

NO. 45 - 01/2023
Das Markenmagazin für Freunde von
The brand magazine for friends of

CATERHAM

SEVEN 340



Der neue SEVEN 340 S
ab € 54.400,--
incl. 19% MwSt



Unseren großen Showroom
erreichen Sie in nur 3 Minuten
von der A3 Ausfahrt
Dierdorf



LARS HOFFMANN ist zweifacher
Britischer CATERHAM MOTOR-
SPORTS CHAMPION und wird Sie
umfangreich beraten



LARS HOFFMANN
SPA - LA SOURCE

CATERHAM Deutschland GmbH
Sportfahrzeuge • Verkauf • Service • Motorsport-Event
Königsberger Straße 25
56269 Dierdorf

Tel.: +49 2689 95818 0
Mob.: +49 175 5644 011
Mail: info@caterham.de

Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design
Redaktion / Editorial office:
Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag von
CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:
info@CaterhamCar.Club

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

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Copy deadline for the issue

No. 46 - April 2023: 10. März 2023

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 2022 Herausgeber / Publisher

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

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

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Her-
steller und unterliegen deren Copyrightbestimmungen.

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

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

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

Inhalt:

CATERHAM-NEWS-Ticker.....	4
CATERHAM DEUTSCHANDMOTOR SPORT	5
Saisonbericht 2022 Dominique Mannsperger #25 Caterham 270R Championship.....	6
Der neue SEVEN 340	14
Caterham Seven 340 - mehr Leistung für den europäischen Markt. 24	
CATERHAM ADVENT COFFEE	29
Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens	32
Andy's Blog.....	34
Das Seven - Tagebuch.....	34
News and Events.....	37
1973 - 2023: 50 Jahre CATERHAM als Automobilhersteller.....	37
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	37
Mein neuer Seven - und kleine Basteleien.....	38
Geburtshilfe.....	46
Scotland 2022	48
Veranstaltungskalender 2023.....	50



Front Cover:

Lars Hoffmann in SPA

Fotos
von
Jon
Bryant



Rear Cover:

Aufstellung in SPA

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder

CATERHAM - NEWS - TICKER

CATERHAM MOTOR

Story von Kurt Hoffmann



LARS ist 2022 in der Klasse der 310/R Championship gestartet

Wie auch schon im letzten Jahr hatten wir nicht die Leistung die dieses Auto haben müsste, was mehrere Tests auf dem Prüfstand bei KOMO TEC (VIELEN DANK dafür Daniel) und in UK bestätigt haben.

Wir arbeiten über den Winter daran, das Auto auf die vorgegebene Leistung zu bekommen.

Daher ist der 6. Gesamtrang dieses Jahr zwar nicht das was wir uns wünschen, aber immerhin noch ein gutes Ergebnis bei über

beim sympathischen Team von KOMO TEC für die Möglichkeit und freuen uns auf die nächste Saison.

Besser hat es unser 2. Deutscher Fahrer in der CATERHAM 270/R CHAMPIONSHIP machen können. DOMENIQUE MANN-



30 Fahrern im Feld.

Das LARS einer der Besten ist, hat er zumindest bei 5 Einsätzen im LOTUS EVORA von KOMO TEC bewiesen mit dem er 5 Läufe des LOTUS CUP EUROPE bestreiten durfte.

5 Starts und 5 Podiums waren ein sensationelles Ergebnis, dafür das LARS noch nie solch ein Auto auf der Rennstrecke bewegt hat und noch dazu 3 Läufe auf einer ihm unbekanntem Strecke in Frankreich gefahren wurden, das teilweise unter besonders nassen Bedingungen.

Wir bedanken uns besonders

SPERGER konnte beim letzten Lauf in SPA beide Läufe gewinnen und wurde Punktgleich mit dem Sieger 2. der Meisterschaft, da dieser einen Sieg mehr auf dem Konto verbuchen konnte.

Unser Hauptsponsor MOTUL wird uns auch im nächsten Jahr unterstützen.

Das wird eine besonders spannende Angelegenheit, da LARS in der Klasse der 310/R verbleibt und DOMENIQUE in diese aufsteigt.

Unser Plan ist es, die Autos im gleichen Design fahren zu lassen was noch nie jemand gemacht hat. Das zudem auch noch 2

Unser Plan ist es, die Autos im gleichen Design fahren zu lassen was noch nie jemand gemacht hat.

Deutsche Fahrer in der von MOTUL/UK gesponsorten Serie eine Rolle um den Sieg spielen dürften, macht die Sache wirklich extrem spannend.

Das wird sicher auch die Medien interessieren und uns besondere Aufmerksamkeit schenken.

Eine Gelegenheit für Sie im Motorsport zu werben.

Wir haben viel Erfahrung mit Marketing und finden da für Sie das richtige Konzept.

Wer Interesse hat uns dabei zu unterstützen, sollte sich bitte zeitnah melden damit wir ein Konzept dafür erarbeiten können. 📍

DEUTSCHLAND SPORT

best, he has proven at least in 5 races in the LOTUS EVORA of KOMO TEC with which he was allowed to contest 5 rounds of the LOTUS CUP EUROPE.

5 starts and 5 podiums were a sensational result,

SPA and became 2nd in the championship, equal on points with the winner, as the latter had one victory more on his account.

Our main sponsor MOTUL will also support us next year.

This will be a particularly exciting affair as LARS will remain in the 310/R class and DOMENIQUE will move up into it.

Our plan is to have the cars run in the same design, which no one has ever done before.



LARS started 2022 in the 310/R Championship class.

Like last year we didn't have the performance this car should have, which was confirmed by several tests on the dyno at KOMO TEC (MANY THANKS for that Daniel) and in the UK.

We are working over the winter to get the car up to spec.

Therefore, 6th overall this year is not what we want, but still a good result with over 30 drivers in the field.

That LARS is one of the

Our plan is to have the cars run in the same design, which no one has ever done before.

considering that LARS had never driven such a car on a race track before and that 3 rounds were driven on a track in France that was unknown to him, partly under particularly wet conditions.

We would like to thank the friendly KOMO TEC team for the opportunity and look forward to the next season.

Our 2nd German rider in the CATERHAM 270/R CHAMPIONSHIP did better. DOMENIQUE MANNSPERGER was able to win both races at the last round in

The fact that 2 German drivers are also likely to play a role in the MOTUL/UK sponsored series makes it extremely exciting.

This will certainly also interest the media and give us special attention.

An opportunity for you to advertise in motorsport.

We have a lot of experience with marketing and will find the right concept for you.

If you are interested in supporting us, please contact us as soon as possible so that we can work out a concept. 📍

CATERHAM - NEWS - TICKER

Saisonbericht 2022 Caterham 270R

Story von Dominique

Clubmitglied Dominique Mannsperger ist nach Lars Hoffmann der zweite Deutsche, der den Weg durch die Caterham Academy gewählt hat. Domeniques Vater Gerhard Mannsperger, der auf eine über 30-jährige Karriere im Motorsport zurückblicken kann, fuhr in den 90er-Jahren gemeinsam mit Kurt Hoffmann Porsche-Rennen im Rahmen der GTP-Weekends. So konnte Dominique auch den Sprung Kurt Hoffmanns in den Caterham Motorsport live erleben.

Die Freundschaft ist dabei nie abgebrochen. Im Jahre 2018, Lars bestritt mittlerweile erfolgreich seine erste Saison in der Academy, stellte Kurt Dominique ein Fahrzeug zur Verfügung. Das Resultat: Einschreibung in die Academy und Kauf eines Caterham Rennfahrzeugs für das Jahr 2020. Nachdem Dominique die Academy als Vizemeister abschloss und das renommierte Autumn-Trophy Rennen, in dem der schnellste Fahrer des gesamten Jahrgangs (ca. 50 Fahrer pro Jahrgang) gesucht wird, gewinnen konnte, zählt er mittlerweile zu den etablierten Top-Fahrern im Feld. Dominique (Jahrgang 1981) wohnt, wie könnte es anders sein, in Hockenheim, ist verheiratet und hat 2 Kinder. Noel, sein ältester Sohn, ist mittlerweile selbst erfolgreich im Kartsport unterwegs, wurde auf Anhieb Süddeutscher Bambini Kartmeister 2021 und wagte 2022 gleich den Sprung in die Topliga des deutschen Mini-Kartsports.

Noel, sein ältester Sohn, ist mittlerweile selbst erfolgreich im Kartsport unterwegs

Saison 2022:

Die Vorzeichen standen gut. Mit einem neuen Motor versehen und der Unterstützung des renommierten Teams DPR Motor-



Domenique Mannsperger #25 Championship

Fotos von Jon Bryant

Club member Dominique Mannsperger is the second German after Lars Hoffmann to choose the path through the Caterham Academy. Dominique's father Gerhard Mannsperger, who can look back on a career in motorsport spanning more than 30 years, drove Porsche races together with Kurt Hoffmann as part of the GTP Weekends in the 1990s. This is how Dominique was able to experience Kurt Hoffmann's leap into Caterham Motorsport live.

The friendship never broke off in the process. In 2018, Lars meanwhile successfully contested his first season in the Academy, Kurt provided Dominique with a vehicle. The result: enrolment in the Academy and purchase of a Caterham racing car for 2020. After Dominique finished the Academy as runner-up and won the renowned Autumn Trophy race, in which the fastest driver of the entire year group (approx. 50 drivers per year group) is sought, he is now one of the established top drivers in the field. Dominique (born 1981) lives, how could it be otherwise, in Hockenheim, is married and has 2 children. Noel, his eldest son, is now a successful kart racer himself, became South German Bambini Kart Champion 2021 at the first attempt and immediately ventured into the top league of German mini karting in 2022.

Noel, his eldest son, is now a successful kart racer himself

2022 season:

The omens were good. With a new engine and the support of the renowned DPR Motorsport team, the goal was clearly defined. The attack on the championship title in the 270R

CATERHAM - NEWS - TICKER

sport war das Ziel klar definiert. Der Angriff auf den Meistertitel in der 270R-Klasse. Leider war es ihm nicht vergönnt vor dem ersten Rennen Testfahrten durchzuführen, um in der Setup-Frage und den Eigenheiten der neuen 270er Spezifikation einen Schritt vorwärtszumachen.

Brands Hatch Lauf 1 und 2:

Das Qualifying war mit P8 ein herber Dämpfer. Allerdings ist es auf der Indy-Variante ein reines Glücksspiel in 15 Minuten eine freie Runde zu erwischen, zumal die ersten 17 innerhalb einer Sekunde lagen. Im ersten Lauf dann kam die gewohnte Performance zurück. Mit einem phänomenalen Start sprintete Mannsperger vor der ersten Kurve von P8 auf P3. Diese Position sollte er trotz Abbruch durch einen Konkurrenten in Druids, der ihn zwischenzeitlich auf P5 zurückwarf, innehalten. Rennen 2 war ein Stück härter. Bedingt durch die neue 30-minütige Renndistanz gingen die Reifen bereits nach 15 Minuten merklich ein, was zu einem erbitterten Kampf um Platz 2 führte, den der Hockenheim am Ende für sich entschied.

Snetterton Lauf 3 und 4:

Im Qualifying war P5 das höchste der Gefühle, nachdem Mannsperger seine Runden ohne Windschatten drehen musste und so einen entscheidenden Nachteil auf den langen Geraden des ehemaligen Militärflughafens hatte. Lauf 3 war ein sehr enges Rennen. Die ersten 5 sollten das gesamte Rennen Rad an Rad kämpfen. In der letzten Runde des Rennens verzögerten die ersten 3, da niemand als Erster auf die lange Rückgerade gehen wollte. Mannsperger ergriff die Chance und griff außen herum

nach der Führung. Bei diesem Versuch wurde er jedoch von seinem Teamkollegen unsanft am Hinterrad berührt und abgeräumt. So konnte Mannsperger das Auto lediglich auf P7 ins Ziel schleppen. In Lauf 4 sortierte sich das Feld etwas mehr. In den letzten 3 Runden des Rennens wurde Mannsperger dann durch die leider taktisch nicht durchdachten Angriffe seines Teamkollegen dazu gezwungen abreißen zu lassen. Am Ende blieb dennoch P3 und damit ein weiterer Podiumsplatz.

Silverstone Lauf 5 und 6:

Wie im vergangenen Jahr war unser deutscher Fahrer in Silverstone wieder das Maß der Dinge. Im Windschattenduell des Qualifyings noch mit P3 zufrieden, sollte Mannsperger in Lauf 5 eine taktische Meisterleistung hinlegen. Das gesamte Rennen über ließ er seine Kontrahenten kämpfen und im Glauben am Limit zu sein, um dann in der letzten Runde auf die finale Gerade den Angriff zu starten. Mannsperger überquerte die Ziellinie als 1., jedoch wunderte er sich recht schnell, dass keine Zielflagge zu sehen war. Die Rennleitung hatte die Rennzeit fälschlicherweise über eine halbe Minute zu spät gestartet, woraufhin eine zusätzliche Runde gefahren werden musste. Nun war Mannsperger der Meute in seinem Windschatten hilflos ausgeliefert und wurde auf den Geraden überholt. Ergebnis P3 und ein massiv dicker Hals über den gestohlenen Sieg. Doch Mannsperger wäre nicht er selbst, würde er sich nicht darauf besinnen die Antwort auf der Strecke zu geben. Das Resultat war in Lauf 6 ein souveräner Sieg und damit die Rückmeldung im Meisterschaftskampf.

Wie im vergangenen Jahr war unser deutscher Fahrer in Silverstone wieder das Maß der Dinge

Donington Park Lauf 7 und 8:

Im Qualifying lieferte Mannsperger trotz eines Defekts eine wahre Glanzleistung ab. Ohne Windschatten, als Erster die Herde von Caterhams anführend fuhr Mannsperger exakt eine schnelle Runde, bevor durch einen Defekt an der Aufhängung das Rad abknickte. Diese eine Runde reichte dennoch für P3, obwohl Mannsperger die gesamte Session von außen zusehen musste. Im Rennen dann der nächste Paukenschlag. Mit einer souveränen Leistung sicherte sich Mannsperger den nächsten Sieg. Lauf 8 beendete Mannsperger nur hundertstel hinter dem Ersten auf P2, bekam aber nachträglich eine Zeitstrafe für das Überschreiten der Track-Limits. Leider eine sehr unfaire Strafe, da weder die drohende Strafe richtig signalisiert wurde noch wurde berücksichtigt, dass Mannsperger vom Konkurrenten von der Fahrbahn gedrückt wurde. Leider wird hier lediglich das Auslösen des Sensors bewertet und dies nicht einmal von der Rennleitung, sondern von Angestellten des Streckenbetreibers. Ergebnis P14.

Anglesey Lauf 9 und 10:

Auf der wunderschön, direkt am Meer gelegenen Rennstrecke fand zum ersten Mal seit etlichen Jahren wieder ein Caterham Rennen statt. Mannsperger sicherte sich mit einer fabulösen Runde im Qualifying die Pole. Mittlerweile kristallisierte sich heraus, dass die Meisterschaft zwischen 3 Fahrern ausgefahren wird. In Lauf 9 wurde Mannsperger dann von seinem Hauptkonkurrenten in einem übermotivierten Manöver abgeschossen. Mit krummem Auto und ruinierten Reifen konnte Mannsperger dann in einem erbitterten Kampf P4 erreichen.



class. Unfortunately, he was not allowed to test before the first race in order to make a step forward in the setup question and the peculiarities of the new 270 specification.

Brands Hatch Race 1 and 2:

Qualifying was a bitter damper with P8. However, on the Indy circuit it is a pure gamble to get a clear lap in 15 minutes, especially as the first 17 were within a second of each other. In the first race, the usual performance returned. With a phenomenal start, Mannsperger sprinted from P8 to P3 before the first turn. He was to hold this position despite being shot down by a competitor in Druids, which dropped him back to P5 in the meantime. Race 2 was a bit tougher. Due to the new 30-mi-

nute race distance, the tyres already shrank noticeably after 15 minutes, which led to a fierce battle for second place, which the Hockenheim driver decided in his favour in the end.

Snetterton Race 3 and 4:

In qualifying P5 was the highest of feelings after Mannsperger had to do his laps without slipstream and thus had a decisive disadvantage on the long straights of the former military airport. Race 3 was a very close race. The first 5 were to fight wheel to wheel for the entire race. On the last lap of the race, the first 3 delayed as no one wanted to be first onto the long back straight. Mannsperger seized the opportunity and attacked around the outside for the lead. However, in this attempt he

TERMINE WINTERTRAINING



Staffel 001

06. - 08. Januar 2023

Staffel 002

08. - 10. Januar 2023

Staffel 003

11. - 13. Januar 2023

Staffel 004

13. - 15. Januar 2023

Staffel 005

15. - 17. Januar 2023

Staffel 006

18. - 20. Januar 2023

Staffel 007

20. - 22. Januar 2023



CATERHAM - NEWS - TICKER

Mit enormem Frust ging Mannsperger in Lauf 10. Taktisch perfekt zurecht gelegt, übernahm er in der entscheidenden Schikane der letzten Runde die Führung und wurde dann vom gleichen Fahrer mit einer sehr fragwürdigen Aktion abgeschossen. In der Kurvenkombination Rocket kam sein Kontrahent leicht von der Fahrbahn und fuhr dem Hockenheimer in der darauffolgenden Rechtskurve auf das rechte Hinterrad. Diese ungeahndete Aktion und der daraus resultierende verlorene Sieg sollte später die Meisterschaft entscheiden. Am Ende blieb P2 und eine gehörige Portion Wut im Bauch.

Knockhill Lauf 11 und 12:

Knockhill hielt eine Besonderheit vor. Zum ersten Mal in der Geschichte fuhren die Caterhams Samstag im Uhrzeigersinn und den zweiten Lauf am Sonntag gegen den Uhrzeigersinn. Auch hier sollte Mannsperger in Sachen Speed wieder der Maßstab für das restliche Feld sein. Im Qualifying belegte Mannsperger P3. Lauf 11 sollte dann die Genugtuung für Anglesey bereithalten. Der Hockenheimer fuhr den dritten Sieg der Saison ein und schuf damit auch die besten Voraussetzungen für das sonntägliche Rennen gegen den Uhrzeigersinn. Über viele Runden hinweg hatte Mannsperger in Führung liegend das Geschehen im Griff. Erst durch einen beherzten Angriff mit Kontakt durch seinen Teamkollegen musste Mannsperger Federn lassen. Ab diesem Zeitpunkt war unser deutscher Fahrer in der Defensive. Es sollte sich nach dem Rennen herausstellen, dass sowohl der Radius Arm als auch die De-Dion Aufhängung gebrochen waren. Dennoch konnte Mannsperger das lädierte Auto auf P3 ins Ziel retten.



Spa-Francorchamps Lauf 13 und 14:

Das Highlight des Jahres! Die Strecke auf der Gerhard Mannsperger, der Vater Domeniques, nahezu jedes Rennen gewann, das er bestritt. Die Vorgeschichte plus die Faszination dieser umwerfenden Strecke sorgten für die entsprechende Motivation. Nachdem Mannsperger bereits im Qualifying vom selben Fahrzeug ins Aus befördert wurde, das ihn bereits in Anglesey 2 Rennen und vor allem einen



was rudely touched on the rear wheel by his teammate and cleared. So Mannsperger could only drag the car to the finish in P7. In race 4 the field sorted itself out a bit more. In the last 3 laps of the race, Mannsperger was forced to let go of his team mate's attacks, which unfortunately were not tactically well thought out. In the end he still finished P3 and another podium place.

Silverstone race 5 and 6:

Like last year, our German driver was again the measure of all things at Silverstone. Still satisfied with P3 in the slipstream duel of qualifying, Mannsperger was to put on a tactical masterstroke in race 5. Throughout the race he let his opponents fight and believed to be at the limit, only to launch the attack on the final lap onto the final straight. Mannsperger crossed the finish line in 1st place, but he was soon surprised to see no chequered flag. The race control had mistakenly started the race time more than half a minute too late, whereupon an additional lap had to be driven. Now Mannsperger was helplessly at the mercy of the pack in his slipstream and was overtaken on the straights. Result P3 and a massively thick neck about the stolen victory. But Mannsperger would not be himself if he did not remember to give the answer on the track. The result was a commanding victory in race 6 and with it the feedback in the championship fight.

Like last year, our German driver was again the measure of all things at Silverstone.

Donington Park Rounds 7 and 8:

In qualifying, Mannsperger delivered a true tour de force despite a defect. Without slipstream, leading the herd of Ca-

terhams, Mannsperger drove exactly one fast lap before a defect in the suspension caused the wheel to snap off. This one lap was still enough for P3, although Mannsperger had to watch the whole session from the outside. In the race, the next bang for the buck. With a superior performance Mannsperger secured the next victory. Mannsperger finished race 8 only hundredths behind the first in P2 but was subsequently given a time penalty for exceeding the track limits. Unfortunately, a very unfair penalty, as neither the impending penalty was signalled correctly nor was it taken into account that Mannsperger was pushed off the track by the competitor. Unfortunately, only the triggering of the sensor is assessed here and this not even by the race control, but by employees of the track operator. Result P14.

Anglesey Run 9 and 10:

For the first time in many years, a Caterham race took place on the beautiful racetrack directly at the sea. Mannsperger secured pole with a fabulous lap in qualifying. In the meantime, it became clear that the championship would be fought out between 3 drivers. In race 9 Mannsperger was then shot down by his main rival in an over-motivated manoeuvre. With a crooked car and ruined tyres, Mannsperger was then able to reach P4 in a fierce battle. Mannsperger went into race 10 with enormous frustration. Tactically perfectly set up, he took the lead in the decisive chicane of the last lap and was then shot down by the same driver in a very questionable move. In the Rocket corner combination, his rival went slightly off the track

CATERHAM - NEWS - TICKER



Sieg kostete, musste sich Mannsperger mit P4 begnügen. Dies sollte jedoch nichts am herausragenden Speed Mannspergers ändern. Bereits vor Eau Rouge übernahm Mannsperger nach dem Start direkt die Führung. In einem langen Rennen, das von 2 Safety-Car-Phasen unterbrochen wurde und unser Clubmitglied wieder seinen bereits herausgefahrenen Vorsprung kostete, sicherte sich Mannsperger den Sieg beim „Heimrennen“. Auch der Lauf am Sonntag sah nur einen Fahrer. Dominique Mannsperger konnte sich mit einem beherzten Fight in der letzten Runde den Sieg sichern und hatte somit alles ihm Erdenkliche getan, um den Titel zu holen. Nachdem sein Teamkollege Busch als 2. die Linie überquerte, war es vollbracht. Dominique Mannsperger war Meister der Caterham 270R Championship. Leider wendete sich das Blatt im weiteren Verlauf des Abends am grünen Tisch. Nach langen Beratungen der Rennleitung am späten Abend, resultierend aus einem Protest

des unterlegenen Fahrers gegen den Teamkollegen von Mannsperger, wurde letztgenanntem eine Zeitstrafe aufgebürdet, die seinen Kontrahenten auf Platz 2 vorspülte. Somit bestand zwischen ihm und Mannsperger Punktegleichheit und die Meisterschaft ging an den Fahrer mit den meisten Siegen. Hier erinnern wir uns an das Rennen in Anglesey, bei dem Mannsperger in der letzten Runde in Führung liegend von dem nun als Meister feststehenden Fahrzeug abgeschossen wurde und damit das Sieghverhältnis statt 6:5 für Mannsperger, sich zu 5:6 gegen Mannsperger änderte. So bleibt dem Hockenheimmer trotz Punktegleichheit „nur“ der Vizetitel.

Alles in allem war es eine herausragende Saison unseres deutschen Fahrers, der definitiv der Meister der Herzen ist. Das ganze Jahr über war er im Zusammenspiel mit seinem Team DPR Motorsport jederzeit siegfähig. Leider muss Mannsperger aus Budgetgründen nächstes Jahr kürzertreten und wird die Saison

Termine 2023 fürCaterham 310R

01.04.
Oulton Park

20./21.05.
Croft

03./04.06.
Zandvoort

24./25.06.
Silverstone

29./30.07.
Thruxton

19./20.08.
Snetterton

02./03.09.
Donington
Caterham
Race Festival

von Rennen zu Rennen bestreiten. Wir freuen uns jedoch sehr auf eine Saison, in der beide Deutsche, Lars Hoffmann und Dominique Mannsperger, erstmals gemeinsam als Teamkollegen in der gleichen Klasse antreten. Ein absolutes Novum und einmalig in der Geschichte von Caterham. Wir hoffen sehr, dass sich interessierte Unternehmen melden, die unsere beiden Fahrer finanziell unterstützen. Eins können wir sagen - wir haben zwei der schnellsten Fahrer in der Caterham Meisterschaft, der selbst von Profis wie Filipe Albuquerque bescheinigt wird, eine der am härtesten umkämpften Meisterschaften zu sein mit der wahrscheinlich besten Rennaction weltweit.

Wenn Sie Interesse haben mit einem Sponsoring Teil dieser Mannschaft zu sein, melden Sie sich gerne direkt bei unserem Club-Mitglied Dominique Mannsperger.

and drove onto the Hockenheim driver's right rear wheel in the following right-hand bend. This unpunished action and the resulting lost victory would later decide the championship. In the end, P2 and a good portion of anger in the stomach remained.

Knockhill race 11 and 12:

Knockhill held a special feature. For the first time in history, the Caterhams raced clockwise on Saturday and anti-clockwise on Sunday. Again, Mannsperger was to be the benchmark for the rest of the field in terms of speed. In qualifying Mannsperger finished P3. Race 11 should then hold the satisfaction for Anglesey. The driver from Hockenheim took his third victory of the season and thus also created the best conditions for Sunday's anti-clockwise race. For many laps, Mannsperger was in control of the action while leading the race. It was only after a spirited attack

with contact by his team mate that Mannsperger lost ground. From then on, our German driver was on the defensive. After the race it turned out that both the radius arm and the De-Dion suspension were broken. Nevertheless, Mannsperger was able to bring the damaged car home in P3.

Spa-Francorchamps Race 13 and 14:

The highlight of the year! The track on which Gerhard Mannsperger, Dominique's father, won almost every race he contested. The history plus the fascination of this stunning track provided the appropriate motivation. After Mannsperger was already knocked out in qualifying by the same car that had already cost him 2 races and above all a victory in Anglesey, Mannsperger had to settle for P4. However, this should not change anything about Mannsperger's outstanding speed. Already before Eau Rouge, Mannsperger took the lead directly after the start. In a long race, which was interrupted by 2 safety car phases and again cost our club member his already established lead, Mannsperger secured victory in the „home race“. Sunday's race also saw only one driver. Dominique Mannsperger was able to secure victory with a spirited fight on the last lap and had thus done everything he could to take the title. After his team mate Busch crossed the line in 2nd place, it was done. Dominique Mannsperger was champion of the Caterham 270R Championship. Unfortunately, the tide turned later in the evening at the green table. After long deliberations of the race control late in the evening, resulting from a protest by the losing driver against Mann-

sperger's team mate, the latter was given a time penalty, which pushed his opponent up to second place. Thus, he and Mannsperger were tied on points and the championship went to the driver with the most wins. Here we remember the race in Anglesey, where Mannsperger, in the lead on the last lap, was shot down by the car that was now the champion, so that the winning ratio changed from 6:5 for Mannsperger to 5:6 against Mannsperger. Thus, the Hockenheim driver „only“ won the runner-up title, despite having the same number of points.

All in all, it was an outstanding season for our German driver, who is definitely the champion of hearts. Throughout the year, he was capable of winning at any time in cooperation with his team DPR Motorsport. Unfortunately, Mannsperger will have to cut back next year for budget reasons and will contest the season on a race-by-race basis. However, we are very much looking forward to a season in which both Germans, Lars Hoffmann and Dominique Mannsperger, will compete together as teammates in the same class for the first time. An absolute novelty and unique in the history of Caterham. We very much hope that interested companies will come forward to financially support our two drivers. One thing we can say - we have two of the fastest drivers in the Caterham Championship, which even professionals like Filipe Albuquerque say is one of the most competitive championships with probably the best racing action in the world. If you are interested in being part of this team with a sponsorship, please contact our club member Dominique Mannsperger directly.



Der neue SEVEN 340



CATERHAM-NEWS-TICKER

Der neue SEVEN 340 wird auch als Nachfolger des legendären Roadsport 1800 VVC gehandelt.

Motorvergleich Duratec mit Rover VVC

Der Rover ist (bzw. war) ein fantastischer Antrieb für einen Caterham. Kompakt und vor allem leicht auf der Vorderachse hatte er eine tolle Leistungs- und Drehmomentcharakteristik und eine geradezu gierige Gasannahme, welche wie gemacht war für einen so leichten kleinen Sportwagen wie einen Seven.

Man hat ihn im unteren Drehzahlbereich als relativ zahm in Erinnerung, während er im oberen Bereich geradezu zu explodieren scheint und bis weit über 7.000U/min unter infernalischem Gebrüll und hartem Ansaugeräusch (gerade mit den Roller Barrels) kraftvoll anschiebt.

Vor allem in Verbindung mit dem eng gestuften und knackig zu schaltendem Sechsganggetriebe passten die Ganganschlüsse perfekt. So ist das Hochbeschleunigen aus engen Ecken und durchschalten der Gänge eine reine Freude.

Ich denke, das können viele bestätigen.

Der Ford Duratec 2.0ltr der ersten Generation im Caterham war der Motor des Roadsport 175, ein Motor, den ich nur all zu gut kenne, da ich ja selbst einige Jahre lang einen solchen Roadsport 175 fuhr.

Was kann man zu dem sagen? Kraft hatte er auf jeden Fall genug, er ging wirklich gut und war auch sehr drehfreudig. Der Motor drehte kraftvoll bis 7.700U/min. Der Unterschied zwischen dem unteren und hö-



Vor allem in Verbindung mit dem eng gestuften und knackig zu schaltendem Sechsganggetriebe passten die Ganganschlüsse perfekt.

Vor allem in Verbindung mit dem eng gestuften und knackig zu schaltendem Sechsganggetriebe passten die Ganganschlüsse perfekt.

Story von Thomas Liebscher

The new SEVEN 340 is being touted as the successor to the legendary Roadsport 1800 VVC.

Engine comparison Duratec with Rover VVC

The Rover is (or was) a fantastic drive for a Caterham. Compact and light on the front axle, it had great power and torque characteristics and a greedy throttle response, which was perfect for such a light little sports car as a Seven.

It is remembered as relatively tame in the lower rev range, while it seems to explode in the upper range, powering well above 7,000rpm with an infernal roar and harsh intake noise (especially with the roller barrels).

Especially in combination with the closely stepped and crisply shifting six-speed gearbox, the gear connections were a perfect fit. This makes accelerating out of tight corners and shifting through the gears a pure joy.

I think many can confirm that.

The first-generation Ford Duratec 2.0ltr in the Caterham was the engine of the Roadsport 175, an engine I know all too well, having driven one myself for a number of years.

What can you say about it? It definitely had enough power; it went really well and was also very rev-happy. The engine revved powerfully up to 7,700 rpm. The difference between the lower and higher rev range was not as striking as with the Rover. The Duratec also had a lot of torque at the bottom end, but the Roadsport 175 only really started to play above 4,000 rpm.

Sounds quite good, but



JUBU Performance is the only official Caterham Partner in Austria. We are dedicated to lightweight performance.



OFFICIAL CATERHAM IMPORTER IN AUSTRIA

- Caterham Dealership
- Maintenance/Service for Caterham cars
- Repair Workshop

CATERHAM TUNING

- Tuning Kits, Engine conversions, etc.
- Tuning Parts (worldwide shipping)
- Development & manufacturing in Austria

CATERHAM MOTORSPORT

- Rent a Cockpit (in one of our race-cars)
- Tuning/Setup for race-cars
- Custom built race-cars

CATERHAM



JUBU
PERFORMANCE

JUBU Performance GmbH

Saxenegg 3a | A-4323 Münzbach
+43 7264 20175
office@jubu-performance.com

www.jubu-performance.com
youtube.com/jubuperformance
fb.com/jubuperformance

www.caterham-austria.at
office@caterham-austria.at
fb.com/caterham-austria

CATERHAM - NEWS - TICKER

heren Drehzahlbereich war hier aber nicht mehr so eklatant, wie beim Rover. Der Duratec hatte auch untenrum schon ordentlich Drehmoment, aber auch beim Roadsport 175 spielte die Musik erst oberhalb von 4.000U/min so richtig auf.

Klingt eigentlich ganz gut, nur war die Motorsteuerung und vor allem die Gasannahme derart katastrophal, dass er unterhalb von 3.000U/min nur schlecht fahrbar war. Das war speziell bei meinem Roadsport 175 so schlecht, dass mein Caterham für drei oder vier Wochen zurück nach England ging, um dem Problem her zu werden. Ich erhielt als Ersatz einen Roadsport 175 als Werksersatzwagen mit englischen Kennzeichen für die Zeit, der in der Beziehung besser war. Perfekt war er aber auch nicht.

Es folgte das Modell Caterham 355 für den europäischen Festlandsmarkt, welcher eine Version des Caterham 360 war, nur unter Einhaltung der Abgasvorschriften. Der Motor war im wesentlichen der gleiche wie im Roadsport 175 und das Ergebnis hinsichtlich der Gasannahme war ernüchternd. Es war kein echter Fortschritt zu verzeichnen zum Roadsport 175 und ich glaube, Kurt hat kein einziges Modell vom 355 (oder nur sehr wenige) verkauft. Trotzdem ist der 355 natürlich ein echter Caterham, der auch sehr viel Spaß macht und wahrlich nicht langsam ist.

Das nächste Modell mit dem 2.0ltr Duratec als Basis war bzw. ist dann der 485.

Dieser ähnelt dem Rover von der Leistungs- und Drehmomentcharakteristik noch am ehesten, nur dass das Leistungs- und Drehmomentniveau beim 485 über den gesamten Bereich spürbar höher liegt.

In Sachen Gasannahme wurden auch klare Fortschritte gemacht, das Ergebnis ist als wirklich gut zu bezeichnen. Durch die andere Gaspedal-kennlinie im Sportmodus, hängt der 485 dann auch wirklich giftig am Gas.

Diese etwas gekünstelte Giftigkeit sorgt allerdings auch dafür, dass, wenn man sich an den Sportmodus gewöhnt hat, der Motor im Normalmodus schon mal schnell abgewürgt ist, wenn man beim Anfahren nicht voll bei der Sache ist.

Will man also etwas weniger krawallig in der Ortschaft unterwegs sein und der Sportmodus ist aus, fühlt sich die Gasannahme beim 485 etwas schnarchig an.

Aber der Sportmodus entschädigt dafür mit allem, was dieser Motor zu bieten hat, speziell oberhalb von 5.000U/min, wenn die Post definitiv so was von ab geht und er dabei einen Klangteppich ausbreitet, der auch dank der Roller Barrels in Verbindung mit den sehr hohen Drehzahlen bis rauf auf 8.800U/min schon sehr einzigartig ist.

Und jetzt kommt der 340.

Rein von den technischen Daten her sollte er dem Roadsport 175 und dem 355 sehr nahe sein. Ist er aber nicht.

Zunächst einmal fällt die Gasannahme auf, die jetzt genau so ist, wie sie sein sollte. Sehr direkt und reaktions-schnell hängt er am Gas und lässt sich auch beim schnellen Zurückschalten zielgenau im richtigen Drehzahlbereich positionieren.

Was auch auffällt, ist das kräftige Drehmoment im unteren Drehzahlbereich. Das wirkt schon souverän, wie er auch

Aber der Sportmodus entschädigt dafür mit allem, was dieser Motor zu bieten hat



Aber der Sportmodus entschädigt dafür mit allem, was dieser Motor zu bieten hat

the engine management and especially the throttle response were so catastrophic that it was difficult to drive below 3,000 rpm. This was so bad with my Roadsport 175 in particular that my Caterham went back to England for three or four weeks to deal with the problem. I received a Roadsport 175 as a factory replacement car with English licence plates for the time, which was better in this respect. But it was not perfect either.

This was followed by the Caterham 355 model for the European mainland market, which was a version of the Caterham 360, only complying with the exhaust regulations. The engine was essentially the same as in the Roadsport 175 and the result in terms of throttle response was sobering. There was no real progress from the Roadsport 175, and I don't think Kurt sold a single model of the 355 (or very few). Nevertheless, the 355 is of course a real Caterham, which is also a lot of fun and truly not slow.

The next model based on the 2.0ltr Duratec was or is the 485.

This is most similar to the Rover in terms of power and torque characteristics, except that the power and torque level of the 485 is noticeably higher over the entire range.

In terms of throttle response, clear progress has also been made, and the result can be described as really good. Due to the different throttle curve in the sport mode, the 485 is also really venomous on the throttle.

However, this somewhat artificial toxicity also ensures that, once you have become accustomed to the sport mode, the engine stalls quickly in normal mode if you are not fully focused when starting off.

So if you want to be a little less ruckus in town and the sport mode is off, the throttle response of the 485 feels a little snoozy.

But the sport mode makes up for it with everything this engine has to offer, especially above 5,000 rpm, when it definitely gets going and spreads a carpet of sound that is very unique, thanks to the roller barrels in combination with the very high revs up to 8,800 rpm.

And now comes the 340.

From a purely technical point of view, it should be very close to the Roadsport 175 and the 355. But it is not.

The first thing that stands out is the throttle response, which is now exactly as it should be. It is very direct and responsive on the throttle and can be positioned precisely in the right rev range even when downshifting quickly.

What is also striking is the powerful torque in the lower rev range. It seems sovereign, how it immediately gets going even from low revs and pushes the Caterham powerfully.

However, this advantage also becomes a slight disadvantage when the potential for increase at higher revs is no longer so great, precisely because the engine is already so powerful at low revs. It maintains this level with increasing revs or even increases it.

Nevertheless, its predecessors, the Roadsport 175 and 355, had more to offer, especially subjectively (the 485 aside, the comparison is flawed). But as I said, that could also be because they didn't start off so beefy at the bottom.

I have to say, however, that I couldn't rev the engine all the

CATERHAM - NEWS - TICKER

aus niedrigen Drehzahlen heraus sofort loslegt und den Caterham kraftvoll anschiebt.

Dieser Vorteil wird aber auch ein klein wenig zum Nachteil, wenn nämlich bei höheren Drehzahlen das Steigerungspotential nicht mehr so groß ist, eben weil er schon untenrum so kraftvoll einsteigt. Das Niveau hält er mit steigender Drehzahl bzw. steigert es auch noch.

Hier hatten seine Vorgänger Roadsport 175 und 355 aber dennoch vor allem subjektiv mehr zu bieten (der 485 mal außen vor, der Vergleich hinkt). Aber das kann wie gesagt auch daran liegen, dass diese untenrum nicht so bullig loslegten.

Ich muss dabei aber sagen, dass ich den Motor auf der kurzen Probefahrt nicht ganz ausdrehen konnte, einmal bis 6.500U/min war aber drin und ich hatte nicht das Gefühl, dass da noch viel mehr gekommen wäre. Fairerweise muss man aber auch sagen, dass er sicher noch nicht richtig eingefahren war. Trotzdem ein toller Motor für den Caterham, der das Auto auch ohne viel Arbeit schnell

schnell macht.

Ich vergleiche ihn da mal ein wenig mit dem Skyactive-Motor aus meinem Mazda MX-5 ND, der aus ebenfalls 2.0ltr Hubraum 184PS holt und auch untenrum erstaunlich anschiebt und auch obenrum noch ein wenig mehr zulegt. Ein Motor, den ich übrigens auch sehr gerne mal in einem Caterham sehen oder besser fahren würde. Der Mazda wiegt, obwohl auch sehr leicht, auch immerhin knapp über 1.000kg und fühlt sich wirklich sehr kräftig an.

Ab hier jetzt meine Fahrindrücke zum 340

Ich hatte neulich die Gelegenheit exklusiv den neuen Caterham 340 zu fahren. Es war ein SV mit Sperrdifferential, Fünfganggetriebe (was auch sonst) und der 15 Zoll-Bereifung.

Nähert man sich dem 340 an, fällt einem zunächst nichts besonderes auf, es ist ein Caterham. Was soll man dazu noch groß sagen.

Der Einstieg gestaltet sich

Der Piepser wurde vom Motor beim Beschleunigen locker übertönt, so dass der Piepser wirkungslos blieb

durch den Halbkäfig (der mit den halbrunden Einschnitten zum leichteren Einstieg) unkompliziert und da es ein SV ist, ist Platz kein Thema (selbst für mich Moppel nicht).

Das Cockpit bietet ebenfalls so weit keine Besonderheiten. Gut, ich bin durch meinen eigenen 485 nicht mehr an den Kipphebel für den Blinker inkl. Piepser gewohnt, aber daran soll es wohl nicht scheitern (dachte ich). Aber natürlich vergass ich nach dem zweiten Abbiegen dann doch wieder den Blinker. Der Piepser wurde vom Motor beim Beschleunigen locker übertönt, so dass der Piepser wirkungslos blieb und ich erst deutlich zu spät erkannte, noch blöd blinkenderweise in der Gegend rumzufahren.

Ansonsten findet man die üblichen Details, die so ein Caterham-Armaturenbrett zu bieten hat.

Ein Druck auf den Startknopf und der Motor erwacht augenblicklich zum Leben und fällt in einen stabilen und vielleicht etwas hohen Leerlauf. Normal? Keine Ahnung aber sicher nichts, was irgendwie dramatisch oder besorgniserregend wäre. Dazu habe ich einfach schon zu viele Caterhams gefahren, als dass man sich deswegen irgendwelche Sorgen machen sollte.

Das gilt genauso für die Geräusche aus dem Bereich des Differentials, die nur für einen Caterham-Neuling komisch klingen.

Anfahren gelingt auf Anhieb, der Druckpunkt der Kupplung ist schnell gefunden und der Motor hängt dabei auffallend direkt und spontan am Gas und macht mit kraftvollem Drehmoment praktisch ab Leerlaufdrehzahl klar, dass er es absolut ernst meint mit

way on the short test drive, but it was possible to rev it up to 6,500 rpm once and I didn't have the feeling that there was much more to come. To be fair, though, it certainly hadn't been run in properly yet. Nevertheless, it's a great engine for the Caterham, which makes the car fast without much work.

I compare it with the Skyactive engine in my Mazda MX-5 ND, which also has a displacement of 2.0 litres and produces 184 bhp, with amazing power at the bottom end and a little more power at the top end. An engine, by the way, that I would also love to see or better drive in a Caterham. Although very light, the Mazda weighs just over 1,000 kg and feels very powerful.

Here are my driving impressions of the 340.

I recently had the opportunity to exclusively drive the new Caterham 340. It was an SV with limited slip differential, five-speed gearbox (what else) and 15-inch tyres.

Approaching the 340, you don't notice anything special at first, it's a Caterham. What else is there to say?

Getting in is uncomplicated thanks to the half-cage (the one with the semi-circular incisions for easier entry), and since it's an SV, space isn't an issue (even for me, the chubby one).

The cockpit also offers no special features so far. Well, I'm no longer used to the toggle lever for the indicator incl. beeper because of my own 485, but that shouldn't be a problem (I thought). But of course, I forgot the indicator again after the second turn. The beeper was easily drowned out by the engine when accelerating, so that the

beeper remained ineffective, and I only realised much too late that I was still driving around stupidly flashing.

Otherwise, you will find the usual details that a Caterham dashboard has to offer.

One press of the start button and the engine comes to life instantly, dropping into a stable and perhaps somewhat high idle. Normal? No idea but certainly nothing that would be dramatic or worrying in any way. I've simply driven too many Caterhams for that to be of any concern.

The same goes for the noises coming from the differential, which only sound strange to a Caterham novice.

Pulling away is a breeze, the pressure point of the clutch is quickly found, and the engine is remarkably direct and spontaneous on the throttle, making it clear from idle speed that it is absolutely serious about propulsion. As the revs rise, the momentum increases even more, but you can't necessarily say that the engine really comes into its own once it reaches a certain rev. It simply pushes all the time, almost linearly. What some might call boring is actually efficient and makes the car very fast very easily.

I would like to add that, on the one hand, the engine of the demonstration vehicle was probably not yet fully run in and, on the other hand, I was only able to rev it once up to approx. 6,500 rpm. So, there is still reason to believe that the last word has not yet been spoken.

But either way, the 340 is certainly a fast Caterham and also one that is a lot of fun. I would describe the sound as throaty, especially at full throttle.

The clutch forces are normal,



but the brake forces are much higher than on my 485, but no one has ever brought a Caterham to a halt with a light tap on the brake. Here, a strong step is necessary, which then has the desired effect.

The shifting of the five-speed gearbox is precise and short. It feels nicely mechanical and allows quick gear changes without complaint.

Thanks to the good throttle response, the right revs can be set up in a flash with a short push of the throttle even when downshifting, which makes the shifting process seem very polished.

At this point, we briefly mourn the loss of the six-speed gearbox and then turn our attention to the chassis.

Due to its wider track and longer wheelbase, the SV is inherently a bit sturdier on the road than the smaller S3 I drive. In this case, however, the suspension was also tuned a little harder, which eliminated any tendency to lean in bends and makes the big Caterham SV seem very stable in corners.

Experience tells us, however, that one should not be deceived, a high limit range is usually also a narrow limit range, and

The beeper was easily drowned out by the engine when accelerating, so that the beeper remained ineffective



CATERHAM - NEWS - TICKER

dem Vortrieb. Mit steigender Drehzahl steigert sich der Elan noch, allerdings kann man nicht unbedingt davon reden, dass der Motor ab einer bestimmten Drehzahl erst so richtig aus sich rauskommt. Er schiebt einfach immer an, fast schon linear. Was manche vielleicht als langweilig bezeichnen würden ist in Wirklichkeit effizient und macht das Auto sehr einfach sehr schnell.

Hinzufügen möchte ich noch, dass einerseits der Motor des Vorführfahrzeugs wahrscheinlich noch nicht vollständig eingefahren war und ich ihn andererseits auch nur einmal bis ca. 6.500U/min drehen konnte. Es besteht also noch Grund zur Annahme, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist.

Aber so oder so ist der 340 ganz sicher ein schneller Caterham und auch einer, der sehr viel Spaß macht. Die Klangkulisse würde ich dabei als kernig bezeichnen, vor allem bei Vollgas.

Die Bedienkräfte der Kupplung sind normal, die der Bremse allerdings sind deutlich höher als bei meinem 485. Aber mit leichtem Antippen der Bremse hat ja noch niemand einen Caterham zügig zum Stillstand gebracht. Hier ist ein kräftiger Tritt notwendig, der dann aber auch die gewünschte Wirkung einsetzen lässt.

Die Schaltung des Fünfganggetriebes ist präzise und auf kurzen Wegen geführt. Sie fühlt sich schön mechanisch an und lässt auch schnelle Gangwechsel klaglos zu.

Dank der guten Gasannahme lässt sich auch beim Runterschalten mit einem kurzen Gasstoß die passende Drehzahl blitzschnell einrichten, was den Schaltvorgang sehr geschliffen

erscheinen lässt.

An dieser Stelle trauern wir noch einmal kurz dem verflochtenen Sechsganggetriebe nach und widmen uns dann dem Fahrwerk.

Der SV liegt durch seine breitere Spur und den längeren Radstand ja von Haus aus etwas stämmiger auf der Straße als der kleinere S3, den ich fahre. In diesem Fall war aber auch das Fahrwerk noch etwas här-

ter abgestimmt, was jegliche Neigung in Kurven eliminierte und den großen Caterham SV in Kurven sehr stabil wirken lässt.

Die Erfahrung sagt aber, dass man sich dabei nicht täuschen lassen darf, ein hoher Grenzbereich ist meist auch ein schmaler Grenzbereich und ein etwas niedrigerer Grenzbereich dafür etwas breiter, was dem Fahrer im Zweifelsfall etwas



mehr Reaktionszeit einräumt. Insofern sollte man es nicht übertreiben, schon gar nicht im öffentlichen Straßenverkehr.

Der S3 jedenfalls fühlt sich stets etwas „wilder“ an und tänzelt mehr um die Hochachse.

Gut gefallen hat mir das Alcantara-Lenkrad, aber das ist ja nichts, was man nicht auch in anderen Caterhams nachrüsten kann. Wie es sich in ein paar Jahren anfühlt, kann ich aber nicht sagen. Manchmal neigt Alcantara dazu, sich im Laufe der Zeit „speckig“ anzufühlen.

Da ich nicht sehr viel Zeit hatte und sich die Tanknadel schon bedrohlich nah dem „R“ in der Tankanzeige annäherte, war die Probefahrt ziemlich kurz.

Aber für ein paar Eindrücke reichte es jedenfalls.

So, das wär's erstmal.

Gruß
Thomas

a somewhat lower limit range is therefore somewhat wider, which gives the driver a little more reaction time in case of doubt. In this respect, one should not overdo it, especially not in public road traffic.

In any case, the S3 always feels a little „wilder“ and prances more around the vertical axis.

I liked the Alcantara steering wheel, but that's nothing that can't be retrofitted in other Caterhams. But I can't say how it will feel in a few years. Sometimes Alcantara tends to feel „greasy“ over time.

Since I didn't have much time and the fuel gauge needle was already approaching the „R“ in the fuel gauge, the test drive was quite short.

But it was enough for a few impressions.

So, that's it for now.

*Greetings
Thomas*

CATERHAM - NEWS - TICKER

Caterham Seven 340 - mehr Leistung für den europäischen Markt

Caterham Seven 340 - more power for the European market

Text und Bilder Christian Obermayr, JUBU Performance

Mit dem Seven 340 hat Caterham in diesem Herbst den Nachfolger des sehr beliebten Seven 275 vorgestellt (dessen Produktion wurde ja auf Grund von mangelnder Verfügbarkeit der 1,6l Ford Sigma Motoren eingestellt). Das neue Caterham-Modell in der mittleren Motorisierungsvariante wird nun von einem 2.0l Ford Duratec befeuert und leistet bereits serienmäßig satte 168PS (anstatt der 136PS des Vorgängers). In Sachen Beschleunigung und Performance rückt er damit schon ab Werk ein Stück näher an das Topmodell, den Seven 485 heran - bleibt aber für den normalen Straßenbetrieb dennoch sehr gut beherrschbar.



With the Seven 340, Caterham this autumn introduced the successor to the very popular Seven 275 (production of which was discontinued due to lack of availability of the 1.6l Ford Sigma engines). The new Caterham model in the mid-range engine variant is now powered by a 2.0l Ford Duratec and already produces a whopping 168PS as standard (instead of the 136PS of its predecessor). In terms of acceleration and performance, this brings it a little closer to the top model, the Seven 485 - but still remains very manageable for normal road use.

CATERHAM - NEWS - TICKER

Das Team von JUBU Performance war bereits bei der Caterham-internen Präsentation des neuen Seven 340 am Goodwood Revival dabei und konnte dort das Fahrzeug ausgiebig testen. Geschäftsführer Martin Jung zum neuen Modell: „Der Seven 340 fährt sich sehr ausgewogen und die zusätzlichen 32 PS im Vergleich zum Vorgänger sind beim Fahren auch deutlich spürbar. Mit dieser Leistung ist der 340er für normales, sportliches Fahren auf der Straße gut motorisiert und macht schon ab Werk durchaus Lust darauf ihn auf der Rennstrecke zu bewegen - nur der allerletzte Punch eines echten Trackday-Autos fehlt dem Serien 340er noch.“

Ganz reicht die Performance des Seven 340 nämlich nicht an das Topmodell, Seven 485 heran. Deshalb hat JUBU Performance für dieses brandneue Caterham-Modell bereits eine Leistungssteigerung entwickelt. Diese kitzelt zusätzlich ca. 25 PS aus der Antriebseinheit und wurde speziell für sehr sportliche Straßenfahrer sowie Trackday-Einsätze konzipiert. „Der Ford Duratec Motor ist von seiner Bauart her problemlos für höhere Leistungen ausgelegt und so konnten wir schon mit relativ moderaten Anpassungen dieses Plus an Leistung herausholen. Gedacht ist dieses Upgrade für all jene, die sehr sportlich auf der Straße unterwegs sein wollen bzw. planen an dem einen oder anderen Trackday teilzunehmen, dabei aber nicht gleich auf den nochmals stärkeren und um einiges teureren Seven 485 zurückgreifen möchten.“, so Martin Jung zum neuesten Upgrade aus dem Hause JUBU.

Tatsächlich beträgt der Leistungsunterschied zwischen dem von JUBU modifizierten Seven 340 und dem Seven 485 nur noch ca. 40PS. Das Upgrade aus

dem Hause JUBU ist ab Sommer 2023 verfügbar und stellt vielleicht tatsächlich ein interessantes Angebot für die neuen Besitzer eines Seven 340 dar. Die Preise für das Tuning werden laut JUBU Performance Anfang 2023 bekanntgegeben.



„The Seven 340 drives very well balanced and the additional 32 hp compared to the predecessor are also clearly noticeable when driving. With this power, the 340 is well powered for normal, sporty driving on the road and already makes you want to drive it on the racetrack - only the very last punch of a real trackday car is still missing in the series 340.“

The performance of the Seven 340 does not quite match that of the top model, the Seven 485. That is why JUBU Performance has already developed a performance upgrade for this brand-new Caterham model. This squeezes an additional 25 hp out of the drive unit and was specially designed for very sporty street drivers and trackday events. „The Ford Duratec engine is designed for higher performance without any problems, so we were able to get this extra power with relatively moderate adjustments. This upgrade is intended for all those who want to be very sporty on the road or plan to take part in one or the other trackday, but don't want to resort to the even more powerful and much more expensive Seven 485,“ says Martin Jung about the latest upgrade from JUBU.

In fact, the difference in power between the Seven 340 modified by JUBU and the Seven 485 is only about 40 hp. The upgrade from the house of JUBU will be available from summer 2023 and may indeed represent an interesting offer for the new owners of a Seven 340. According to JUBU Performance, the prices for the tuning will be announced at the beginning of 2023.

The JUBU Performance team was present at the internal Caterham presentation of the new Seven 340 at the Goodwood Revival and was able to test the vehicle extensively. Managing Director Martin Jung on the new model:

CATERHAM - NEWS - TICKER

CATERHAM ADVENT COFFEE



CATERHAM - NEWS - TICKER

Am 03. DEZEMBER feierten wir wieder unsere NIKOLAUS Veranstaltung, das letzte Treffen des Jahres im Autohaus.

Auf Grund der vielen Winter-eingelagerten Fahrzeuge konnten sich die Besucher besonders viele Ausstattungen und Farben ansehen.

Die Besucherzahl war enorm - geschätzt müssen rund 100 Personen an dem Tag zugegen gewesen sein.

Kurt Hoffmann berichtete über das abgelaufene Motorsportjahr und gab einen Ausblick auf das kommende Jahr.

Unser zweiter Deutscher Fahrer in der Britischen Rennserie DOMENIQUE MANNSPERGER kam auch aus HOCKENHEIM zu Besuch.

Wir gratuliertem ihm alle herzlich zu seinem 2. Platz in der CATERHAM 270/R Championship

DOMENIQUE war Punktgleich mit dem Sieger jedoch fehlte ihm ein Sieg den der Konkurrent mehr auf seinem Konto hatte.

Zusammen mit RALF LANGE erläuterte Kurt Hoffmann die Aktivitäten im Bereich WINTER-TRAINING und TRACK DAYS 2023.

Das WINTERTRAINING war im Dezember bis auf wenige Plätze bereits ausverkauft.

KURT HOFFMANN hatte eigens für diesen Tag den NEUEN CATERHAM 340 aus UK abgeholt, der auch den Besuchern gezeigt werden konnte.

Wie immer war es ein schönes Treffen wo man sich nochmal vor dem Jahreswechsel austauschen konnte

Das Team von CATERHAM DEUTSCHLAND freut sich auf die nächste Saison und wünschte jedem ein frohes Fest sowie ein Gesundes Glücklichen neues Jahr.



Am 03. DEZEMBER feierten wir wieder unsere NIKOLAUS Veranstaltung, das letzte Treffen des Jahres im Autohaus.

Auf Grund der vielen Winter-eingelagerten Fahrzeuge konnten sich die Besucher besonders viele Ausstattungen und Farben ansehen.

Die Besucherzahl war enorm - geschätzt müssen rund 100 Personen an dem Tag zugegen gewesen sein.

Kurt Hoffmann berichtete über das abgelaufene Motorsportjahr und gab einen Ausblick auf das kommende Jahr.

Unser zweiter Deutscher Fahrer in der Britischen Rennserie DOMENIQUE MANNSPERGER kam auch aus HOCKENHEIM zu Besuch.

Wir gratuliertem ihm alle herzlich zu seinem 2. Platz in der CATERHAM 270/R Championship

DOMENIQUE war Punktgleich mit dem Sieger jedoch fehlte ihm ein Sieg den der Konkurrent mehr auf seinem Konto hatte.

Zusammen mit RALF LANGE erläuterte Kurt Hoffmann die Aktivitäten im Bereich WINTER-TRAINING und TRACK DAYS 2023.

Das WINTERTRAINING war im Dezember bis auf wenige Plätze bereits ausverkauft.

KURT HOFFMANN hatte eigens für diesen Tag den NEUEN CATERHAM 340 aus UK abgeholt, der auch den Besuchern gezeigt werden konnte.

Wie immer war es ein schönes Treffen wo man sich nochmal vor dem Jahreswechsel austauschen konnte

Das Team von CATERHAM DEUTSCHLAND freut sich auf die nächste Saison und wünschte jedem ein frohes Fest sowie ein Gesundes Glücklichen neues Jahr.



Wenn ein Straßen-Caterham auf die Rennstrecke geht - geht schon mal was verloren ...
(Kotflügel vorne links)

*When a street Caterham goes on the racetrack - something gets lost ...
(cycle wing left)*



Caterham auf der Rennstrecke - immer eine Wagenlänge voraus ...

Caterham on the race track - always a car length ahead ...



Der Weihnachtsmann brachte Schuhe, der Paketbote ein Armband.

Santa Claus brought shoes, the parcel carrier a bracelet

Ich wasche mein Caterham weiß.

I wash my Caterham white.

Ich wasche meinen lieber pink ...

I prefer to wash mine pink ...

Es sind immer nur ein Teil der Mitglieder bei einer Mitgliederversammlung - aber nächstes Jahr wird es in diesem Raum wohl zu eng werden!!!

There are always only a few members at a general meeting - but next year it will probably be too crowded in this room!!!!



Die Vorbereitung für die Lackierung ist fast fertig ...

Preparation for painting is almost ready ...



Weihnachtsmarkt 2022 in der Klassikstadt FFM. Eine Karikatur für MainLichtblick e.V. für und mit Karen und Mark.

Christmas Market 2022 in the Klassikstadt FFM. A caricature for MainLichtblick e.V. for and with Karen and Mark



Andy's Blog

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



2023, CATERHAM CARS schreibt das 50. Jahr seiner Automobilproduktion, klassisch, modern, jeder wie er will.

Und was liest man in den großen deutschen Autozeitschriften darüber?

Nichts - CATERHAM wird, wie auch auf den deutschen Rennstrecken, geschnitten. Ob zur Autowahl des Jahres, Vorstellungen in den Heften - nichts. Nur ein kleiner Onlineartikel, meist ohne großes technisches Verständnis für diesen englischen „Rennwagen“ mit Straßenzulassung und seit 2007 auch nur noch mit COC-Papieren in der EU ...

Die Aussage von Graham Nearn „Too fast to Race“ steckt CATERHAM CARS immer noch in den Knochen - auch wenn die Produktion den Bestellungen schon 12 Monate hinterher hinkt und Crawley schon zur Produktionsstätte gewandelt wurde um den Aufträgen hinterher zu kommen.

Dafür werben die Zeitschriften dann zu einer Rundreise zu den Britischen Edelmarken wie Lotus, Morgan oder Land Rover ...

Nunja, edel ist der Caterham Seven vielleicht nur in der Ausstattungsvariante „Signature“, aber er wird in seinem Grundkonzept seit 1957 gebaut. Da kann man ihm doch etwas mehr Beachtung schenken - oder sind wir nur ein Land der Porsche-Sportwagenfahrer?

PS: Auch einige Porschefahrer sind schon süchtig geworden.

CATERHAM-süchtig.

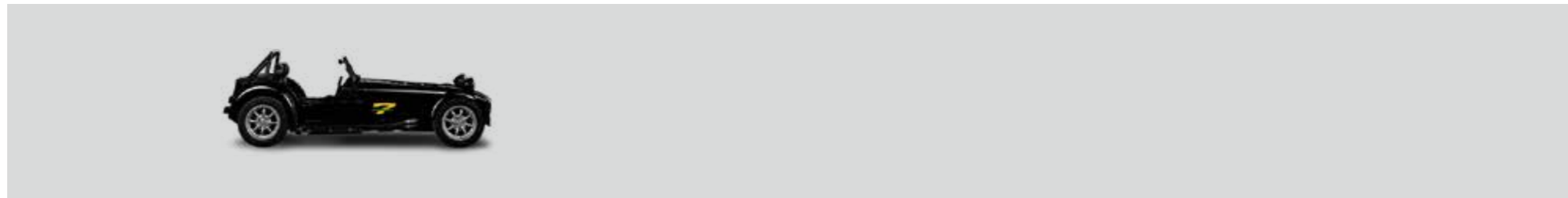


Das Seven - Tagebuch

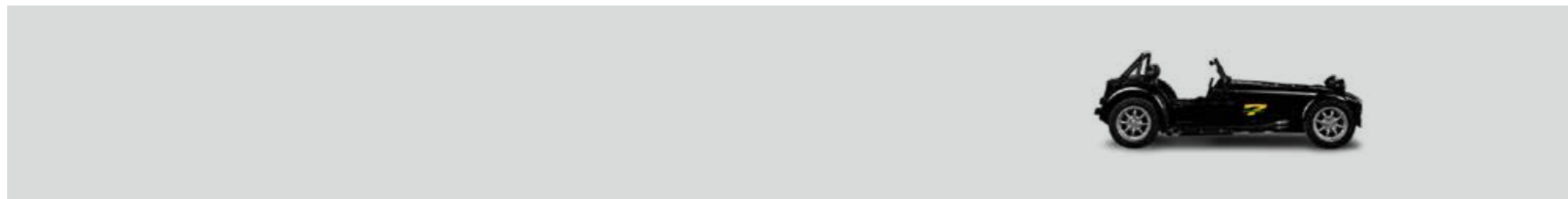
Von Martin Stather

Eigentlich sollte man ja nicht jedem blöden Impuls nachgeben, manchmal sticht einen aber eben der Hafer und man muss dem Unsinn ja auch mal eine Chance geben.

Also, eines Abends in der Kneipe beim Seven-Hock, hatten wir, ziemlich abgenervt von dem ganzen Corona-Gedöns, die Idee, wir machen einen Corona-Ausflug. 2, 3 Bierchen später war der Plan perfekt. Wir treffen uns also an einem schönen Sonntagmorgen auf dem lokalen Supermarktparkplatz und fahren los. Wir haben uns eine schöne Route durch den Odenwald herausgesucht und laufen gegen Mittag im romantischen Heidelberg ein. Da gibt es nämlich, außer dem schönen Schloss, der schönen Altstadt und diversen leckeren Eisdielen, eine Pizzeria namens Corona! Und ja, die gab es schon vor Corona. Corona heißt auf italienische ja ganz einfach Krone. Also rein ins Gasthaus Krone, Hauspizza Corona bestellt, dazu ein leckeres Corona Bier. Ich erinnere mich an eine Zeichnung, in der Charlie Braun neben Snoopy auf einem Anleger sitzt und zu seinem Hund sagt: „Snoopy, ich hab' so Angst vor Corona!“ Und was antwortet der coole Hund? „Dann sauf halt Beck's!“



Jetzt ist es wieder so weit. November, das Saisonkennzeichen erinnert mich daran, dass mein Kleiner Pause hat bis zum Frühling. Was tun? Okay, das Alu könnte eine kleine Politur vertragen, aber nicht zu viel, ich mag es nicht, wenn es so glänzt und dann wie billig rostfrei aussieht. Also Lappen raus, Politur drauf und los geht's. Ich fange am Heck an und arbeite mich langsam vor. Kotflügel und Nase natürlich aussparen, sind ja lackiert. Jetzt wird's schwierig. Ich breite eine Decke auf dem Garagenboden aus und lege mich drauf. Puh, ist das kalt! Aber so kann ich unter den langen Kotflügeln gut polieren. Ganz schön anstrengend. „Essen fertig!“ dröhnt es aus dem Obergeschoß. Ich will mich aufrichten, da fährt es mir ins Kreuz. Es dauert gut 10 Minuten, bevor meine Frau in die Garage guckt. „Bist du eingeschlafen?“ Zwei Stunden und eine Notarztinjektion in den unteren Rücken später liege ich im Bett, Beine hoch.



Das war die Garagenhexe. Gut, dass kein schönes Wetter ist und ich sowieso nicht fahren darf. Ich überlege mal, ob ich den Rest der Karre nicht vielleicht doch lackieren soll.

(to be continued)

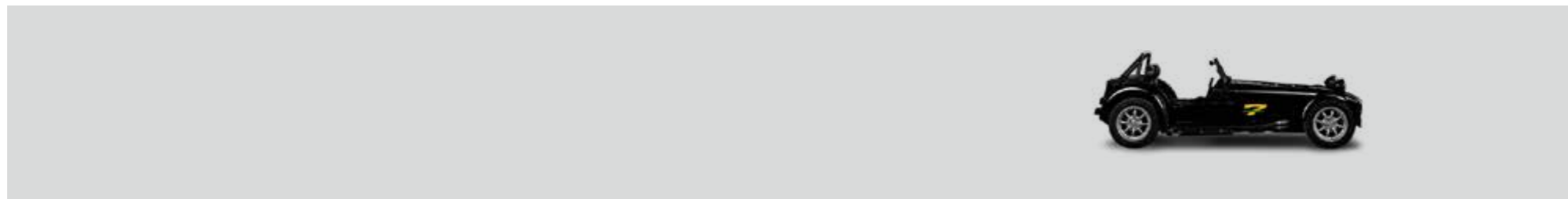
Dear Diary

Actually, you shouldn't give in to every stupid impulse, but sometimes the oats sting and you have to give nonsense a chance.

So, one evening in the pub at the Seven-Meeting, pretty fed up with all the Corona talk, we had the idea of going on a Corona trip. 2,3 beers later, the plan was perfect. So we meet at the local supermarket car park on a beautiful Sunday morning and set off. We picked a nice route through the Odenwald and arrive in romantic Heidelberg around noon. There, apart from the beautiful castle, the lovely old town and various delicious ice cream parlours, there is a pizzeria called Corona! And yes, it already existed before Corona. In Italian, Corona simply means crown. So we went to restaurant Crown, ordered a Corona house pizza and a delicious Corona beer. I remember a drawing in which Charlie Braun is sitting next to Snoopy on a pier and says to his dog: „Snoopy, I'm so scared of Corona!“ And what does the cool dog reply? „Well, drink Beck's then!“

Now it's that time again. November, the seasonal number plate

reminds me that my little car has a break until spring. What to do? Okay, the aluminium could do with a little polish, but not too much, I don't like it when it shines like bling bling and then looks like cheap stainless steel So I take out the cloth, apply the polish and off I go. I start at the rear and work my way slowly to the front. Leave out the mudguards and nose, of course, as they are painted. Now it gets difficult. I spread a blanket on the garage floor and lie down on it. Phew, it's cold! But this way I can polish well under the long mudguards. Quite exhausting. „Dinner's ready!“ booms from the upper floor. I'm about to stand up when it hits me in the back. It takes a good 10 minutes before my wife looks into the garage. „Did you fall asleep?“ Two hours and an emergency injection in my lower back later, I'm lying in bed, legs up.



That was the garage witch. Good thing it's not nice weather and I'm not allowed to drive anyway. I'm thinking about painting the rest of the car.

(to be continued)

Andy's Blog

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



2023, CATERHAM CARS celebrates the 50th year of its car production, classic, modern, everyone as they like.

And what do you read about it in the big German car magazines?

Nothing - CATERHAM is edited, just like on the German racetracks. Whether for the car of the year, performances in the magazines - nothing. Only a small online article, mostly without much technical understanding of this English „racing car“ with road registration and since 2007 also only with COC papers in the EU ...

The statement of Graham Nearn „Too fast to Race“ is still in the bones of CATERHAM CARS - even if the production is already 12 months behind the orders and Crawley has already been turned into a production site to keep up with the orders.

In return, the magazines then advertise a round trip to the British noble brands such as Lotus, Morgan or Land Rover ...

Well, the Caterham Seven may only be noble in the „Signature“ version, but it has been built in its basic concept since 1957. So, it's worth paying a little more attention to it - or are we just a country of Porsche sports car drivers?

PS: Some Porsche drivers have also become addicted.

CATERHAM-addicted.



MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



Upgrade the performance of your Caterham lights with our high quality, long lasting front & rear LED lights

- Super Bright OSRAM LED's
 - Retains the Classic look
 - Easy Installation
- British Design, British Made

WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK

JUST ADD LIGHTNESS

The original specialist designer and manufacturer of the Half Hood and fabric accessories for Caterhams.



Storm Cap



Boot Bag

Contact us for - Tonneau covers
Tunnel bags - Boot covers
Tool Bags - and more....



Draft reducer



For latest designs and refinements visit www.softbitsshop.co.uk



News and Events

1973 - 2023: 50 Jahre CATERHAM als Automobilhersteller

Von Freitag, den 1. bis Sonntag, den 3. September, feiert CATERHAM sein 50 jähriges Bestehen als Automobilhersteller.

Um dieses goldene Jubiläum auf eine Art und Weise zu feiern, wie es nur Caterham kann, begibt man sich auf die Rennstrecke in Donington, für ein actiongeladenes Wochenende voller Caterham Motorsport.

Wir sind mit dabei!!!

1973 - 2023: 50 years of CATERHAM as a car manufacturer

From Friday 1 to Sunday 3 September, CATERHAM celebrates 50 years as a car manufacturer.

To celebrate this golden anniversary in a way that only Caterham can, they are heading to the Donington circuit for an action packed weekend of Caterham Motorsport.

We're in!!!

We're going to make this a week



Ob es wieder so ein rauschendes Fest wie 2007 gibt? Lassen wir uns überraschen ... Will it be as splendid a celebration as in 2007? Let's be surprised ...

Wir werden hieraus eine Woche (eine?) mit vielen Caterham-relevanten Besuchen in England machen.

Westbury, Dartford, Gatwick, Oxted Trim, SoftBits - um nur einige zu nennen. Planen wir die große Rundreise vor oder nach dem Event?

Das stimmen wir mit CATERHAM CARS und dem Caterham & Lotus Seven Club ab. Und am Folgewochenende findet das Goodwood Revial statt ...

Voranmelden könnt Ihr Euch schon einmal hier:

<https://50yearsofcaterham.com/>

Wir beginnen jetzt mit der Planung. ●

(one?) of lots of Caterham-related visits to England.

Westbury, Dartford, Gatwick, Oxted Trim, SoftBits - to name but a few. Do we plan the big round trip before or after the event?

We will coordinate this with CATERHAM CARS and the Caterham & Lotus Seven Club. And on the following weekend the Goodwood Revial will take place ...

You can pre-register here:

<https://50yearsofcaterham.com/>

We are now starting with the planning. ●

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members

Wolfgang Colette - Aachen Schmithof
Dominique Feig - Odstein

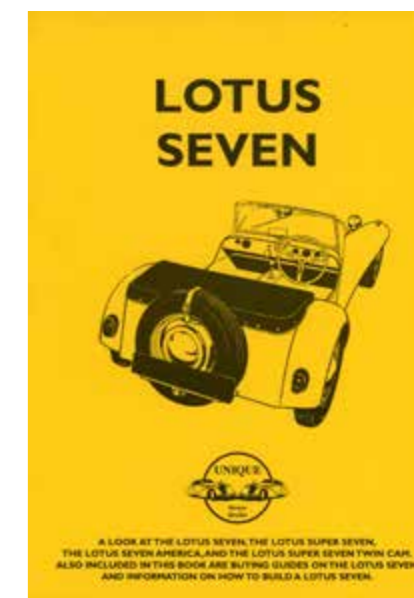
Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren:

Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennen gelernt hast oder welche Erfahrungen Du mit dem Seven gemacht hast - oder ob Du auch ohne den Seven leben kannst?

We are always happy to hear from the new members:

Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?

Buchvorstellung Book Presentation



UNIQUE
Motor
Books
ISBN: 1901977 09 9

Soft Bits for Sevens
Innovate and refine

Mein neuer Seven - und kleine Basteleien

Text und Fotos von Michael From

Schon in meiner Jugend - und das ist wirklich lange her - hatte ich von einem Lotus Seven geträumt. Später hatte ich dann, wie so viele, diesen Traum etwas aus den Augen verloren, aber nie ganz vergessen. Nach der lähmenden Corona-Anfangszeit war dann die Zeit reif: Jetzt oder nie! Also habe ich mich mit ziemlich fester Bestellabsicht bei Kurt Hoffmann in Dierdorf angemeldet. Wir durften ausgiebig in einem Retro-Super Seven 1600 Probe fahren, unter anderem im wunderschönen Ahr-tal - und was wir damals nicht ahnen konnten, nur wenige Wochen vor der Überschwemmungskatastrophe. Es war schon erschütternd, später auf Fotos die zerstörten Straßen zu sehen, auf denen wir kurz vorher noch gefahren sind. Das Auto war toll, aber der 1600er Sigma-Motor hatte mir dann doch zu wenig Wumms. Ich dachte mir, dass ich mich später immer ärgern würde, nicht den mit dem größeren Motor genommen zu haben, und das war dann der 485 mit dem 240 PS-Duratec-Motor.

Glück gehört manchmal auch dazu: Die Entscheidung für einen 485 S war goldrichtig, denn den Bau von Neuwagen mit dem Sigma-Motor hat Caterham mangels Motor-Nachschub dann ein paar Monate später eingestellt. Die Wartezeit war dadurch sogar kürzer als gedacht, weil Caterham die lange 485-Bestellliste nun sogar etwas schneller abarbeiten konnte. In der Zwischenzeit hatte ich viel über den Lotus und Caterham gelesen und den kleinen Seven-Quiz zusammengestellt, der in Heft 43 abgedruckt ist.

Und dann hatte ich zum zweiten mal Glück: Die Zulassung der 485-Modelle war im April 2022 noch problemlos möglich. Ein nettes Wunschkennzeichen hatte ich auch ergattert. Die persönliche Abholung bei Kurt und Yvonne war selbstverständlich und das Dach wurde auf der Heimfahrt nach Berlin auch gleich eingeweiht, weil wir ausgiebig beregnet wurden. Seitdem sind wir an vielen Wochenenden schnell, aber - da meist mit Ehefrau - nicht rennmäßig unterwegs. Einfach toll!

Ich hatte von Kurt gehört, dass es zahlreiche Neu-Besitzer eines

Caterham gibt. Aus diesem Grund ist es vielleicht ganz hilfreich, ein paar einfache kleine Optimierungen, die man sich normalerweise (wie ich) in unterschiedlichen Foren zusammensuchen müsste, zusammenhängend in einem Artikel zu finden. Das Folgende bezieht sich auf meinen eigenen 485 S Baujahr 2022, aber viele Punkte gelten auch für andere Modelle. Um das Finden der Teile abzukürzen, habe ich bei manchen Teilen Nummern in Klammern angegeben, die man bei Amazon direkt suchen kann; das soll aber keine Reklame sein, sondern nur der Anschauung dienen.

Abstand zum Lenkrad vergrößern

Der Abstand zum Lenkrad war für mich zu gering, da ich wohl eher eine Colin Chapman-Figur habe und den Sitz weit nach vorne schieben muss, um die Kupplung ohne Verrenkungen treten zu können. Dadurch hatte ich meistens die Ellenbogen auf Mitteltunnel und Türablage, was bei schnellen Lenkbewegungen hinderlich ist. Also ans Werk - zwei Dinge habe ich gemacht, um den Abstand zum

Lenkrad zu vergrößern:

Erstens: Als Sicherheitsfeature gibt es ja inzwischen eine zusammenstauchbare Aufprallbox hinter dem Lenkrad (nicht bei abnehmbarem Lenkrad). Dadurch ist das

When I was young - and that was a really long time ago - I had dreamed of a Lotus Seven. Later, like so many others, I had lost sight of this dream, but I never completely forgot it. After the crippling Corona early days, the time was ripe: it's now or never! So, I contacted Kurt Hoffmann in Dierdorf with a pretty firm intention to order. We were allowed to test drive extensively in a retro Super Seven 1600, among other places in the beautiful Ahr valley - it was, what we could not have guessed at the time, only a few weeks before the catastrophic flooding. It was shocking to see the destroyed roads on which we had driven just a short time before in photos later. The car was great, but the 1600 Sigma engine didn't have enough power for me. I thought to myself that I would always be annoyed later on not to have taken the one with the bigger engine, and this ended up being the 485 with the 240 hp Duratec engine.

Luck is sometimes a part of it: The decision for a 485 S was spot on, because Caterham stopped building new cars with the Sigma engine a few months later due to a lack of engine sup-

plies. The waiting time was even shorter than expected, because Caterham could now work off the long 485 order list a little faster. In the meantime, I had read a lot about the Lotus and Caterham and put together the little Seven quiz printed in issue 43.

And then I was lucky for the second time: registration of the 485 models was still possible without any problems in April 2022. I also got hold of a nice licence plate (Fig. 1). The personal handover from Kurt and Yvonne was a given and the roof was also christened immediately on the drive home to Berlin, as we were extensively sprinkled. Since then, we have been going fast on many weekends, but - since mostly with the wife - not racing. Simply great!

I had heard from Kurt that there are many new owners of a Caterham. For this reason, it is perhaps quite helpful to find a few simple little optimisations, which one would normally (like me) have to search for in different forums, coherently in one article. The following refers to my own 485 S built in 2022, but

many points also apply to other models. To make it easier to find the parts, I have given the numbers in brackets for some parts, which you can search for directly on Amazon; this is not intended as an advertisement, but only as an illustration.

Increase the distance to the steering wheel

The distance to the steering wheel was too small for me, as I probably have more of a Colin Chapman figure and have to push the seat far forward to be able to press the clutch without having to strain. As a result, I usually had my elbows on the centre tunnel and door rest, which is a hindrance when making quick steering movements. So, let's get to work - I did two things to increase the distance to the steering wheel:

Firstly, as a safety feature, there is meanwhile a collapsible impact box behind the steering wheel (not with removable steering wheel). This means that the steering wheel is now much closer to the driver than



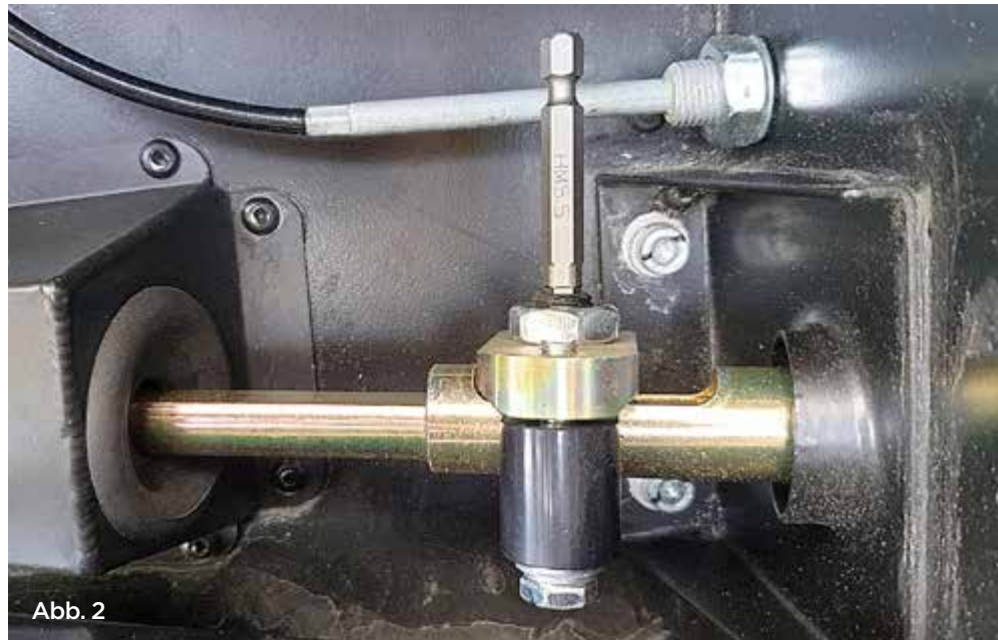


Abb. 2

Lenkrad jetzt deutlich näher am Fahrer als ohne Aufprallbox. Aber siehe da: Da waren noch fast 4 cm blanke Lenkstange bis zum Armaturen Brett. Also näher ran damit. Die Verstellmuffe ist im Motorraum gut zugänglich (Abb. 2). Selten, darum im Foto draufgesteckt: Inbus Größe 5,5. Durch das nach-vorne-schieben verdeckt die Aufprallbox die Sicht auf die Unterkante von Tacho und Drehzahlmesser noch mehr - das stört aber in der Praxis nicht, da die Zeiger während der Fahrt ja nicht dort unten sind.

Zweitens: Um weitere 4 cm Armlänge zu gewinnen, habe ich den Sitz mitsamt Lehne etwas nach hinten gekippt. Das geht so: Das lose aufliegende Sitzkissen raus und die Lehne ganz nach hinten bzw. vorn geschoben, um an die vier Schrauben des Sitzgestänges zu kommen, dann vorn 2 cm hohe Kunststoff-Abstandshülsen untergelegt und natürlich entsprechend längere Schrauben genommen (Amazon-Nr. „B008KGAL28 Distanzhülse“ und B08RMW14RB). Hinten normale Unterlegscheiben, damit sich das hintere Ende der Schienen nicht ins Bodenblech drückt.

Dass der Sitz etwas nach hinten gekippt ist, hat mehrere Vorteile: (a) Wie gesagt, größerer Abstand zum Lenkrad, (b) angenehmere Sitzposition durch die nicht mehr so steile Lehne, und dann noch (c) der be-



Abb. 4

kannte Effekt bei eventuellen Track Days, dass die Distanz zwischen Helm und Kopfstütze des Ledersitzes vergrößert wird. Die Änderung habe ich wegen (b) und weil's sonst komisch aussieht, bei beiden Sitzen gemacht.

Nervensäge Blinkerpiepen

Das laute Blinkerpiepen hat wirklich genervt, besonders beim Warten an der Ampel. Also leiser machen. Aber wo ist dieser Beeper? Durch Abhören mit einem

technischen Stethoskop oder durch Suchen in akrobatischer Kopfüberstellung unter dem Armaturenbrett habe ich den Radaubruder nicht gefunden, aber auf einer englischen Web-page stand dann der entscheidende Hinweis: Er sitzt - jedenfalls beim 485 - oberhalb von Tacho und Drehzahlmesser.

Nun war alles ganz easy, denn es muss überhaupt nichts ausgebaut werden und man muss nicht einmal unters Armaturenbrett kriechen. Einfach normal hinteres Lenkrad setzen. Sitz ganz nach vorn und mit beiden Händen hinter dem Armaturenbrett links und rechts von Tacho und Drehzahlmesser ganz bis nach oben tasten - und da war das winzige Teil (Abb. 3). Die kleine Öffnung schaut nach links (nicht vom Foto irritieren lassen, denn das ist von vorn unten) und wenn man den Finger draufhält, ist Ruhe. Okay, also wie auf dem Foto einen kleinen Streifen Gewebepband über die Öffnung geklebt, was auch ohne Sicht beidhändig mit etwas Gefühl vom Fahrersitz aus gelingt.

Daraufhin ist es bei laufendem Motor kaum noch hörbar. Wem das dann zu leise ist: Mit der rechten Hand den zugeklebten Beeper festhalten und mit der linken Hand über der kleinen Beeperöffnung mit einem Korkwand-Pin ein Loch in das Gewebepband stechen und

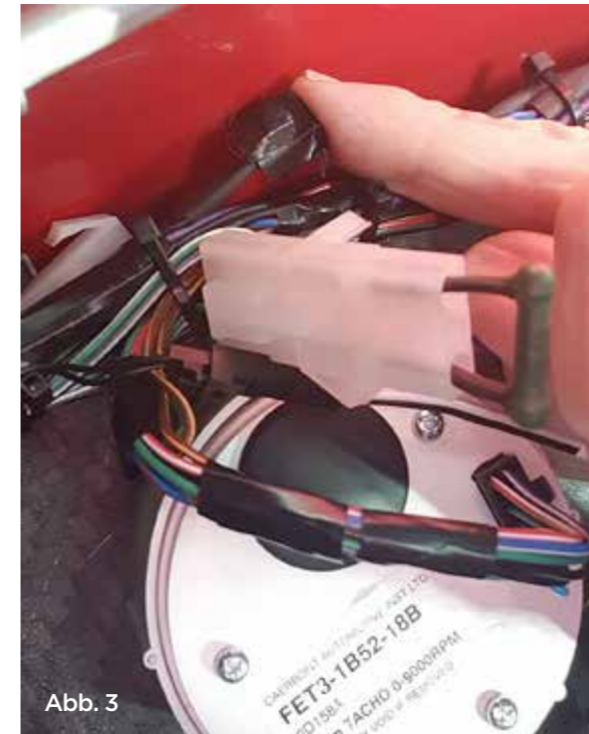


Abb. 3

without the impact box. But lo and behold there was still almost 4 cm of bare steering rod up to the dashboard. So, I moved it closer. The adjustment sleeve is easily accessible in the engine compartment (Fig. 2). Rarely used, so it's on it in the photo: By sliding it forward, the impact box obscures the view of the lower edge of the speedometer and rev counter even more - but this does not bother in practice, since the pointers are not down there while driving.

Secondly, in order to gain another 4 cm of arm length, I tilted the seat and backrest back a little. This is how it works: I took out the loose seat cushion and pushed the backrest all the way back or forward to get at the four screws of the seat linkage, then put 2 cm high plastic spacers underneath at the front and of course took longer screws (Amazon-No. „B008KGAL28 Distanzhülse“ and B08RMW14RB). At the rear, normal washers so that the rear end of the rails does not press into the floor panel.

The fact that the seat is tilted back a bit has several advantages: (a) As I said, greater distance to the steering wheel,

(b) more comfortable seating position due to the less steep backrest, and then (c) the well-known effect on possible track days that the distance between the helmet and the headrest of the leather seat is increased. I made the change for both seats because of (b) and because it would otherwise look funny.

Annoying indicator beep

The loud indicator beeping was really annoying, especially when waiting at traffic lights. So, turn it down. But where is this beeper? By listening with a technical stethoscope or by searching acrobatically upside down under the dashboard, I couldn't find it, but on an English website I found the decisive clue: It is located - at least on the 485 - above the speedometer and rev counter.

Now everything was easy,

because you don't have to remove anything, and you don't even have to crawl under the dashboard. Just sit behind the steering wheel as usual, move the seat all the way forward and use both hands to feel all the way up behind the dashboard to the left and right of the speedometer and rev counter - and there was the tiny part (Fig. 3). The small opening looks to the left (don't be confused by the photo, because that's from the front down) and if you hold your finger on it, it's quiet. Okay, so I stuck a small strip of fabric tape over the opening, as in the photo, which can be done with both hands from the driver's seat with a little feeling, even without a view.

After that, it is barely audible when the engine is running. If this is too quiet for you: Hold the taped beeper with your right hand and with your left hand poke a hole in the fabric tape over the small beeper opening with a small pin and widen it slightly.

By the way, no one said the Caterham didn't know luxury: after 30 seconds, the beeper switches itself off (not the hazard warning lights, of course). The former „forgetting the indicator“ no longer exists and it doesn't matter if you don't hear the beeper while driving.

Four belt ends once fluttered in the wind

The loose ends of the four-point harnesses start to flap in the wind at higher speeds. If you don't find this cool in the long run, you would have to have endless loops like those on the straps of good backpacks - but how do you get such loops over the strap? I solved it like this: cut 2 cm wide black velcro tape into two strips, 10.5 and 5 cm long. I held the short piece with the Velcro on the outside under the belt and then pulled the long piece with the Velcro on the inside tightly around the loose end, the belt and the short piece of Velcro and pressed it down - that's



Abb. 5

minimal aufweiten.

Übrigens, es sage doch keiner, der Caterham kenne keinen Luxus: Nach 30 Sekunden schaltet der Beeper von selbst ab (der Warntaster natürlich nicht). Das frühere „Blinker-Vergessen“ gibt es also nicht mehr und es macht nichts, wenn man den Beeper der Fahrt nicht hört.

Vier Gurtenden flatterten einst im Wind

Die losen Enden der Vierpunktgurte fangen bei höheren Geschwindigkeiten an im Wind zu flattern. Wenn man das auf die



Abb. 6

Dauer nicht cool findet, müsste man Endlos-Schlaufen wie bei den Gurten guter Rucksäcke haben – aber wie solche Schlaufen über den Gurt bekommen? Ich habe es so gelöst: 2 cm breites schwarzes Klettband in zwei Streifen in den Längen 10,5 und 5 cm abgeschnitten. Das kurze Stück mit den Kletten nach außen unter den Gurt gehalten und dann das lange Stück mit den Kletten nach innen eng um das lose Ende, den Gurt und das kurze Stück Klettband gezogen und darauf festgedrückt – that's all (Abb. 4).

Frontnase frustfrei abnehmen

Spätestens wenn man beim 485 den Motorölstand prüfen möchte, muss man die Frontnase abnehmen – und frustfrei wieder draufbekommen! Ist ja im Prinzip ganz einfach, aber die vier sogenannten Dzus-Verschlüsse sind ganz schön schwergängig, so dass

man mit ungeeignetem Werkzeug abrutschen oder die Schraubenschlitze ruinieren könnte. Darum habe ich mir das hierfür gedachte Tool gegönnt (Abb. 5), was die Sache jetzt erleichtert.

Batterietrennschalter gegen winterliche Erschöpfung

Batterietrennschalter gibt es zu Dutzenden im Internet, aber viele passen nicht oder sind zu klobig. Ein geeignetes kleines Teil mit Schraubanschlüssen ist dieses hier (B07Z2JDTPD). Anschluss an den Minus-Pol, ist ja klar (Abb. 6).

Unendliches Thema Außenspiegel

Es gibt ja im Netz gefühlte 1000 Varianten 😊 für Außenspiegel und Befestigungen. Okay, darum habe ich mir nun die Nr. 1001 ausgedacht



Abb. 7

Es gibt ja im Netz gefühlte 1000 Varianten 😊 für Außenspiegel und Befestigungen.

There are almost 1000 variants 😊 for exterior mirrors and fasteners on the web.

all (Fig. 4).

Removing the front cone without frustration

If you want to check the engine oil level on the 485, you have to remove the front nose – and get it back on without getting frustrated! In principle it's quite easy, but the four so-called Dzus fasteners are very stiff, so that you could slip off or ruin the screw slots with unsuitable tools. That's why I treated myself to the tool designed for this purpose (Fig. 5), which now makes things easier.

Battery disconnect switch against winter exhaustion

There are dozens of battery disconnect switches on the internet, but many don't fit or are too bulky. A suitable small part with screw terminals is this one (B07Z2JDTPD). Connection to the negative pole, of course (Fig. 6).

Never-ending topic exterior mirrors

There are almost 1000 variants 😊 for exterior mirrors and fasteners on the web. Okay, that's why I've come up with No. 1001 – that's what I'll call it:

Mirror variant no. 1001. Basic principle: An almost arbitrary mirror is screwed onto a small,

DATEN & FAKTEN
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

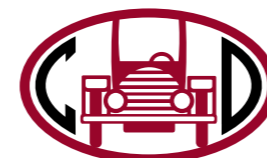
DETAILS*

DELVIT?*

erkennen und berücksichtigen.



* Wir erkennen den Umbau vom MGB „Gummiboot“ zum „Chrommodell“ mit V8-Motor und berücksichtigen es.



Classic Data



Abb. 6

- so nenne ich sie mal:

Spiegelvariante Nr. 1001. Grundprinzip: Ein fast beliebiger Spiegel wird auf eine kleine, relativ unauffällige Alu-Trägerleiste geschraubt und das Ganze wird dann an zwei der drei vorhandenen Gewinde des Scheibenrahmens angeschraubt. Vorteile: Stabil, verdrehsicher, vibrationsarm, keine zusätzlichen Bohrungen, und alles kann in 5 min wieder in den Originalzustand versetzt werden. Ideal zum Cruisen ohne Türen. Nachteil wie bei allen Halterungen am Rahmen: Die Tür lässt sich nur halb öffnen - the wife was not amused.

Teile:

- Ich hatte mich für preiswerte Spiegel mit gewölbtem (!) Glas, E-Zulassung und M8-Außengewinde entschieden (B09NDJ14H1),
- Flachprofil Aluminium 15 x 5 mm (B084MHR6RH)
- Senkkopfschrauben M5 x 16 (B06X96KBPZ).
- Werkzeug: Innen-Gewindeschneidesatz M8. Außen-Gewindeschneideisen M8 HSSE (B07572GBG2), Führungshülse M8 (ganzer Satz: B08NTFHMY), Bohrer 5 mm und 6,8 mm, Bohrlochsenker.
- Werkstattinventar: Schraubstock, Schleifstein, Trennschleifer,



Abb. 9

relatively inconspicuous aluminium carrier strip and the whole thing is then screwed onto two of the three existing threads of the window frame. Advantages: Stable, twist-proof, low-vibration, no additional drilling, and everything can be restored to its original condition in 5 min. Ideal for cruising without doors. Disadvantage as with all brackets on the frame: The door can only be opened halfway - the wife was not amused.

Parts:

- I had decided on inexpensive mirrors with curved (!) glass, E-approval and M8 external thread (B09NDJ14H1),
- Flat profile aluminium 15 x 5 mm (B084MHR6RH)

centre because of the lower door hinge. Then pre-drill to 6.8 mm in the middle of the support strip (or as you like) and cut an M8 thread. Finally, spray in window frame paint and apply fabric tape to the underside of the carrier to protect the frame (Fig. 7).

My mirrors, as they are actually meant for motorbike handlebars, had long rods with a kink - this had to go, so shorten the rod by 65 mm and cut a new M8 external thread. This requires patience and sensitivity: first grind the shortened mirror rod down from 10 mm to 8 mm on the grindstone by hand while constantly turning it over a length of about 12 mm (in between, keep dipping it in water

- Countersunk screws M5 x 16 (B06X96KBPZ).
- Tool: Internal threading die set M8. External threading die M8 HSSE (B07572GBG2), guide sleeve M8 (complete set: B08NTFHMY), drill bits 5 mm and 6.8 mm, drill hole countersink.
- Workshop inventory: vice, grindstone, cut-off grinder, drill.

Cut the support strip to 11 cm and drill two 5 mm holes at a distance of 93.2 mm (please measure yourself) 1.5 mm off-

Bohrmaschine.

Die Trägerleiste auf 11 cm ab-längen und zwei 5 mm-Löcher im Abstand von 93,2 mm (bitte selbst nachmessen) 1,5 mm außer-mittig wegen des unteren Türscharniers bohren. Dann in der Mitte der Trägerleiste (oder nach Belieben) auf 6,8 mm vorbohren und ein M8-Gewinde schneiden. Zum Schluss in Scheibenrahmenfarbe sprayen und zum Schutz des Rahmens Gewebepapier auf die Unterseite des Trägers kleben (Abb. 7).

Meine Spiegel hatten, da sie eigentlich für Motorradlenker gedacht sind, lange Stangen mit einem Knick - das musste weg, also die Stange um 65 mm kürzen und ein neues Außengewinde M8 schneiden. Dafür braucht es Geduld & Gefühl: Zunächst die gekürzte Spiegelstange am Schleifstein per Hand unter ständigem Drehen auf einer Länge von etwa 12 mm von 10 mm auf 8 mm herunterschleifen (zwischen-durch immer wieder in Wasser tauchen und nachmessen), dann mit dem Außen-Gewindeschneider mit Schneideöl und häufigem vor- & zurück das M8-Gewinde schneiden. Das Gewindeschneideisen muss für Stahl geeignet sein, deshalb HSSE-Qualität. Die

Führungshülse verhindert ein schiefes Gewinde. Und so sieht es dann aus (Abb. 8).

„Half Hood“ serienmäßig - na ja, ein bisschen

Zum Schluss noch ,was ganz Einfaches: Erst nach ein paar Wochen hatte ich entdeckt, dass sich die Heckscheibenfolie des serienmäßigen Verdecks mit einem Reißverschluss fast vollständig öffnen lässt (Abb. 9). Der Sinn ist vermutlich, dass man ohne Popper-Aufknöpfen von außen ans Gepäck kommt. Okay, aber es wäre doch schön, wenn man dieses Feature auch anders nutzen könnte, nämlich hinten offen für lange Fahrten in praller Sonne. Also die Scheibenfolie bei geschlossenem Verdeck so weit wie möglich nach unten aufgerollt und mit zwei zugeschnittenen Rohrisolierungen gegen Zurückrollen und Zerkratzen gesichert. Und schon haben wir ein bisschen Half-Hood-Feeling für die nächste lange Fahrt von Berlin nach Dierdorf.

Der Sinn ist vermutlich, dass man ohne Popper-Aufknöpfen von außen ans Gepäck kommt.

The point is presumably that you can get to the luggage from the outside without popper unbuttoning

and measuring it), then cut the M8 thread with the external tap using cutting oil and frequent back & forth. The tap must be suitable for steel, therefore HSSE quality. The guide sleeve prevents a crooked thread. And this is what it looks like (Fig. 8).

„Half Hood“ as standard - well, a little bit

Finally, something very simple: only after a few weeks did I discover that the rear window film of the standard soft top can be opened almost completely with a zip (Fig. 9). The point is presumably that you can get to the luggage from the outside without popper unbuttoning. Okay, but it would be nice if you could use this feature in another way, namely open at the back for long drives in blazing sun. So, with the top closed, the window film is rolled down as far as possible and secured against rolling back and scratching with two pieces of cut-to-size pipe insulation. And there we have it, a little half-hood feeling for the next long drive from Berlin to Dierdorf.

WWW.DIE-SEVEN-KLINIK.DE

Ronny Reichel
Auf der Mühle 14
35232 Dautphetal-Holzhausen

Mobil 0160/2101924
Werkstatt 06468/9110270



RR PERFORMANCE

!!! Wir feiern Ein Jahr SEVEN KLINIK !!!
 Am 20.05.23 ab 10.00 Uhr

Geburtshilfe

Wie der Seven ins Leben kam

Story vom Editor

Nachdem 1955 der letzte Mark Six gebaut worden war, hofften viele Rennenthusiasten, dass Lotus einen Nachfolger bringen würde. Immerhin um die 120 Exemplare waren gebaut worden, die nach und nach viele Rennen gewannen. Dave Kelsey, einer der zwei Leute, die bei Progress Chassis mit Hilfe eines alten eisernen Bettgestells als Lehre die Rahmen zusammenbauten, wunderte sich später über die Anzahl. Er könne sich höchstens an 80 Rahmen erinnern, behauptete er in einem Interview. Da müsse wohl noch einiges an Nacharbeit zusammengekommen sein.

Wie auch immer, bereits in den Anfängen des Six, 1952 oder '53, bekam Colin Chapman das Angebot der Clairmonte-Brüder, die mit einem 2 Liter 6 Zylinder Riley Rennen fuhren, für sie einen Formel 2 Rennwagen zu bauen. Lotus sollte das Chassis, Karosserie und Aufhängung konstruieren, die Brüder würden einen ERA-Motor mit dazugehörigem Getriebe dazuliefern. Colin wollte den Wagen unter der Lotus-Flag-



ge laufen lasen und da die nächste Nummer die 7 war, stand auf den Konstruktionszeichnungen in Hornsey: Lotus Mk 7 Formel 2. Irgendwie stockte jedoch die Fertigung, wahrscheinlich hatten die Clairmontes nicht das dafür nötige Geld. Auf jeden Fall wurde nur ein rollendes Chassis geliefert. Da der ERA-Motor in der Zwischenzeit den Geist aufgegeben hatte, zog Chapman den Stecker und verabschiedete sich von dem Projekt. Der von den Brüdern mit vielen Änderungen fertiggestellte Wagen lief dann unter dem Namen „Clairmonte Special“.

Die Nummer 7 war damit wieder frei. Colin lernte zwei fähige Konstrukteure kennen, die bei De Havilland arbeiteten und konnte sie überreden, für ihn zu arbeiten. Einer von ihnen, „Mac“ Macintosh, erinnerte sich später, dass er im Frühjahr 1957 einmal mehr an einem Sonntag im Haus von Colin und Hazel eingeladen war. Es war das Jahr, in dem der Elite sein Debut hatte. Lotus wollte nun tatsächlich in den Personenwagen-sektor vorstoßen, allerdings war

Obstetrics

How the Seven came to life

der Elite zwar ein GT, unter dem hübschen Kleid jedoch verbarg sich Lotus-Rennteknik.

Mac Macintosh: Hazel bemerkte beim Mittagessen: „Ich glaube, wir brauchen ein einfacheres Auto, einen Nachfolger des Mk 6. Der Eleven ist prima, aber teuer in der Anschaffung und eine nur kleine Beule ist teuer zu reparieren.“ Colin sah unschlüssig aus, sagte aber „Ich glaube, Hazel hat recht, das ist eine sehr gute Idee.“ Er überlegte einen Moment, dann sagte er zu Hazel „Du machst den Abwasch und Mac und ich fangen schon mal damit an.“ Wir nahmen den Eleven als Basis und bis zehn Uhr abends hatten wir die Konstruktion mehr oder weniger fertig. Colin nahm die Zeichnungen am nächsten Tag mit zur Arbeit und etwa eine Woche später hatten wir den ersten Seven gebaut!

Die ersten Sevens hatten kurze Kotflügel, aber als Lotus versuchte, die Wagen in Amerika zu verkaufen, stellten sich diese als dort illegal heraus. Charlie Williams und Len Pritchard, die die Karosserie anfertigten, kamen mit der Idee der langen, geschwungenen Kotflügel heraus, die dann zum sofort wiedererkennbaren Styling des Wagens beitrugen.

Colin fertigte die kleinmaßstäblichen Zeichnungen an, Peter Ross die Detailzeichnungen, Mac arbeitete an der Steifigkeit der Gesamtkonstruktion, Progress baute die Chassis, Williams & Pritchard die Karosserie und fertig war der Seven Mk1.

Danke Hazel!

Ich glaube, wir brauchen ein einfacheres Auto, einen Nachfolger des Mk 6. Der Eleven ist prima, aber teuer in der Anschaffung und eine nur kleine Beule ist teuer zu reparieren.

After the last Mark Six had been built in 1955, many racing enthusiasts hoped that Lotus would bring a successor. After all, around 120 examples had been built, which gradually won many races. Dave Kelsey, one of the two people who assembled the frames at Progress Chassis using an old iron bedstead as a template, later wondered about the number. He could remember at most 80 frames, he claimed in an interview. That must have added up to quite a bit of night work.

However, in the early days of the Six, in 1952 or '53, Colin Chapman received an offer from the Clairmonte brothers, who raced a 2 litre 6 cylinder Riley, to build a Formula 2 racing car for them. Lotus would design the chassis, body and suspension and the brothers would supply an ERA engine and gearbox. Colin wanted to run the car under the Lotus flag and as the next number was 7, the design drawings at Hornsey said Lotus Mk 7 Formula 2. Somehow, however, production stalled, probably the Clairmontes didn't

I think we need a simpler car, a successor to the Mk 6. The Eleven is swell, but expensive to buy and only a small dent is expensive to repair.

have the money to do it. In any case, only a rolling chassis was delivered. Since the ERA engine had given up the ghost in the meantime, Chapman pulled the plug and said goodbye to the project. The car, completed by the brothers with many modifications, then ran under the name „Clairmonte Special“.

The number 7 was thus free again. Colin met two capable designers who worked for De Havilland and was able to persuade them to work for him. One of them, „Mac“ Macintosh, later recalled that in the spring of 1957 he was once again invited to Colin and Hazel's house on a Sunday. It was the year the Elite made its debut. Lotus now really wanted to move into the passenger car sector, but although the Elite was a GT, underneath the pretty dress was Lotus racing technology.

Mac Macintosh: Hazel remarked over lunch, „I think we need a simpler car, a successor to the Mk 6. The Eleven is swell, but expensive to buy and only a small dent is expensive to repair.“ Colin looked

undecided but said „I think Hazel is right, that's a very good idea.“ He thought for a moment then said to Hazel „You do the washing up and Mac and I will get started.“ We took the Eleven as a base and by ten o'clock in the evening we had more or less finished the stressing. Colin took the drawings to work the next day and about a week later we had built the first Seven!

The first Sevens had short wings, but when Lotus tried to sell the cars in America, they turned out to be illegal there. Charlie Williams and Len Pritchard, who did the bodywork, came up with the idea of the long, curved wings, which then contributed to the car's instantly recognisable styling.

Colin did the small scale drawings, Peter Ross did the detail drawings, Mac worked on the rigidity of the overall construction, Progress built the chassis, Williams & Pritchard did the bodywork and the Seven Mk1 was finished.

Thank you Hazel!

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

www.brit-sport.de
Tel: +49 8366 9880488

Scotland

2022

Eine Schottland-Tour entlang der NCS00 mit zwei Caterham Seven ist ein unvergessliches Erlebnis. Die NCS00, auch bekannt als die North Coast 500, ist eine 500 Meilen lange Strecke, die entlang der Nordküste Schottlands verläuft und einige der atemberaubendsten Landschaften des Landes bietet.

Die Tour führt entlang der Küste durch die malerischen Dörfer und die atemberaubende Landschaft der Highlands. Es gibt viele Möglichkeiten, die Tour zu gestalten, aber eine der beliebtesten ist es, mit einem Caterham Seven zu fahren.

Es gibt viele Sehenswürdigkeiten entlang der NCS00, die man sich nicht entgehen lassen sollte. Dazu gehören der berühmte Dunrobin Castle, das Wahrzeichen der Highlands, der schottische Nationalpark Cairngorms und der berühmte Loch Ness, Heimat des legendären Nessie.

Die NCS00 ist auch bekannt für ihre hervorragenden Gastronomie und ihre lebhafteste Kultur. Es gibt viele kleine Dörfer entlang der Strecke, in denen man die lokale Küche genießen und sich in die schottische Kultur eintauchen kann.

Insgesamt bietet die Schottland-Tour entlang der NCS00 mit zwei Caterham Seven ein unvergessliches Erlebnis, das Natur, Kultur und Abenteuer in einem vereint. Es ist eine perfekte Möglichkeit, Schottland zu erkunden und die atemberaubende Landschaft in vollen Zügen zu genießen.



A tour of Scotland along the NCS00 with two Caterham Seven is an unforgettable experience. The NCS00, also known as the North Coast 500, is a 500-mile route that runs along the north coast of Scotland and offers some of the country's most breathtaking scenery.

The tour takes you along the coast through the picturesque villages and stunning scenery of the Highlands. There are many options for the tour, but one of the most popular is to drive a Caterham Seven.

There are many sights along the NCS00 that should not be missed. These include the famous Dunrobin Castle, the landmark of the Highlands, the Scottish National Park Cairngorms and the famous Loch Ness, home of the legendary Nessie.

The NCS00 is also known for its excellent gastronomy and vibrant culture. There are many small villages along the route where you can enjoy local cuisine and immerse yourself in Scottish culture.

Overall, the Scotland tour along the NCS00 with two Caterham Seven offers an unforgettable experience that combines nature, culture and adventure all in one. It is a perfect way to explore Scotland and enjoy the breathtaking scenery to the fullest.



Amsterdam start

Start in Amsterdamm



Border England - Scotland

Grenze England - Schottland



Forschungsschiff RRS Discovery im Hafen von Dundee
The V&A Design Museum in Dundee



Fish & Chips - ein muss bei jedem Besuch auf der Insel
Fish & Chips - a must on any visit to the island



Das V&A Designmuseum in Dundee
The V&A Design Museum in Dundee



Zwischenstop in den Highlands bei Stonehaven (Cairn Mount)
A stopover in the Highlands at Stonehaven (Cairn Mount)



Das Saltoun Gasthaus Wetherspoon
The Saltoun Inn Wetherspoon



Hillside Camping Pods Übernachtung, von da aus Tagesausflug zu den Orkney Inseln - Hillside Camping Pods Overnight, from there day trip to the Orkney Islands



Schloss des Highlanders (Eilean Donan Castle) am Loch Duich
Highlander Castle (Eilean Donan Castle) on Loch Duich



Links die Gleise der Dalmlally Railway Station, rechts das Hotel
On the left the tracks of Dalmlally Railway Station, on the right the hotel



Lunchtime break

Mittagspause

Veranstungskalender 2023

JANUAR

Sonntag, 01. Januar

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

FEBRUAR

Sonntag, 05. Februar

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

MÄRZ

Sonntag, 05. März

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

tbd.

Neujahrsbrunch bei Caterham Deutschland, Dierdorf

APRIL

Sonntag, 02. April

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

tbd.

Join CATERHAM CARS with your Caterham at Gatwick

MAI

Sonntag, 07. Mai

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

Samstag, 20. Mai

Die-Seven-Klink - Frühlingsfest

JUNI

Sonntag, 04. Juni

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

tbd.

Harz-Rundfahrt

Mittwoch, 14. bis Samstag, 17. Juni

Mille Miglia - Schwarzfahrer

JULI

Sonntag, 02. Juli

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

Donnerstag, 13. bis Sonntag, 16. Juli

Goodwood Festival of Speed

AUGUST

Samstag, 05. August

Caterham & Lotus Seven Club 40 th Anniversary Event

Sonntag, 06. August

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

Freitag, 11. bis Sonntag, 13. August

Oldtimer Grand Prix am Nürburgring - Treffen auf dem Gemeinschaftsplatz der deutschen Seven Szene

Freitag, 25. bis Sonntag, 27. August

Silverstone Festival (ehem. Silverstone Classics)

Sonntag, 27. August (?)

British Car Meeting/Mollis

SEPTEMBER

Freitag, 01. bis Sonntag, 3. September

50 Jahre CATERHAM als Automobilhersteller

Freitag, 8. bis Sonntag, 10. September

Goodwood Revival

OKTOBER

Sonntag, 01. Oktober

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

NOVEMBER

Sonntag, 05. November

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

DEZEMBER

Sonntag, 03. Dezember

Mitgliederversammlung Caterham Car Club in Dierdorf

TBD

Sonntags,

Passenger Ride - Caterham Car Club trifft Caterham Deutschland in Dierdorf(5x?)

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

www.caterham.de/de/events/drift-event-am-ring

2022 MOTORSPORT CALENDER

www.caterhamcars.com

Track-Tool Caterham

www.license-to-race.com

CST Trophy

www.cst-trophy.de/start/termine/

Seven-Treffen

www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

www.smrc-eurocup.com/events

Int. Treffen vom CL7C

www.caterhamlotus7.club/whats-on/calendar

Oldtimer Trackdays

www.oldtimertrackdays.de




tbd = to be defined

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham und Lotus Super Seven ?
Dann maile sie an info@CaterhamCar.Club

Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.


R

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

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

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



REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

✉ sales@redlinecomponents.co.uk

☎ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

