraus, dass je nach montiertem Fahrwerk und dessen Einstellung die verschiedenen Caterham ein wenig höher oder tiefer liegen, würde das vordere Kennzeichen somit etwa auf Höhe der untersten Sprosse des Grills enden. Und damit das 7-Logo unten verdecken (Ästhetik) und etwa 15 - 20 % des Lufteinlasses.

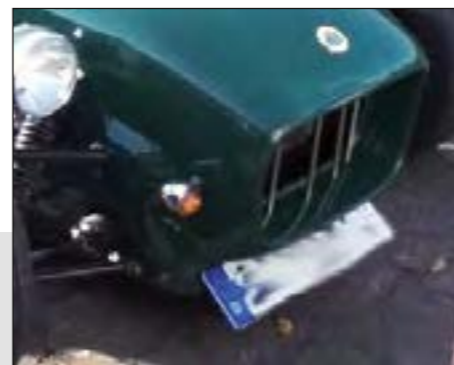
Nun kann man sich trefflich darüber streiten. Aspekt 1 (Ästhetik) wird wahrscheinlich bei jedem Beamten auf mehr als taube Ohren stoßen. Paragraph geht vor Geschmack. Blicke also nur Aspekt 2, die Verdeckung des (dringend benötigten) Kühlluft-Einlasses. Spätestens hier kämen dann die „Experten“ zum Zuge zur Klärung der Frage, ob eine solche Abdeckung schaden kann.

Bevor es aber dazu kommen kann, setzt dies eine ansatzweise „Diskussionsbereitschaft“ des federführenden Beamten/der Behörde voraus. Womit wir bei der Kür des Eingangs erwähnten Spruches angelangt sind: was in Bayern geht, kann in Baden Württemberg ganz anders und in Berlin unmöglich sein.

Lösungsmöglichkeit 1

Die gesetzliche Grundlage erlaubt ja eine Schrägstellung bis zu 30°. Somit könnte man die Verdeckung des Lufteinlasses durch die Wirkung ähnlich einem Luftleitblech etwas kompensieren. Dabei müsste das Kennzei-

chen aber in jedem Fall in der richtigen Höhe angebracht werden. Die Abbildung zeigt, wie „s NICHT“ geht, denn dort ist es ganz klar zu tief.



Lösungsmöglichkeit 2

Ein KLEBEKENNZEICHEN. Heureka! Das wär's doch. Ging doch früher auch. Und auch heute noch sieht man Autos damit herumfahren, vom Mazda MX5 bis hin zum Jaguar E-Type. „Offiziell“ gibt es das Klebekennzeichen auch noch ... nur die Gewährung eines solchen wurde dermaßen erschwert, dass es faktisch unmöglich geworden ist. Erlangt kann das nur werden über ... taraaaa ... eine Ausnahmegenehmigung des zuständigen Regierungspräsidiums des jeweiligen Bundeslandes. Und schon wären wir wieder im deutschen Bürokratiedschungel. Allgemein



diskutiert wird, dass es z.B. in Berlin eine Null-Toleranz-Einstellung gibt, wohingegen BaWü am ehesten zu einer solchen Ausnahmegenehmigung bereit sei. Wenn man denn das „richtige“ Auto hat. Für den erwähnten E-Type z.B. besteht Hoffnung, für eine „Bastelkiste“ wie unsere Seven kann getrost davon ausgegangen werden, dass diese bereits gestorben ist.

Warum das so ist? Nun, hierauf wird sicher keiner der Entscheidungsträger ernsthaft antworten. Hier ein kleiner Gedankenanstoß zu einer Möglichkeit :-)

Wenn die Herren der „Rennleitung“ eine mobile Geschwindigkeitsmessung installieren (Laser) visieren sie am liebsten das Kennzeichen an. Da dieses ja ziemlich gerade stehen, reflektieren und in ausreichender Größe vorhanden sein muss. Dumm wäre es dann natürlich, wenn der Beamte durch sein Zielfernrohr kein Kennzeichen erspähen kann ... Wie gesagt, nur ein Interpretationsversuch :-)

Lösungsmöglichkeit 3

Ohne vorderes Kennzeichen zu fahren ist eine verlockende Alternative. Wird aber nicht ganz billig. Es soll ja Zeitgenossen geben, die haben ihr (zerkratztes) Kennzeichen im Fahrzeug und erzählen im Bedarfsfall das Märchen vom ... eieieiei ... gerade eben abgefallenen Schild, gerade noch wiedergefunden, so ein Zufall und so ein Glück ...

Es wird am Ende dann aber immer darauf hinauslaufen, wie gutgläubig der VoPo, bzw. der Richter ist. Erfahrungsgemäß haben aber eben diese Berufsgruppen meist etwas gegen Märchenerzähler. Grundsätzlich aber bleibt es bei der Rechtsgrundlage:

Tatbestandsnummer 810600 § 10 Abs. 6, 12, § 48 FZV; § 24 StVG; 179 BKat Sie nahmen das Fahrzeug in Betrieb, dessen vorgeschriebenes amtliches Kennzeichen fehlte. 40,00 Euro





Werbefoto CATERHAM für das Sondermodell „Prisoner“

Nicht so prickelnd. Dann gibt es die, die sich ein bisschen auskennen und das Kennzeichen „irgendwo“ anbringen, z.B. flach in der Nase, waagrecht, sozusagen als Luftleitblech. Dann käme hier ein anderer Tatbestand in Frage:

Tatbestandsnummer 810112

§ 10 Abs. 2, 12, § 48 FZV; § 24 StVG; 179 BKat Sie nahmen das Fahrzeug in Betrieb, obwohl sich die an dem Fahrzeug angebrachten Kennzeichenschilder in keinem ordnungsgemäßen Zustand befanden.

10,00 Euro

Alternativ dazu:

Tatbestandsnummer 123130

§ 23 Abs. 1, § 49 StVO; § 24 StVG; 107.3 BKat Sie führten das Fahrzeug, obwohl die vorgeschriebenen Kennzeichen schlecht lesbar waren.

5,00 EUR

Nun ist es ja, wie bereits erwähnt, vermutlich so, dass es vor Ort in aller Regel darauf ankommt, wie sich die Sachlage dem Ordnungshüter darstellt, dieser also einen gewaltigen Ermessensspielraum hat, wie er vorgeht. Von der mündlichen Verwarnung über eine Ordnungswidrigkeit bis hin zur Anzeige.

Fehlt vorne das Nummernschild komplett, sehen das die Herrschaften – verständlicherweise – gar nicht gerne, da zumindest die Vermutung im Raum steht, dass sich da einer „Blitzer-Kosten“ sparen will ... der Raser!

Insofern scheint es geschickter, wenigstens ein Stück weit guten Willen zu demonstrieren.

So kenne ich einige Beispiele, wo (zusätzlich) ein selbstgemachtes „Klebekennzeichen“ auf der Nase angebracht wird.

Urkundenfälschung!

Doch mit diesem gut gemeinten Aktion kann unter Umständen die Sache mal richtig in Schwung kommen. Denn wer auf die glorreiche Idee kommt, einfach sein bestehendes Kennzeichen abzuscannen und als Aufkleber auf die Nase zu applizieren, der begeht eine Straftat! Denn das Kennzeichen stellt eine URKUNDE dar. Folglich wäre dies also Urkundenfälschung und damit bei weitem kein Kavaliärsdelikt mehr. Um diesem vorzubeugen, sollte also in keinem Fall das Amtssiegel reproduziert werden!

Zusätzliche Kennzeichnung

Beim hinteren Kennzeichen kennt der Gesetzgeber eine Ausnahme: wird dieses verdeckt, z.B. durch Ladung, muss das Fahrzeug mit „geeigneten Mitteln“ deutlich gekennzeichnet werden. Das kennen wir alle: Fahrradträger auf die Anhängerkupplung, dann muss da hinten eben ein zweites Kennzeichen dran. Wie das aussieht, ist relativ egal, es muss nur eben deutlich kennzeichnen. Dummerweise gilt diese Ausnahme explizit nur für HINTERE Kennzeichen. Deckt also den selbst gemachten Aufkleber auf der Nase nicht ab.

Zusammenfassung und Resümee

Streng genommen habe ich somit nur die Chance, 100 % legal unterwegs zu sein, wenn ich in Kauf nehme, dass mein Motor unter Umständen überhitzt und das Kennzeichen frontal mitten in der Nase anbringe. Und getreu dem Seven-Motto „es gibt nichts, was es nicht gibt“ lege ich euch hier die Ansicht des Caterham-Werbefotos für das Sondermodell Prisoner ans Herz – wobei nicht überliefert ist, ob das Fahrzeug so jemals in den Alltagsbetrieb ging :-)

Wenn ich schon in die Grauzone eintauche, dann bitte den Aufkleber auf die Nase in jedem Fall ohne Amtssiegel.

Ich kenne Leute *hüstel* die genau so seit Jahrzehnten unterwegs sind und auch bereits Verkehrskontrollen durchlaufen haben. Die Erfahrung hier ist klar: Wie man in den Wald hineinruft, so kommt es wieder heraus. Wenn man dem freundlichen Verkehrserzieher freundlich die Frage stellt, wo er denn das Kennzeichen anbringen würde, stellt sich meist eine gewisse Art des Verständnisses für die besondere Situation dar. Man könnte dann auch z.B. nachlegen und darauf hinweisen, dass man ja eben nicht einer von denen ist, die sich um Blitzer drücken wollen und deshalb ja eine Kennzeichnung angebracht hat. Eben so, wie das die breite Masse der Heckfahrradträger-Fahrer auch tut.

Das alles sind aber wie bereits mehrfach betont allesamt lediglich Hinweise und Mutmaßungen. Denn am Ende gilt der Eingang erwähnte Spruch: Vor Gericht und auf hoher See ...

Übrigens

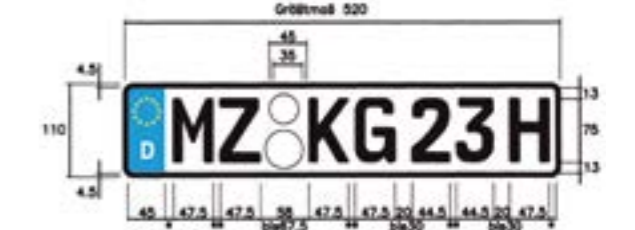
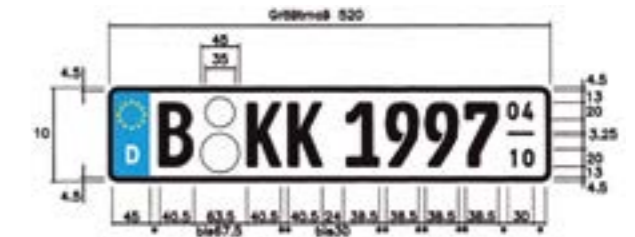
Noch ein genereller Tipp zum Thema Kennzeichen. Es gibt – entgegen der verbreiteten Meinung – keine MINDESTgröße für Kennzeichen, nur eine HÖCHSTgröße. Wenn alle Vorgaben bezüglich Abständen eingehalten werden (siehe Grafik auf der gegenüberliegenden Seite), spricht nichts gegen ein sehr kurzes Kennzeichen.

Ralf

PS: Aktuell hat ein mir bekanntes CCCD-Mitglied sein Glück versucht. ZLS hat ihn an TÜV verwiesen, TÜV an ZLS. Polizei sieht sich nicht für „Anweisungen“ zuständig, sondern nur für Verweise :-) und RegPräs gibt an, dass es keinerlei Ausnahmen jenseits des Bestandschutzes mehr gibt.

Kleine Kennzeichenkunde

Die neuen EU-Kennzeichen in den verschiedenen Ausführungen in FE- („Fälschungs-Erschwert“) Schrift. Die ebenfalls bekannte „Engschrift“ ist seit Neuestem nicht mehr zulässig, es sei denn, es würden mit der zugeteilten Nummer die Höchstmaße überschritten, z.B. Ortskennziffer 3-stellig + 2 Buchstaben + 4 Zahlen + Saison)



Die automobil manufaktur ist weder Händler noch Service-Werkstatt, sondern vielmehr Wellness- und Reha-Zentrum für das automobile Kulturgut. Den „Dienst nach Vorschrift“ suchst Du hier vergebens. Statt dessen erwartet Dein Schätzchen ein Wohlfühlprogramm für die diversen großen und kleinen Welwechen und Korrekturen, vornehmlich aber Komplettrestaurierungen („Frame-Off“), ausgeführt mit viel Liebe und Leidenschaft, ohne den ständigen Blick auf die Abrechnung. Denn im Vordergrund steht das Ergebnis, nicht der Profit.

Deshalb bist auch Du gerne jederzeit und herzlich willkommen auf eine Tasse Kaffee bei Fachsimelei, einer konkreten Problemdiskussion oder eben einfach nur einen netten Plausch auf der Durchreise bei Deiner nächsten Landpartie.

CATERHAM

- Umbau von Rechts- auf Linkslenkung
- Revision und Restaurierung
- Kompletter Neuaufbau
- Sonderaufbauten („Specials“)
- Spezialanfertigungen wie z.B. Trägersysteme, Behinderten-Hilfsmittel etc.
- Sonderkonditionen und Nachlässe für CCCD-Mitglieder

Du findest bei mir eine der größten Auswahl von gebrauchten Caterhams mit deutscher Zulassung, sowohl RHD als auch LHD zum sofortigen Kauf (nur einige davon stelle ich auf meiner Website vor). Das Hauptgeschäft besteht jedoch im individuellen Aufbau von Fahrzeugen genau nach Deinen Anforderungen, Wünschen und Bedürfnissen zu einem vernünftigen Preis. Individualität statt „Factory Built“ von der Stange – alleine letztes Jahr über 20 Fahrzeuge.

+++ AKTUELLES ANGEBOT +++

Im Kundenauftrag: Caterham Roadsport „Yellow Bee“ 1.6 K-Serie, sehr gepflegt, großer KD neu, sofort verfügbar
Alle Infos, viele Bilder und andere Fahrzeuge auf der Website.

Wie bereits im Tiefflieger Juli 2012 angekündigt, soll meine Story eine Fortsetzung finden. Hier ist sie nun. Einige Nerven, Euros und Stunden später zeigt sich mein Seven im neuen Gewand.

Story und Bilder von Uwe Weiler

5,6,Seven-oder „Wie verbringe ich meine nicht vorhandene Freizeit?“

Teil 2

Der Rahmen hatte die Frischzellenkur überstanden und nun sollten die fehlenden Alubleche wieder angeietet werden. Allerdings erwies sich die Beschaffung von Originalblechen aus Dartford als postalische Unmöglichkeit. Zu hohe Versandkosten und keine Garantie auf beulenfreie Ankunft in meiner Garage. Und wieder einmal mehr zeigte sich, dass der Club ein funktionierendes

Netzwerk an Hilfsbereitschaft bietet. Andreas informierte mich, dass Edmond Pinkers von Zeit zu Zeit einen kurzen Tagestrip nach GB startet um bei Caterham neben Benzingesprächen und einer Tasse Tee oder Kaffee auch genügend Stauraum in seinem Kombi, hat um Teile mitzubringen. Nach kurzem Infoaustausch war die Sache gelaufen und ich konnte die Teile bei Edmond abholen, der



ganz nebenbei und nicht ohne Stolz, einen nagelneuen R500 in seiner Garage präsentierte. Nochmals Danke an dich, Edmond.

Einige Nieten und schmerzende Schwielen später war das Chassis wieder komplett. Als dann der Registervergaser abmontiert wurde, entdeckte ich zu meiner

Überraschung polierte Einlasskanäle! Hatte der Vorbesitzer denn schon einiges am Motor optimiert? Ich rief an und erfuhr, dass es sich um einen 1700 Super Sprint handelt, der lediglich zum Verkauf nach dem Unfall wieder auf Registervergaser umgerüstet wurde. Er habe auch noch diverse Teile in der Garage die er abgeben würde, Vergaseranlage, Nockenwellen, Bremstrommeln neu hinten, etliche Motorlager, Flared





Wings usw. Ein ungeahnter Glücksfall und ich hatte mir die bereits geplante Umrüstung auf Super Sprint gespart. Phänomenal!

Nach dieser freudigen Erkenntnis fand der Wagen den Weg zum Lackierer. Die Farbwahl gestaltete sich etwas umständlich, denn der Farbton den ich mir ausgesucht hatte konnte keinem ICI Code zugeordnet werden. Ein Lotus X, dessen Foto ich im Internet fand und der in einem Museum in Californien steht, hatte genau die Lackierung die ich wollte. Kontaktaufnahme per email, einige Infos hin und her gemailt, Lackprobe beim dortigen Lackierer per Spektrometer analysiert und

ich hatte nach 3 Wochen genaue Infos zur Farbzusammensetzung.

Allerdings suchte ich zwischenzeitlich weiter und blieb an einem Ex F1 von Mario Andretti hängen, Lotus Martini Racing Green, das war ein Hammerfarbton. Die Farbe muss es sein! Also Butter bei die Fische und Info an den Lackierer. Was ich nicht wusste – Metalllack! Als wir, Vater-Mutter-Kind-Oma, aus unserem Sommerurlaub zurück kamen, fuhr ich sofort zu Sven. In der Zwischenzeit war mein Seven frisch lackiert dort wieder angekommen und strahlte Lotus-Martini-Racing-Green in der Spätsommersonne. Ich muss

gestehen trotz anfänglicher Skepsis (Sven rief im Urlaub an und sagte: "Dir ist schon klar, dass das Ding jetzt Metallgrün ist, oder?" Nöööö, wusste ich nicht, wieso metallic?) trieb mir die Freude beim Anblick Tränen der Rührung in die Augen. Da stand er und war wunderschön....metallicgrün!

Kurz darauf fand er in der heimischen Garage Unterschlupf, denn Sven hatte lange genug Asyl geboten und brauchte den Platz in der Werkstatt für einen weiteren Sevenpatienten. Auch dir Sven an dieser Stelle nochmal herzlichen Dank für deine Geduld und Fachkompetenz.

Nun steht mein Seven in der Garage und wartet geduldig, im Gegensatz zu mir, dass ich die ein oder andere Minute meiner nicht vorhandenen Freizeit in seine Komplettierung investiere. Und meiner Frau bin ich sehr dankbar, dass sie mich in meinem Hobby unterstützt und den Aufwand für die vielen Spinnereien, die damit verbunden sind, mitträgt.

Sobald der Motor das erste Mal knattert folgt der dritte und letzte Teil meiner five, six, sevenstory... to be continued. Oder wie Andreas sagen würde, schau dass dein Seven auf die Strasse kommt ;-) ■



Bereits vor einiger Zeit konnten wir über das neue Strafsystem bei Verkehrsübertretungen berichten. Nun hat die Automobilrevue auch die Geldstrafen etwas konkreter dargestellt. Aus meiner Sicht sollte das der Sevengemeinde näher gebracht werden, weil hier bei uns seit dem 01. Januar definitiv „fertig lustig“ ist.

Ein Bericht von Patrick Vogt

Inquisition im Schweizerland

Bereits in einer letzten Ausgabe konnte darüber berichtet werden, dass in der Schweiz die Bussenverordnung für zu schnelles Fahren massiv verschärft wurde. Neben den exorbitant hohen Geldstrafen drohen neu zusätzlich das Gefängnis und Fahrzeugbeschlagnahmungen. Die Automobilrevue hat in der neusten Ausgabe die Konditionen wie folgt zusammengefasst:

Überschreitung der Limite in Km/h	Kosten bei Limite 30 Km/h	Kosten bei Limite 80 Km/h	Massnahmen
1 - 15	40,-- bis 250,--		Ordnungsbusse
1 - 20		40,-- bis 240,--	Ordnungsbusse
16 - 17	400,--		Gerichtliches Verfahren
18 - 19	600,--		Gerichtliches Verfahren
20 - 24	4.230,--		Gericht, Busse nach Tagessätzen
25 - 29	7.050,--		Gericht, Busse nach Tagessätzen
21 - 25		400,--	Gerichtliches Verfahren
26 - 29		600,--	Gerichtliches Verfahren
30 - 34	12.690,--	4.230,--	Gericht, Busse nach Tagessätzen
35 - 39	16.920,--	7.050,--	Gericht, Busse nach Tagessätzen
40 - 44	> 1 Jahr Haft	12.690,--	Gericht, Busse nach Tagessätzen
45 - 59	> 1 Jahr Haft	> 16.920,--	Gericht, Busse nach Tagessätzen
> 60	> 1 Jahr Haft	> 1 Jahr Haft	Gericht, Busse nach Tagessätzen

Die Tagessätze werden durch das Gericht bestimmt, welche aber gesetzlich verankert sind. Somit nutzt auch ein cleverer Rechtsanwalt nichts mehr. In unserem Beispiel beträgt der Tagessatz CHF 141 (EUR 114.65), welcher sich aus eine Bruttoeinkommen von CHF 6'400 (EUR 5'203.30) errechnet. Diese Lohnsumme entspricht dem Median der Schweizer Männer. Wer weniger verdient, zahlt auch weniger, wer das toppt, darf bis maximal einer Million Franken Busse rechnen. Wer sich hinter der Landesgrenze verstecken will, hat die Rechnung ohne das Justizdepartement gemacht, welche die Einkommenssituation im Wohnland des rasenden Touristen gerichtlich einholt.

Nun mögen sich die einen oder anderen fragen, was sie das eigentlich angeht. Wer fährt denn schon zu schnell?! In der Schweiz beträgt die Höchstgeschwindigkeit 80 Km/ auf Hauptstrassen. Wer nun als Deutscher in der Schweiz mit heimischem Tempo rumkurvt, kurvt bereits bei 240 Franken. Und wenn es dann mal ans zügige Überholen geht, dann sind es eben auch mehr – bei 120 Km/h auf dem Tacho bei den beschriebenen 12'690 Schweizerfranken. Erst kürzlich berichtete die Zeitung über einen Deutschen, welcher auf der schnurgeraden Hauptstrasse bei Eiken am Rhein 154 Km/h auf dem Tacho hatte. Sein neuer Leasing BMW X6 wurde beschlagnahmt und verwertet, er selbst sitzt zurzeit in der JVA Lenzburg bei Mördern und Drogendealern ein.

Für uns Sevenfahrer ist die Sache doppelt perfid, da wir ja vor allem die schönen Bergstrassen befahren. Bemessen werden heute „waghalsige Überholmanöver“ subjektiv, aber mit objektivem Fahrzeugentzug bestraft. Zusätzlich gelten oft schlecht ausgeschilderte Höchstlimiten; so sind es teilweise 60 statt 80 Km/h, und in einigen Berggemeinden gelten 30 Km/h als Höchstgeschwindigkeit. Wer dort mit 70 Km/h am abbremsen ist, der lernt zwingend den Schweizer Strafvollzug von innen kennen, und darf sich mit einem Foto seines für immer enteigneten Seven's trösten.

Wir Schweizer Sevenfahrer haben uns deshalb dazu entschieden, für das Entrussen des Motors eher südliche Länder auszusuchen. Denn dort werden Tempolimiten noch nach Verkehrssicherheit gemessen, und nicht etwa als Steuerextrakt – Instrument missbraucht. Und die Geldstrafen zahlt man noch aus dem Geldbeutel. Aber wer den Schwarzwald kennt, der mag sich fragen: Warum denn in die Ferne schweifen, das Gute liegt doch nah!

Patrick Vogt, aus der Schweiz, seit 27 Jahren Sevenfahrer. ■

Nach fast 20 Jahren habe ich mir meinen Traum vom eigenen Seven erfüllt. Als ich wieder einmal im Internet in der Schweiz nach einem Seven suchte, bin ich auf ein Fahrzeug gestossen mit 170'000 km, 20-jährig, schlechter Zustand und Preis von CHF 27'000.00. Das kann doch nicht sein!

Text und Bilder von Peter Meyer

Seven von Deutschland in die Schweiz eingeführt. Einfach oder nicht?

Es muss doch möglich sein zu einem vernünftigen Preis einen Seven zu kaufen! So habe ich angefangen im nahen Deutschland zu suchen. Da gibt es wahnsinnig viele Nachbauten oder auch Originale Lotus Catherham's. Über Mobile.de habe ich einen Seven in der Nähe der Grenze gefunden.

Am 1. August 2012 habe ich einen Ausflug zur Automobil-Manufaktur in Lauchringen gemacht. Welch Freude, ein Händler der mehrere Seven's zum Verkauf anbietet! Der sich Zeit nimmt, seine Kunden zu beraten und zu informieren, was ein Seven überhaupt ist. Als ich dann mein Auto besichtigte und überglücklich war meinen Traum endlich gefunden zu haben, ging ich mit den Papieren in die Schweiz zurück um die Abklärungen für die Schweizer Zulassung (MFK) zu machen. Als ich dann das ok vom Strassenverkehrsamt erhalten habe, dass das Fahrzeug ohne grössere Probleme in der Schweiz zugelassen werden kann, war mein Glück perfekt!

Also wieder los nach Deutschland zu Ralf, eine kurze Probefahrt bei Regenwetter, die letzten Details besprochen und das Auto war meins!



Am 15. August 2012 war es dann soweit. Ich holte meinen Seven in Deutschland ab. Die Verzollung war ein wenig zeitaufwändig, aber nur, weil ich den genauen Ablauf nicht wusste.

Beim Zollübergang meinte der Zöllner es sei sein Auto:-). Nach einem kurzen Gespräch, erzählte der Zöllner mir, dass er dasselbe Fahrzeug besitzt.

Mein Seven war in der Schweiz! Jetzt folgte das erste Gespräch mit meinem Garagisten. Als er das Fahrzeug beim Strassenverkehrsamt anmelden wollte, gingen die Probleme los! E-Prüfzeichen, Lampen, Gurte, Lenkrad etc. Aber das grösste Problem war der Nachweis der Abgaswartung. In den deutschen Fahrzeugpapieren, steht nur die Bezeichnung EURO 2 und dies reicht in der Schweiz nicht aus. Diese Daten hat nur der Schweizer Importeur. Nach zwei Telefongesprächen mit dem Schweizer Importeur war da leider keine Hilfe zu erwarten.

Was nun? Ich habe mit dem Schweizer Caterham LSOS Kontakt aufgenommen der Präsident konnte mir auch nicht weiter helfen, aber hat mir einen weiteren Kontakt mitgeteilt: Geri Villiger der auch einen Seven besitzt und eine Garage betreibt. Auch Geri hat mir mitgeteilt, dass es mit dem EURO 2 ein Problem sei. Aber er wusste Rat.

Bei meinem Seven mussten diverse kleine Anpassungen gemacht werden, aber dies war kein grosses Problem. Um die genauen Angaben für das Abgasverhalten zu erhalten, stand mir eine Fahrt nach Biel in das DTC (Dynamic Test Center) an. Die Messungen dauerten eine Woche lang, bis ich meinen Seven wieder abholen konnte. Da wurde mir eine Konformitätsbeglaubigung erstellt. Diese kostete in der Schweiz leider rund CHF 3'000.00.

Nun hatte ich alle Papiere zusammen und konnte mein Fahrzeug beim Schweizer Strassenverkehrsamt anmelden. Leider musste ich lange auf einen Termin warten, jedoch am 14. Januar 2013 war es endlich soweit.

Bei Schneefall musste ich den Seven verladen und zum Vorführen bringen. Was jedoch überhaupt kein Problem war und beim ersten Mal mit Bravour bestanden hat.

Nun warte ich voller Ungeduld auf Sonnenschein, damit ich meinen ersten Ausflug machen kann.

Bedanken möchte ich mich bei

- Ralf Angetter automobil-manufaktur, der immer ein offenes Ohr hatte und immer Zeit hatte für offene Fragen.
- Drive Tech Geri Villiger Root der mit mir zusammen in der Schweiz das Fahrzeug vorgeführt hat
- und dem Deutschen und Schweizer Lotus Caterham Seven Club's für Ihre Hilfsbereitschaft

Caterham Cars in Caterham hat seine Türen zum letzten Mal geschlossen. Die Traditionsmarke, die vor 40 Jahren in Caterham zum Weiterbau des Lotus Seven gegründet wurde, verabschiedet sich von ihrer „Basis“ in der Station Avenue.

David Ridley, Chief Commercial Officer im Showroom, sagte:

„Es war die letzte Chance, sich von der Stadt Caterham zu verabschieden. Es ist eine sehr emotionale Zeit für uns alle.“

Text Uwe Weiler, Bilder von Peter Sailer, Uwe Weiler und Andreas Seydell

Farewell Caterham South

Oder wie CEO Graham Macdonald während des Farewell Event sagte: „Es ist immer ein bemerkenswerter Moment wenn sich eine Tür schließt und eine andere Tür öffnet.“

Für das Team von Caterham sicherlich eine neue Herausforderung und für die automobilen Liebhaber dieser Marke ein wehmütiger Moment, denn die letzte ursprüngliche Namensverbindung zwischen Fahrzeug und Ort gehört nun der Geschichte an.

Caterham Cars sorgte mit dem Einstieg in die Formel 1 im vergangenen Jahr dafür, dass die Stadt Caterham zu einem bekannten Ort auf der Weltkarte wurde. Und trotz Umzug nach Crawley hält man natürlich am Namen Caterham fest. „Wir werden dem historischen Wert des Namens Rechnung tragen und sind stolz aus Caterham zu kommen“, sagte Ridley.

Größen wie Sänger Chris Rea und der ehemalige Formel 1-Fahrer Jonathan Palmer gehören zu denjenigen, die den Caterham Showroom besucht haben, um ihre Seven dort zu kaufen.

Das Gelände in der Station Avenue Ort wurde von den Grundbesitzern verkauft und die Halle mit Showroom wird abgerissen, um Platz für 35 Altersheimwohnungen zu machen, die von den Churchill Retirement gebaut werden. Fertigstellung soll im Mai 2014 sein.

Für uns, Andreas, Peter, Ian und Uwe, ein willkommener Anlass ein letztes Mal die alt ehrwürdigen Hallen, in denen die Metamorphose von Lotus Seven zu Caterham Super Seven erfolgte, zu besuchen.

Angekündigt war zudem ein Teilemarkt den Darren Philipps, Caterham heritage parts manager, organisiert hatte.

Es ging am Samstag früh los. Die Straßen

im Deutschland, Luxemburg, Belgien und Frankreich waren frei. So kamen wir mit genügend Zeitvorlauf in Calais - Tunnel Terminal an und konnten dort in Ruhe frühstücken - Sandwiches mit einer Portion starkem Kaffee.

Die Einweisung in den Tunnelwagen erfolgte vorbildlich und nach 35 Minuten hatten wir den Ärmelkanal in einer Tiefe von 40 Metern unter Sohle „unterquert“.

In Caterham angekommen gab es zunächst einen ersten Check im Showroom und anschließend eine Spritztour an die Küste zum Muschelessen.

Der Teilemarkt am Sonntag war aufgrund starken Zuspruchs rasch gelaufen. Wir hatten einen ganzen Einkaufswagen voll im Büro zwischen gelagert.

Der „Kaufserfolg“ wurde dann am Abend im Pub gebührend gefeiert. ■





Im letzten Tiefflieger konnten wir über den neuen R600 lesen. Seither hatte Caterham Zeit, den Prototyp im Hinblick auf die neue Rennserie weiter zu entwickeln, die im kommenden Jahr starten soll. Caterham stellte den Wagen verschiedenen Rennteams zu Testzwecken zur Verfügung, um Interesse an der neuen Rennserie zu wecken. Lotus 7 Clubmitglied James Sharrock hat über die Jahre hinweg breite Erfahrung im Rennen mit Sevens gesammelt und hat den R600 jetzt getestet. Michael Calvert hat ihn dazu befragt und wollte herausfinden, ob er womöglich demnächst eine Anzahlung leisten möchte...

Also James, erzähl' uns von Deinen Erfahrungen mit Sevens.

Ich fing mit normalen Autos an, bevor ich Nick Potter traf (Ex-Verkaufschef bei Caterham Midlands), der mich überzeugt hat, Rennen zu fahren. Ich habe mit der Academy vor 8 oder 9 Jahren angefangen, um dann die Caterham-Leiter hochzuklettern mit Roadsports, RSA, C400, CSR und zuletzt R300. Die Rennerfahrung hat mich im zivilen Verkehr sehr viel vorsichtiger gemacht. Neulich habe ich für jemanden seinen Roadsport von Oulton Park zurück gefahren und war in Gedanken noch beim Rennen – ich hatte vergessen, wie schnell ein Caterham, selbst mit Basis-Motorisierung, sein kann, wenn er auf öffentlichen Straßen gefahren wird. Bei Überlandfahrten sind sie sowieso unschlagbar.

Wie hast Du die Möglichkeit bekommen, den R600 so früh in der Entwicklung zu fahren?

Caterham hält natürlich Ausschau nach Kunden, die die Startreihen im nächsten Jahr füllen, daher haben sie den führenden Rennteams die Möglichkeit geboten, das Auto zu testen. Dieser Prozess dient natürlich noch einem anderen Zweck – von möglichen Kunden ein Feedback zu bekommen, das wiederum der Entwicklung am Ende zu Gute kommt.

Ich glaube nicht, dass es vielen Leuten bewusst ist, wie viele Details auf der Rennstrecke ins Feintuning fließen und letztendlich auch ihren Weg in das gesamte Caterham-Programm finden – die Straßenautos eingeschlossen. Entwicklungen wie der veränderte

Luftinlass an Modellen wie dem Supersport illustrieren, wie Entwicklungen fürs Rennen in die Serie einfließen. Ich fahre Rennen für das Team Fauldsport, das schon einige Meisterschaften gewonnen hat. Ihnen wurden die ersten R600 zum Test in Donington angeboten und später mit BookaTrack in Spa, aber ich fuhr ihn an einem kalten, feuchten, aber dann abtrocknenden Testtag in Donington. Trotz der Wetterbedingungen wurde sofort klar, dass die Leistung des aufgeladenen Motors einfach schier unglaublich ist. Ich kam an der Strecke an, wir zogen die Avon-Regenreifen auf und donnerten etwa ein Dutzend Runden um die Strecke, während wir darauf warteten, dass diese abtrocknete. Die absolut lineare Leistungsentwicklung war super im Nassen und die Avons waren großartig. Als die Strecke trocknete, tauschten wir zu Slicks. Innerhalb von 15 Runden hatten wir Rundenzeiten, die etwa um 5 Sekunden besser lagen als der aktuelle R300 Rundenrekord von 1.6 und ein bisschen. Die Slicks waren vielleicht für ein Drittel dafür verantwortlich, aber der Rest ist dem reinen Mehr an Dampf zuzuschreiben.

Dieses Resultat konnten wir erreichen, obwohl es einiges auszusetzen gab. Unser Prototyp hatte die Standard R300 Aufhängungs-Einstellung. Es wurde bald klar, dass

Rennflieger

Seven – Rennfahrer James Sharrock fuhr den neuen Superlight R600 in Donington Park Probe; er teilt seine ersten Eindrücke mit uns:

Story von Michael Calvert, übersetzt von Martin Stather
Fotos von courtesy of BookaTrack.com



Hinter dem Lenkrad des neusten Caterham Rennwagen



Links: Der R600 im letzten Test-Tag in Spa-Francorchamps in der La Source

Ober: James testet seinen R300 auf der GP-Strecke am Nürburgring

nach vorn und daher mehr auf einer Linie mit dem Lenkrad. Bei einem sequentiellen Getriebe hat man den Ganghebel idealerweise auf der gleichen Höhe mit der linken Hand (beim Rechtslenker!) wenn diese am Lenkrad ist, um einen schnellstmöglichen Gangwechsel zu erreichen.

Aber der Motor ist wohl das Hauptargument bei diesem Auto?

Klar, und ich muss sagen, der ist absolut phantastisch. Im Grunde handelt es sich um eine runter getunte Version desjenigen, der für den SP.300/R entwickelt wurde – die Leistungsentwicklung ist absolut linear... Ich habe tatsächlich so etwas vorher noch nicht gefahren. Ich fahre einen CSR mit 290 PS und dessen Motor mit 6500U/min. gedreht werden muss, um die Leistung abzurufen, aber im R600 scheint die Leistung jederzeit zur Verfügung zu stehen. Die Erfahrung damit ist tatsächlich ziemlich merkwürdig – anfangs fühlt es sich nicht sehr viel schneller an als im R300, aber wenn auf der Strecke einer vor Dir auftaucht, überholst Du ihn als sei es ein Academy-Fahrzeug. Du kannst den R600 nicht wirklich einordnen, bis Du auf ein anderes Fahrzeug triffst, dass Du als Referenzpunkt benutzen kannst.

Die Leichtigkeit der Leistungsentfaltung macht es Dir auch leicht, das Auto auf Nässe zu fahren und anders als, sagen wir mal ein CSR, hast Du nie das Gefühl, dass er Dich gleich rauskickt. Wir sind auf Avon Regenreifen gefahren, die erstaunlich genug sind – nicht, dass sie besonders viel mehr Seitenhalt bieten würden, aber der Grip beim Bremsen ist erstaunlich gut.

Nun, die Leistungswerte sind die eine Seite, aber als Rennfahrer musst Du auch auf die Kostenseite achten, Ankauf und Unterhaltung. Es ist schon möglich, 300 PS

aus einem normal beatmeten Duratec rauszuquetschen, aber an diesem Punkt reden wir über etwa 15.000 Pfund für einen Motor – und das, bevor wir auch nur einen Blick auf die Unterhaltskosten werfen. Wenn ich an meinen alten Roadsport A denke, dann hatten wir jedes Jahr Kosten von etwa 4000 Pfund, um den Motor wettbewerbstauglich zu halten und das war ein 1.6 Liter K-Serie. Wenn ich R300er fahre (auf deren Motor der R600 im Prinzip basiert), dann bekomme ich für 2.700 Pfund bei Caterham einen „Service-Austauschmotor“ – ein ordentliches Sparpotential. Da dieser bei weitaus niedrigeren Umdrehungen läuft als ein normal beatmeter Motor, sollte er deutlich günstiger im Unterhalt sein und die Kosten für ein Upgrade sind ebenfalls deutlich günstiger als bei einem konventionellen Motor...

Dann mal die Schlüsselfrage: Wirst Du im nächsten Jahr einen fahren?

Ja, ich habe einen bestellt wie auch einer meiner Teamkameraden bei Fauldsport, Adam. Ich habe noch ein paar Verpflichtungen bei der British GT Series und muss daher schauen, wie das mit den Terminen ist, aber ich freue mich schon darauf, mit einem Auto zu fahren, das einen unglaublichen Fahrspaß verspricht; mein erster Test hat ein massives Grinsen auf mein Gesicht gezaubert. Ich hoffe nur, dass Caterham ein ordentliches Starterfeld fürs erste Jahr zusammen bringt – bei Einführung der R300 Serie haben wir gesehen, dass es ein paar Jahre braucht, um es richtig loszutreten. Heute haben wir Starterfelder von 30 Autos, was bedeutet, dass es durch das ganze Feld hindurch ordentlich abgeht. Wenn die R600 Serie ein gutes Feld zusammen bringt, wird das phantastisch für Fahrer und Zuschauer sein. ■

Während wir uns auf die großen Feierlichkeiten in diesem Jahr vorbereiten, wagen wir mal einen Blick zurück, wie alles anfing.

Da wäre z.B. ein Brief unseres Gründers, David Mirylees, der zum ersten Mal in der LowFlying vom Mai 1989 erschien; er beschreibt ein Leben vor dem Club, die ersten Meetings und wie der Club dann zustande kam.

Story von Michael Clavert, übersetzt von Martin Stather

Wie alles begann ...

Eine ganze Weile vor Gründung des Lotus Seven Club, so wie wir ihn kennen, gab es im Vereinten Königreich eine Anzahl Sevens, die sich in gleicher Gesellschaft fanden. Die Konsequenz daraus war, dass die Leutchen sich regelmäßig trafen, um über ihr Hobby zu sprechen. Man muss daran erinnern, dass zu dieser Zeit nur wenige Sevens auf der Straße anzutreffen waren und wenn man schon einen anderen Seven sah, winkte man sich nicht nur freundlich zu, sondern hielt an und hielt ein kleines Schwätzchen, fiel in den nächsten Pub ein, schüttete ein paar Drinks in sich hinein und fühlte sich mit der Welt versöhnt.

Die Bristol Area war wahrscheinlich die erste, die ein regelmäßiges Treffen hatte, das von Terry Scouse und einem anderen Seven-Besitzer organisiert wurde, in den späten Sechzigern oder frühen Siebzigern gefolgt vom Schreiber dieses Briefes und die Treffen wuchsen zahlenmäßig stetig an. Die Sonntage wurden nun fast regelmäßig durch Treffen verschönt, beispielsweise durch einen Hillclimb in Prescott, ein Rennen in Castle Combe oder Thruxton und die Sevens fanden ihren Weg dorthin, bei jeder sich bietenden Gelegenheit dokumentiert durch viele Fotos. Dummerweise wurden die Seven-Besitzer ja auch älter, heirateten, ließen sich nieder, das dringende Verlangen, solche Rennmeetings zu besuchen schwand dahin und heute sind die Aktivitäten dahingehend reduziert, dass man sich gerade mal einmal im Monat zu einem Pub-Besuch aufrafft, wo die verschiedenen Clubs manchmal einen Kegelwettkampf miteinander austragen.

Auf ganz ähnliche Art und Weise haben sich in der Gegend um Manchester Ron Wood und noch ein paar Eigner zusammengetan und das klappt auch heute noch sehr

gut. Es ist gut möglich, dass sich in weiteren Gegenden Leute mit der gleichen Idee getroffen haben, davon ist jedoch zumindest mir (noch) nichts bekannt. Caterham kam 1973/74 ins Spiel und nahm die Aufgabe auf sich, den Lotus Seven Club anzuregen. Sie produzierten ein Magazin und arrangierten ein Treffen in Surrey. Leider wurde das Magazin nach 2 Ausgaben eingestellt, da, trotz aller guten Vorsätze, Stress und Zeitdruck zu groß waren, um auch noch Zeit für den Club aufbringen zu können und so ging der Club gleich wieder ein. Zur gleichen Zeit gab es ein Treffen in Hertfordshire, im Pub „The Feathers“ (im Buch von Jeremy Coulter, „Lotus and Caterham Seven“ ist das auf Seite 7 dokumentiert – man sieht die Sevens im Flutlicht stehen).

Bei einem zufälligen Anruf bei Caterham im Jahre 1981 wurde ich darüber informiert, dass das erste internationale Seven-Treffen in der Schweiz stattfinden sollte, kurz nach dem 24-Stunden Rennen in Le Mans, wo ich sowieso hinwollte. Das hörte sich zu gut an, um es zu verpassen, also machten sich 2 Seven auf den Weg in die Schweiz via Le Mans und den Süden Frankreichs.

Um es kurz zu machen – ich kam heim, total beschämt von der Schweizer Gastfreundschaft und schwer beeindruckt von der Zuneigung zu ihren Autos und, außerdem, von ihren Gästen. Sie trugen T-Shirts mit der Aufschrift „Britain is great“, benutzten Union Jack-Tischdecken und waren augenscheinlich britischer als wir selbst – und wir haben die Autos schließlich gebaut!

Das wollte ich nicht auf mir sitzen lassen – als ich nach Hause kam, begann ich alles für ein erstes internationales Meeting hier in England



zu arrangieren. Der Ort der Wahl war Beaulieu und der Termin im Mai 1983.

1972 war ich nach Wales gezogen und hatte natürlich andere Seven-Eigner getroffen und mit ihrer Hilfe organisierte ich das Meeting. Während der 2 Tage des Treffens kamen etwa 135 Sevens nach Beaulieu und das war das größte Seven Treffen bis zu diesem Zeitpunkt. Eine Begleitscheinung dieses Meetings war, dass viele Seven-Eigner aus Ermangelung eines Clubs darum baten, auf die Mailing-Liste der walisischen Seven-Gemeinde gesetzt zu werden, die damals schon einen eigenen Newsletter herausgab.

Na ja, und das war das ...die Zahlen wuchsen und wuchsen und irgendwann informierte ich Lotus und Caterham und der Lotus Seven Club wurde wieder neu gegründet.

Seit dieser Zeit haben sich einige lokale Meetings mehr als früher entwickelt und der Newsletter hat sich zu dieser ausgezeichneten Clubzeitschrift hin entwickelt, die wir in Händen halten. Wie ihr euch denken könnt, ist der Club längst und definitiv über die organisatorischen und zeitlichen Möglichkeiten des Schreibers dieses Briefes hinausgewachsen und wird nun von einem enthusiastischen Team gemanagt. (Ich habe seit 1967 einen Seven und damit ist wohl meine Wertschätzung für dieses Fahrzeug hinreichend dokumentiert).

David Mirylees, Mai 1989

30. GEBURTSTAG DES LOTUS SEVEN CLUB IN BEAULIEU AM SAMSTAG 1. Juni 2013

- Feiert mit uns 30 Jahre Lotus Seven Club in Beaulieu Standort des National Motor Museum
- Beaulieu ist ein wichtiger Ort in der Geschichte des Lotus Seven Club da hier das 1. Internationale Meeting stattfand und wo alles begann
- **Ihr habt freien Eintritt ins Museum und zu den anderen Attraktionen in Beaulieu, außerdem gibt es spezielle Events für Clubmitglieder:**
- Ein Präzisions-Spaß-Fahrevent
- Niedrig-Geschwindigkeits-Autosolo-Event
- Übergabe eines Geburtstagskuchens von Beaulieu
- Autokorso durch Beaulieu für alle Sevens
- Verkaufsstände
- Luftaufnahme von allen Sevens, die eine 30 bilden



Buchung

Eintritt 15 Pfund Erwachsene, 10.- Kinder (5-17J.), unter 5 frei.

Verkaufsstände

50 Pfund pro Stand, incl. 2 Tickets

Catering

Mittagessen beim Restaurant Brabazon auf dem Gelände (oder Picknick mitbringen)

Eintrittsdetails

Offen für Mitglieder ab 8 h
Beaulieu Museum und Attraktionen offen ab 10 h.
Unsere Sevens werden rund um die Arena im Zenrum des Geschehens geparkt

Unterkunft

Wer übers Wochenende bleiben will, kann unter www.thenewforest.co.uk Infos über Hotels und B&B in der Nähe finden

Attraktionen

Dies ist ein Event für die ganze Familie und das Ticket gewährt euch Einlass außerdem zu:

- National Motor Museum
- Bond in Motion (die größte Sammlung von James Bond-Autos)
- Palace House und Gärten
- Beaulieu Abbey
- World of Top Gear
- Diverse Bähnchen und Busse, incl. Monorail, Oldtimer-Bus und Miniautos für die Kleinen

Die Lage

Beaulieu befindet sich im Herzen des New Forest, in der Nähe von Southampton und der M27.

Mehr Details

Es folgen weitere Neuigkeiten zu dem Event in der nächsten LowFlying, aber in der Zwischenzeit könnt Ihr mehr über Beaulieu und das National Motor Museum in www.beaulieu.co.uk nachlesen.

Wir schreiben das Jahr 1992. Caterhams eigene Rennserien sind seit Jahren sehr erfolgreich.

Für 1992 gibt es die Vauxhall Challenge sowie die Klassen B mit damals sensationell 47 Teilnehmern und C, beide gesponsert von der Zeitschrift Performance Car. Der Test-Leiter von Performance Car, John Barker, startet selbst mit einem K-Series Seven in der Klasse C.

Story von Martin Stather

Das legendäre Ohio-Rennen

In diesem Jahr denkt Caterham wieder einmal darüber nach, wie es gelingen könnte, den Seven in Amerika salonfähig zu machen. Die strengen Vorschriften lassen dort höchstens eine Einzelabnahme, und das nicht in allen Staaten, zu, an einen größervolumigen Import ist kaum zu denken. In dieser Situation lässt ein alter Freund, Clive Roberts, von sich hören, der von 1977 bis 1985 bei Caterham für Design, Entwicklung und Einkauf zuständig gewesen war, dann als Entwicklungsingenieur zu Lotus und später zu General Motors nach Detroit gegangen war. Roberts lässt wissen, dass der Sports Car Club of America hoch erfreut wäre, wenn Caterham am 24-Stunden Rennen in Nelson Ledges in Ohio, das von SCCA veranstaltet wird, teilnehmen würde. Das ist die Chance, auf die Graham Nearn gewartet hat. In einem 24-Stunden Rennen könnte man sowohl die Zuverlässigkeit und Qualität des Autos beweisen, ebenso wie die Sprintfähigkeiten, die einen Verkauf sicherlich günstig zu beeinflussen in der Lage wären. Also nichts wie hin!

Da man mit der Vauxhall-Rennserie die meiste Erfahrung gesammelt hat (die K-Series war noch zu neu, die Ford-Motoren nicht mehr konkurrenzfähig), wird ein Seven HPC mit Vauxhall-Motor zusammengebaut. Ein Leichtgewicht mit einem 16-Ventil-Motor, der im Wesentlichen im Standard-Trim ist, um höchste Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Da gibt es nur ein klitzekleines Problem – der Termin fürs Rennen steht praktisch vor der Tür und es bleibt, da man das Auto schließlich noch nach USA verschiffen muss, genau ein Tag Zeit, es zu testen!

Eine Telefonkonferenz mit Caterhams Importeur Frank Boulton in Atlanta bringt die Dinge dann in den Staaten auf den Weg. Boulton organisiert den Transport des Autos und organisiert ebenso eine Mannschaft zur Unterstützung des Teams in Person eines seiner Händler aus Delaware, George Alderman. Alderman soll auch einer der Fahrer sein. Alderman ist außer Händler ein erfahrener Rennfahrer, der auf Datsun, Nissan,



Cooper, Lotus und anderen Marken ab 1957 131 Rennen auf Rennstrecken wie Lime Rock, Daytona, Watkins Glen und Laguna Seca bestritten hat. Eigentlich hatte er seine Karriere 1988 bereits beendet. Bei Caterham kennt ihn niemand – man muss sich auf Boultons Wort verlassen.

Als das Team an der Rennstrecke in Ohio ankommt, findet es eine Buckelpiste der schlimmsten Art vor. Bei der Testfahrt bleibt Jez Coates die Luft weg und er kann die Streckenführung nicht richtig einschätzen, da der Wagen wie ein Böckchen auf der Strecke herumspringt.

Daher befindet Coates, dass die gesamte Aufhängung geändert werden muss. Zwei Mechaniker aus England werden eingeflogen, die Standard-Stoßdämpfer mitbringen, um dem Auto ein rustikaleres Verhalten aufzunütigen

Überhaupt macht die gesamte Rennstrecke einen ziemlich provisorischen Eindruck. Noch heute hat die 13-Kurven Strecke, die mitten im amerikanischen Nowhereland liegt und u.a. durch ein lauschiges Wäldchen führt, als einzige Sicherheitsmaßnahme in den schärfsten Kurven Stapel von Altreifen liegen – der Brite würde sagen, very traditional.

Graham Nearn erinnerte sich später, dass man u.a. vergeblich nach Dingen des täglichen Bedarfs wie Toiletten oder etwa einer Computer-Zeitnahme Ausschau hielt. Dafür ist der Eigner der Strecke, ein großer, rauer Bursche, ziemlich eigenwillig und macht

sofort deutlich, dass sein Wort, nächst dem Gottes, hier allein Gültigkeit besitzt. Andererseits hat er seine eigene Ölquelle mit Förderturm auf dem Grundstück, was seinen Standpunkt verständlich macht. Bei einer Gelegenheit weist er den Team-Lieferwagen vom Gelände „Schafft den hier weg oder ich schlepe ihn eigenhändig ab!“ Kurz darauf kommt er jedoch zurück, umarmt Nearn und sagt: „Reg’ Dich nicht auf, ich geh’ mit jedem so um!“ Unnötig zu erwähnen, dass es bei diesem nicht ganz unbekanntem Rennen in den USA während der Testläufe weder eine Ambulanz noch eine Feuerwehr zu sehen gibt.

Das ist aber nur der Anfang. Plötzlich taucht ein etwas verschlafen wirkender, etwa 60jähriger Mann auf – George Alderman! Immerhin nimmt er ohne weitere Umstände im Seven Platz, fegt auf die Strecke und ab der zweiten Runde liegt er knapp im bisherigen Rundenrekord! Außerdem bringt er zur nicht geringen Überraschung des englischen Teams noch eine Reihe freiwilliger Helfer und einen voll ausgestatteten Werkstattwagen mit.

Das Feld, mit dem es die drei Caterham Teamfahrer Jez Coates, Robert Nearn und George Alderman zu tun bekommen, ist ziemlich gemischt. Im Verhältnis 63:1 treten gegen den einsamen Caterham beispielsweise Werksteams von Honda, Mazda und Consulier an.

Samstag, 20. Juni 1992: Im Qualifying hat der Seven den 3. Startplatz in der 2. Reihe

errungen. Der Caterham ist das mit Abstand kleinste und fragilste Auto im Feld, daher hat man am oberen Abschluss des Überrollbügels ein gelbes Blinklicht installiert – das Team möchte ungern von den dicken amerikanischen und japanischen Panzern übersehen werden. Die Wagen nehmen Aufstellung, allein Startplatz 3 ist noch immer unbelegt. Man macht sich auf die Suche nach Alderman, der die erste Schicht fahren soll – er hält noch ein Schläfchen! Gerade noch rechtzeitig manövriert er seinen Seven zwischen den grinsenden Rest und schon fällt die Startflagge.

Nach der ersten Stunde liegt er auf Platz

In der Nacht wird die Nase des Seven getauscht – die Nachtnase hat vorn zwei runde Zusatzscheinwerfer montiert – der Spitzname ist bei den Amis schnell gefunden: Dolly Parton! Warum bloß?...

Mazda macht sich im Laufe des Rennens unbeliebt – das Team protestiert, weil die Bremslichter des Caterham nicht funktionieren. Darauf muss der gerade amtierende Fahrer auf der Geraden beweisen, dass das Gegenteil der Fall ist – das Bremslicht funktioniert sehr wohl, wird allerdings nicht gebraucht, da in den Kurven einfach nicht gebremst wird! Mazda versteht die Welt nicht mehr. Nun stellt sich heraus, dass die einzig

Stunde 23, der Morgen bricht an und der Consulier hat einen Antriebswellenbruch zu beklagen. Aber auch wenn der Wagen nicht ausgefallen wäre – dem Caterham ist der Sieg nicht mehr zu nehmen. Nach 990 Runden und 3186.5 km schießt Jez Coates mit einem komfortablen 7 Runden Vorsprung übers Ziel. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 137 km/h und geschätzten 7000 Überholvorgängen ist Coates mehr als überrascht, dass er den Wagen heil ins Ziel bringen kann. Ein Riesenerfolg für Caterham, aber auch Grund genug, diese Erfahrung nicht unbedingt zu wiederholen.

Wir wollen einmal annehmen, dass



eins. Die stärkste Konkurrenz heißt sicherlich Mazda und Consulier. Der Consulier GTP, ein Sport-Rennwagen mit Fiberglaskarosserie und 2.2 l Chrysler Motor mit 190 PS, hierzulande völlig unbekannt, errang in den Jahren zwischen 1985 und 1991 in den USA so viele Siege bei Rennen, dass er später per Reglement von den meisten Rennstrecken verbannt wurde, ein Schicksal, das er mit dem Seven teilte.

ernst zu nehmende Konkurrenz der Consulier ist und der ist mit seinem viel größeren Tank für die lange Distanz besser gerüstet. Dafür ist der Caterham etwas schneller, muss aber öfter nachtanken. Einer der Fahrer kommt zu Caterham und erzählt, dass ihr Boss ihnen gesagt habe, sie sollten sich schon mal auf Platz 2 einstellen, aber, verdammt nochmal, das ist so ziemlich das beste Rennen unseres Lebens!

George Alderman den Sieg nicht verschlafen hatte und trotz der mehr als anstrengenden 24 Stunden noch Lust hatte, diesen Sieg, den letzten seiner Karriere, ausgiebig mit dem englischen Team zu feiern.

Was der rustikale Bohrturm- und Rennstreckenbesitzer dazu zu sagen hatte, ist leider nicht überliefert. ■

MARKETING ZENTRUM HOCHRHEIN

Wann dürfen wir **IHREM** Geschäft zu neuem **SCHWUNG** verhelfen?

Vereinbaren Sie gleich **JETZT** einen unverbindlichen Beratungstermin!

www.mzh-net.com



2013 Veranstaltungskalender

Alle Termine gelten nur als Hinweise.

Für Änderungen oder Setzfehler übernimmt der
Caterham Car Club Deutschland e.V. keine Haftung.

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham- und Lotus Super Seven?
Dann mail sie an presse@caterhamcarclub.de

APRIL

Freitag, 19. bis Sonntag 21. April

Langenburg Historic - bestehend aus einem Nachtprolog und einer sportlichen Bergprüfung

Samstag, 20. April

SMRC - Anneau Du Rhin

MAI

Samstag, 04. bis Sonntag, 05. Mai

LSOS meets L7CI @ Garda
Auch hier fährt man Seven!

Donnerstag, 09. bis Sonntag 12. Mai

British Days + Country Fair Darmstadt, The British Lifestyle Event am Jagdschloss Kranichstein, Darmstadt

Donnerstag, 16. bis Samstag 18. Mai

Die Mille Miglia wird nun wieder vom „alten“ Veranstalter durchgeführt. In jedem Fall führt die Strecke über Ferrara

Freitag, 31. Mai bis Sonntag 2. Juni

LSOS meets CCCD in Deutschland
Wir organisieren diesmal wieder die Ausfahrt und die Übernachtung. Siehe TF 2012-04

JUNI

Samstag, 01. bis Sonntag, 02. Juni

SMRC - Chambley

Samstag, 15. bis Sonntag, 16. Juni

Schlossberg - Historic in Gernsbach
Die klassische Bergstrecke auch für Seven ist ein Gleichmässigkeitslauf mit 3,5 km Streckenlänge.

JULI

Freitag, 05. bis Sonntag 07. Juli

33. internationale Lotus Seven Meeting in St. Moritz, organisiert vom LSOS, ein Muß für alle Sevenfahrer
Infos und Programm folgen

Samstag, 27. bis Sonntag, 28. Juni

SMRC - Bresse

AUGUST

Freitag, 02. bis Sonntag, 04. August

Classic Days Schloss Dyck - das deutsche Goodwood Revival. Ein Treffpunkt für den klassischen Caterhamfahrer.
Bei genügend Interesse, werden wir auf dem Miscanthusfeld ein Picknick mit Clubzelt organisieren.

Samstag, 10. Juni

SMRC - Chenevieres

Freitag, 09. bis Sonntag, 11. August

AvD Oldtimer-Grand-Prix

Freitag, 23. bis Samstag, 31. August

LSOS - Westalps

Freitag, 30. bis Samstag, 01. September

CCCD - Rehburger Grilltreffen am Freitag/Samstag und gemeinsamer Besuch des 6. Rehburger Roadster- und Oldtimertreffen am Sonntag

SEPTEMBER

Freitag, 06. bis Sonntag, 08. September

Ticino Meeting LSOS

Ein Treffpunkt für Sevans, die noch nicht genug km auf dem Tacho haben. Infos und Treffpunkt folgen

Freitag, 06. bis Sonntag, 08. September

Retromotor Tübingen

1,2 km langer Rundkurs, verschiedene Fahrzeug- und Motorradklassen - Seven fahren auch immer mit

Samstag, 07. bis Sonntag, 08. September

SMRC - Dijon

Freitag, 13. bis Sonntag, 15. September

Goodwood Revival

Ein Treffpunkt für den klassischen British Driver im Stil der 50er Jahre. Wer fährt dieses Jahr hinüber?
Oder geht es via Flugzeug direkt auf's Feld?

Freitag, 20. bis Sonntag, 22. September

Elsass-Meeting CCCD - diesmal wieder mehr im nördlichen Elsass, ein immer gemütliches Treffen mit flotten Ausfahrten. Ein Tourguide ist immer dabei. Infos folgen.

Samstag, 28. bis Sonntag, 29. September

LSOS meets L7CI in Portofino - Italien.
Auch hier fährt man Seven!

OKTOBER

Samstag, 20. Oktober

SMRC - Anneau Du Rhin

Freitag, 25. bis Sonntag, 27. Oktober

Saisonkennzeichenabschlussmeeting CCCD - dieses Jahr vielleicht etwas nördlicher? Treffen schon am Freitag mit gemütlichem Speisen und Samstag eine schöne Ausfahrt - Infos folgen

TONI der Tuner



Der Tiefflieger - der Inhalt - Euer Inhalt

Es ist wieder vollbracht - der neuste Tiefflieger ist fertig gestellt. Ein Dank an alle Schreiber, Fotografen, Annoncierer, ..., denn ohne Euch wäre der Tiefflieger nichts.

Eine Bitte noch: Beiträge, Fotos, Annoncen usw. bitte nur an folgende Mail-Adresse:

tiefflieger@caterhamcarclub.de

Ich habe immer kurz vor Redaktionsschluss das Gefühl, doch noch das Eine oder Andere von euch in den verschiedenen Mailboxen übersehen/vergessen zu haben - das ist ein schreckliches Gefühl.

Danke nochmals für eure Mitarbeit

Andreas



Kontakt:
Nikolaos Bitza
bitzani@bitzani.de
bitzani@aol.com
www.bitzani.com

Werkstatt:
Am Kleinwald 9
76863 Herxheim
0176 / 57 01 46 61

Neu: die 4 in 1 Auspuffanlage für Duratec & Sigma mit original Katalysator von CCK und Bitzani



Cars for sale

Caterham Roadsport 1,6 K EZ 05/2002



15.000km original, 115PS G-Kat, RHD;
4 Halter; Wartung, TÜV/AU, Reifen, Brems-
e uvm. neu; Doku bis zur NW-Bestellung
vorhanden.

VB € 17.500,--

contact:

Nils Richter,
Tel. 0170 911 23 42
casarichter@t-online.de

Caterham S7 Bj. 91

2L Zetec Motor, live axle, 4 Gang, rhd

contact:

Andreas Jünger,
Tel. 0175 313 58 62
7juenger@gmail.com

Parts, Verschiedenes

4 x Semi-Slick Yokohama A048 185/60/14

(2 davon fast neu - 2 davon noch gut)

VHB 290,- €

oder tausche gegen

2 x Yokohama A048 205/60/13

Bitte nur Abholung

wohne im Kreis Darmstadt-Dieburg



contact:

T. Konrad
Mobil: 0171 584 89 08
thomas.konrad@web.de

Zwei Stoffsitze (ohne Sitzschienen)

aus '95 HPC

VB: 250,00 €

Standort bei Göttingen



contact:

Andreas Hempel
Tel: 0172 521 31 73
info@dentallabor-hempel.de

Diverse Teile

z.B. Überrollbügel Chrom deDion Chassis,

Vergaser (Register und Weber Doppel),

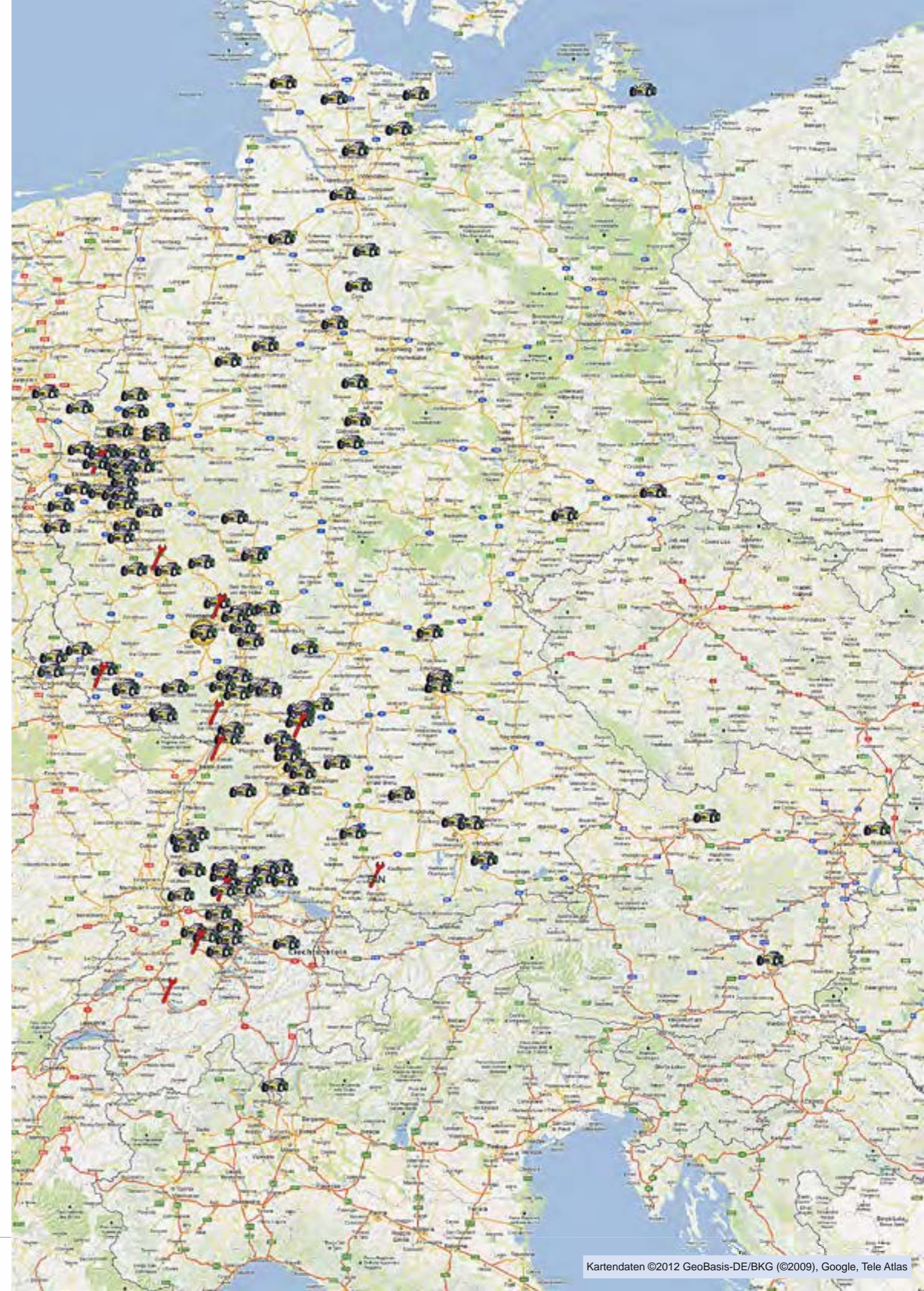
Nockenwelle, usw.

Preise n.Vb.



contact:

Uwe Weiler
Tel: 0152 017 791 57
uwe-weiler@online.de



Anzeigen werden akzeptiert für:
Cars for sale (nur Lotus & Caterham bitte)
und Parts, Verschiedenes und
Wanted

Maximum 100 Wörter

Die Kosten ?

Clubmitglieder: Kostenlos

Nichtmitglieder: € 10,--

(incl. MwSt. pro Anzeige)

Wie ?

Anzeigen und Bilder bitte per eMail an:

info@caterhamcarclub.de

oder per Brief an:

Caterham Car Club Deutschland e.V.

Grüner Weg 1

D 55288 Armsheim

Anzeigenschluss ?

Bitte erfrage die Deadline der
nächsten Ausgabe !!!

Deine Kontaktdaten ?

Vergiss nicht, Deine Kontaktdetails
anzugeben, auch ggf. einen Ort, damit
der Käufer besser abschätzen kann, ob
es sich lohnt, vorbeizuschauen.

Seven auf der Landstraße - fotografiert von Renate Högel

