



NO. 37 - 01/2021
Das Markenmagazin für Freunde von
The brand magazine for friends of

CATERHAM

2018 2nd CATERHAM ACADEMY
 2019 1st CATERHAM ROADSPORT Championship
 2020 1st CATERHAM 270/R Championship



2680 CAT

CHAMPION 2020 LARS HOFFMANN



Caterham Deutschland GmbH
 Königsberger Straße 25
 D - 56269 Dierdorf
www.caterham.de

CATERHAM

RACEFOXX.COM

MOTUL

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 Anzeigenkunden verantwortlich / The advertisers are solely responsible for the content and copyright of the advertisements.

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Copy deadline for the issue

No. 38 - April 2021: 10. März 2021

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 2021 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

Inhalt

CATERHAM DEUTSCHLAND NEWS - TICKER.....	4
LARS HOFFMANN ist CATERHAM MOTORSPORT	
CHAMPION 2020.....	7
Online BLOG von STEVE HINDLE The BLACK STUFF.....	10
Andy's Blog.....	14
Das Seven - Tagebuch.....	14
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder.....	15
Great Britain A La Carte.....	17
Lockdown 2020.....	20
Preis-Index.....	27
Panne nebst Folgen.....	30
Super Seven 1600 SV.....	34
Fragestunde an Christine.....	40
Veranstaltungskalender 2021.....	46



Front Cover:

Der Caterham von Akihiko Miwa aus Japan



Rear Cover:

Der Superlight R von Knut Erik Farsad aus Norwegen

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung für schwerstkranke Kinder

CATERHAM DEUTSCHLAND NEWS - TICKER

Rennserie Caterham 270/R

LARS Alexander Hoffmann ist zum 2. Mal in Folge Champion einer der 5 CATERHAM - Rennserien.

Nach dem 2. Platz in der ACADEMY 2018, gewann er 2019 die ROADSPORT Klasse und 2020 die 270/R Meisterschaft.

2021 wechseln wir dann mit dem modifizierten Auto in die Klasse der 310 er Meisterschaft.

Somit gehört LARS zu den 19 von über 1.000 Fahrern, die einen Titel in mehreren Klassen gewinnen konnten.

Caterham 270/R racing series

LARS Alexander Hoffmann won one of the 5 CATERHAM racing series for the 2nd time in a row.

After the 2nd place in the ACADEMY 2018, he won the ROADSPORT class in 2019 and the 270/R championship in 2020.

In 2021 we will advance to the 310 championship class with the same but upgraded car.

Thus LARS belongs to only 19 of over one thousand CA-



Mit DOMENIQUE Mannsperger aus Hockenheim haben wir nun den 2. Deutschen in der CATERHAM ACADEMY platzieren können.

DOMENIQUE konnte wie LARS 2018 auch als 2. in der ACADEMY abschließen.

Wir sind sicher, das DOMENIQUE im kommenden Jahr in der ROADSPORT Klasse ebenso um den Titel mitfahren kann.

TERHAM championship drivers who could win a title in several classes. With DOMENIQUE Mannsperger from Hockenheim we have now been able to place the 2nd German in the CATERHAM ACADEMY.

Like LARS 2018, DOMENIQUE was able to finish 2nd in the ACADEMY as well.

We are sure that DOMENIQUE can compete for the title in the ROADSPORT class next year.

CATERHAM MOTORSPORT

Wir planen für das Frühjahr eine Info Veranstaltung zum Motorsport mit CATERHAM.

CATERHAM MOTORSPORT

In spring we are scheduling an informative event on MOTORSPORT with CATERHAM.



Da dies aber ja alles noch lange hin ist und CORONA uns ggf. noch Einschränkungen auferlegt, freuen wir uns über Ihr Feedback, sollten Sie Interesse haben Motorsport mit CATERHAM zu betreiben.

Gerne verabreden wir mit ihnen aber auch einen PERSÖNLICHEN Beratungstermin, bei dem wir Sie über alle Möglichkeiten aufklären wie Sie MOTORSPORT mit CATERHAM betreiben können.

Die höchste CATERHAM Motorsport Klasse, die 420/R Fahrzeuge fahren 2021 auf 2 Europäischen Rennstrecken.

Am 22./23. Mai in ZANDVOORT - in Holland und am 16./17. Oktober in SPA.

Das wäre doch eine Super Gelegenheit mal ein Rennen der höchsten CATERHAM Motorsport Klasse live zu erleben.

Zumal die 420/R Fahrzeuge ab 2021 mit SLICK Bereifung unterwegs sind und somit wirklich spannende Rennen auch für den Zuschauer vorprogrammiert sind.

TRACK DAYS mit License to Race

2020 haben wir mit unseren Kunden und denen die es noch werden möchten, an einigen TRACK DAYS in Zusammenarbeit mit RALF LANGE von Ltr teilgenommen.



Einige Kunden hat das so viel gebracht, das sie sich einen eigenen CATERHAM in TRACK TOOL Ausstattung bestellt haben, um 2021 damit Spaß auf der Rennstrecke zu haben.

Wir werden 2021 ganz sicher mit 10 CATERHAM in den Boxen stehen und gemeinsam viel Freude haben und Ihr Fahrkönnen optimieren.

LARS steht auch als COACH auf Anfrage exklusiv zur Verfügung.

CATERHAM in Deutschland

Trotz (oder gerade?) wegen CORONA konnten wir so viele Auftragseingänge verbuchen wie niemals zuvor.

Es sind noch wenige freie Produktionsplätze für 2021 zu vergeben.

Der neue CATERHAM SUPER SEVEN 1600 ist da.

Wir können den neuen SUPER SEVEN in der S3 und der

Since all this is still a long way off and CORONA may impose restrictions on us, we would be pleased to receive your feedback if you are interested in doing MOTORSPORT with CATERHAM.

We would also be pleased to arrange a PERSONAL consultation appointment with you, during which we will inform you about all the possibilities of how you can practice MOTORSPORT with CATERHAM.

The highest CATERHAM Motorsport class, the 420/R cars will be racing on 2 European race tracks in 2021.

On 22/23 May in ZANDVOORT - in the Netherlands and on 16/17 October in SPA.

This would be a great opportunity to experience a race of the highest CATERHAM Motorsport class live.

Especially since the 420/R cars will be equipped with SLICK tyres from 2021 and therefore really exciting races are also guaranteed for the spectators.

TRACK DAYS with License to Race

In 2020 we have participated with our existing and future customers in several TRACK DAYS in collaboration with RALF LANGE from Ltr.



Some of our customers have been so successful that they have ordered their own CATERHAM in TRACK TOOL equipment to have fun on the race track in 2021.

We will definitely be in the pits with 10 CATERHAMs in 2021 and together we will have a lot of fun and optimize your driving skills.

LARS is also available exclusively as COACH on request.

CATERHAM in Germany

Despite (or perhaps because of?) CORONA, we have been able to sell more new cars than ever before.

There are still a few free production places to be allocated for 2021.

The new CATERHAM SUPER SEVEN 1600 is here

We can present the new SUPER SEVEN in the S3 and SV

CATERHAM DEUTSCH LAND NEWS - TICKER



SV Variante zeigen.

Wer an einer PRESSEMAPPE interessiert ist oder einen individuellen PERSÖNLICHEN - Besichtigung und Probefahrt Termin vereinbaren möchte bitte Mail an info@caterham.de

Gerne können wir auch an Sonn oder Feiertagen einen Termin für Sie einplanen.

versions.

If you are interested in a press kit or would like to make an individual PERSONAL - visit and test drive ap-ointment please mail to info@caterham.de

We can also arrange an appointment for you on Sundays or public holidays.



Sponsoring

MOTUL bleibt auch 2021 unser Hauptsponsor im Motorsport. Wir bedanken uns bei MOTUL Deutschland für die Unterstützung und die tolle Zusammenarbeit.

Sponsoring

MOTUL remains our main sponsor in motorsport in 2021. We would like to thank MOTUL Germany for their support and the great cooperation.



Sollten auch Sie Interesse an Marketing mit Motorsport haben sprechen Sie uns an.

If you are also interested in marketing with motorsport, please contact us.

LARS HOFFMANN ist CATERHAM MOTORSPORT CHAMPION 2020

LARS HOFFMANN is CATERHAM MOTORSPORT CHAMPION 2020

SNETTERTON den 30. Oktober 2020

SNETTERTON 30th October 2020

Nach dem Titel in der Roadsport Klasse 2019 konnte LARS auch in diesem Jahr die nächst höhere Klasse der 270/R in der Britischen CATERHAM Motorsport Championship für sich entscheiden.

Dabei war es nach dem Ausfall in DONINGTON rechnerisch nicht mehr möglich, aus eigener Kraft zu siegen.

Die härtesten Verfolger Ben Lopez und Harry Cook waren in den Punkten vorne und es hätte beiden genügt auf den vorderen Plätzen anzukommen was sie auch im ersten Rennen taten.

Lars hatte sich die POLE erarbeitet und gewann das erste Rennen vor Ben Lopez.

Harry Cook war als 7. Nicht mehr in der Lage den Titel zu gewinnen.

Auf Ben Lopez fehlten nun 5 Punkte um die Meisterschaft zu gewinnen.

Das heißt, das dieser im 2. Rennen des Wochenendes der nur 2 Stunden nach dem ersten Rennen gestartet wurde nur 4. hätte werden brauchen, um die Meisterschaft für sich zu entscheiden bei einem



After winning the title in the Roadsport class in 2019, LARS was able to win the next higher class of the 270/R in the British CATERHAM Motorsport Championship again this year.

After the retirement in DONINGTON, it was mathematically no longer possible to win on his own.

The closest rivals Ben Lopez and Harry Cook were in the points and it would have been enough for both of them to finish in the top positions, which they did in the first race.

Lars had secured the POLE and won the first race ahead of Ben Lopez.

Harry Cook, in seventh place, was no longer in a position to win the title.

Ben Lopez was now 5 points ahead of Lars.

This means that in the second race of the weekend, which started only 2 hours after the first race, BEN

CATERHAM DEUTSCH LAND NEWS - TICKER



gleichzeitigen Sieg von LARS.

Eigentlich Aussichtslos ... But NEVER STOP BELIEVING.
Es fing vor dem Rennen schon heftig an zu regnen.
Das wäre die Chance von LARS wenn er es gut macht.
So kam es dann auch.
LARS fuhr im Regen souverän vorne weg.
Angriffe von LEES und ALVANOS in der ersten Rennhäf-

would only have had to finish fourth with LARS winning to secure the championship.

*Actually hopeless.... But NEVER STOP BELIEVING
It started to rain heavily before the race.
This was LARS' chance if he did well.
That's how it turned out.
LARS led the race in the rain.*



te konnte er sicher abwehren.

Doch wo war Ben Lopez ?

Auf die Meisterschaftskontrahenten LOPEZ fuhr er in jeder Runde etwa 2 Sekunden Vorsprung heraus.

Irgendwann im letzten Renndrittel (30 Minuten Renndauer) konnte er ihn auf der Gegengeraden erkennen und fing an die Autos dazwischen zu zählen.

Er ahnte dass es reichte, wenn Ben Lopez nicht weiter nach vorne kam.

Dies hatte sich LARS in jeder Runde angesehen und wusste irgendwann, dass Ben aus eigener Kraft nicht mehr nach vorne kommt.

Die Wetterbedingungen wurden zum Glück nicht besser, und LARS hatte sich souverän darauf eingeschossen.

ENDLICH, die Zielflagge.

LARS ahnte das er es geschafft hat.

Gewissheit kam erst als er aus dem Auto gestiegen war, seinen Helm abnahm und seinen Namen aus den Streckenlautsprechern als CHAMPION vernahm.

Sein Kumpel Ben Lopez wurde im Regen nur 7.

Er hätte jedoch mindestens 4. werden müssen um das Titelrennen zu entscheiden.

Die Gratulation aller Teilnehmer, den Teams sowie vom Werk folgten umgehend.

LARS ist nun einer von 19 die jeweils einen zweifachen Titelgewinn in der CATERHAM Meisterschaft der letzten 20 Jahren für sich verbuchen konnte.

He was able to fend off attacks from LEES and ALVANOS in the first half of the race.

But where was Ben Lopez?

LARS was gaining about 2 seconds on his championship rivals LOPEZ on every lap.

At some point in the final third of the thirty-minute race, he could spot him on the back straight and started counting the cars in between.

He guessed that if Ben Lopez didn't get any further ahead it would be enough.

LARS had been watching this every lap and knew at some point that Ben was not going to get to the front on his own.

Fortunately, the weather conditions didn't get any better and LARS had settled in with confidence.

FINALLY, the chequered flag.

LARS suspected that he had made it.

Certainty came only when he got out of the car, took off his helmet and heard his name from the track announcers as CHAMPION.

His buddy Ben Lopez only finished seventh in the rain.

However, he should have finished at least fourth to win the title race.

Congratulations from all the competitors, the teams as well as from the factory followed immediately.

LARS is now one of 19 to have won the CATERHAM Championship twice in the last 20 years.



CATERHAM DEUTSCHLAND NEWS - TICKER

Online BLOG von STEVE HINDLE The BLACK STUFF

Seien wir ehrlich, es war kein großartiges Jahr für Deutsche, die rote Rennwagen fahren. ... es sei denn, man heißt Lars Hoffmann, in diesem Fall war es verdammt großartig... mal wieder.

Der 25-Jährige aus Neuwied kam am vergangenen Wochenende als Außenseiter in der Caterham 270R-Wertung nach Snetterton, nachdem er in der letzten Runde durch einen Schubser von hinten aus den Punkterängen gerutscht war. Damit befand sich der ehemalige Tabellenführer in einer scheinbar aussichtslosen Position - er war vom ersten auf den vierten Platz im Titelkampf abgerutscht (dritter Platz mit Streichresultat) und brauchte nichts Geringeres als eine Demonstration totaler Dominanz, um überhaupt noch eine Chance auf die Silbertrophäe zu haben.

Um im Motorsport zu gewinnen, bedarf es großer Nerven, Geschicklichkeit und oft auch ein wenig Glück; um ein Champion zu werden, braucht es viel, viel mehr: Für Hoffmann ist es zwar erst die dritte Saison im Automobilsport, aber beides beherrscht er bereits. In seinem Debütjahr in der Caterham-Academy gewann er ein Rennen (und wurde Vizemeister) und holte sich 2019 den Titel in der Roadsport-Klasse. Aber was wir in Snetterton gesehen haben, ging noch weiter. Er tat absolut alles, was von ihm verlangt wurde, angefangen mit einer dominanten Pole-Position für das Rennen mit gemischten Klasse bis hin zu einem bemerkenswerten Vorsprung von 3,4 Sekunden (bei widrigen Bedingungen) in der ersten Runde des Finales.

Er beherrschte das Wochenende so souverän, dass er den Rückstand in den Punkten mit der Sicherheit des Grips, den er in jeder einzelnen Kurve ausnutzte, abbaute. Ja, es gab während der gesamten ersten Begegnung Angriffe von Titelrivalen Ben Lopez-Appleton, aber Hoffmann bereitete sich einfach auf den Sieg vor und ermutigte den Speedworksmann, seine besten Moves weit vor dem Ende des Kampfes zu zeigen. Es war sowohl erhaben als auch souverän; eine Tatsache, die diejenigen fesselte, die wacker genug waren, bei Wind und Regen auf der erhöhten und schlammigen Böschung zu stehen.

Danach sprach ich mit Hoffmann, seinem Vater Kurt (selbst ein ehemaliger Caterham Deutschland Champion) und mit Jon Barnes, einem mehrfachen Caterham Champion

Let's be honest, it's not been a great year for Germans driving red racing cars ... unless you happen to be called Lars Hoffmann, in which case, it's been pretty bloody awesome ... again.

The 25-year-old from Neuwied arrived at Snetterton last weekend trailing in the Caterham 270R standings; an errant lunge from behind at the previous round punting him into retirement and out of the points.

It left the former table-topper in a seemingly hopeless position - he'd slid from first to fourth in the title fight (third on dropped scores) and needed nothing less than a display of total dominance to even stand a chance of claiming the silverware.

It takes great nerve, skill, and often a little luck to win in motor sport; it takes much, much more to become a champion: This might only be Hoffmann's third season of car racing, but he's already versed in both.

He was a race winner in his debut year in Caterham's Academy (where he was runner-up) and progressed to take the Roadsport title in 2019. But what we saw at Snetterton went further still.

He did absolutely everything asked of him, starting with a dominant pole position for the mixed class race, to carving a remarkable 3.4 second lead (in atrocious conditions) on the opening lap of the final.

His command of the weekend was so complete that the points deficit was dispatched with the surety of the grip exploited through each and every turn. 'Yes', there were challenges from title-rival Ben Lopez-Appleton throughout the opening encounter, but Hoffmann was simply setting himself up for the win, encouraging the Speedworks man to show his best moves well before the bout's end. It was both sublime and supreme; a statement of fact that captivated those brave enough to stand through wind and rain on the raised and muddy banking.

Afterwards, I spoke with Hoffmann, his father Kurt (himself a past Caterham Deutschland Champion) and with Jon Barnes, a multiple Caterham champion and title winner in both Formula Palmer Audi and British GT (and here, the driver coach who has worked with this year's champion and runner-up in the 270R class). I started by

und Titelträger sowohl in der Formel Palmer Audi als auch in der British GT (und hier der Fahrercoach, der mit dem diesjährigen Champion und Vizemeister in der 270R Klasse gearbeitet hat). Ich begann damit, Lars Hoffmann nach dem Reiz zu fragen, in Großbritannien statt in Deutschland Rennen zu fahren:

LH: "Durch meinen Vater bin ich sowohl mit dem Caterham-Rennsport als auch mit dem Rennsport in England aufgewachsen. Für uns ist es wichtig, dass man mit Talent und nicht mit Geld fährt. Die Struktur der Caterham-Meisterschaft erlaubt uns das zu tun. Aber es ist auch die Qualität der Konkurrenz, der wir uns stellen und die Strecken, auf denen wir fahren, die ich liebe. Die Konkurrenz ist hart, wirklich hart, und das pusht mich nach vorne. Und ich liebe die kurzen, engen, kurvigen Strecken, die es hier gibt; sie sind perfekt für Autos, die mehr Spaß als Leistung bringen. In Deutschland muss man groß denken. Hier in England ist alles zugänglicher und berechenbarer, und das Niveau der Organisation und Unterstützung ist einfach das Beste - vom Ersatzteilteam im Fahrerlager bis zu den Streckenposten, dem BRSCC und den anderen Jungs und Mädels an der Strecke. Jeder kennt seinen Job und macht ihn gut. So können wir uns auf das konzentrieren, weswegen wir hier sind."

Tagsüber (und manchmal auch nachts) arbeitet Hoffmann mit seinem Vater im eigenen Caterham-Autohaus und im Land Rover Service Center. Die Stunden können lang sein, und obwohl er gut mit dem Schraubenschlüssel umgehen kann, frage ich ihn, wie er mit der Zeit und den Entfernungen zurechtkommt, die für Schulungen und Tests erforderlich sind: -

LH: "Jemand hat mir einmal gesagt (er schaut mich spitz an), dass ich, wenn ich mit dem Rennsport anfangen, testen, testen, testen muss; um die Strecken kennenzulernen und um mich mit dem Rechtslenker vertraut zu machen. Das ging einfach nicht, wegen der Entfernung und wegen der Kosten, aber ich wurde am Ende des Jahres trotzdem Zweiter. Ich habe auch nicht wirklich zu Hause getestet; ein Tag auf dem Nürburgring ist deutlich teurer als, sagen wir, Brands Hatch, außerdem muss man sich in jeder Runde mit einem Dutzend oder mehr GT3-Porsches herumschlagen, so dass es schwierig ist, konstant eine Runde zu fahren ... da sie alle viel zu früh bremsen (er lacht). Trotzdem habe ich auch die Fortschritte gesehen, die andere gemacht haben. Also haben wir uns darauf geeinigt, am Tag vor dem Rennen zu testen und mit

asking Lars Hoffmann about the attraction of racing in the UK instead of Germany:

LH: "Through my father, I was brought-up on both Caterham racing and racing in England. It's important to us that you race with talent and not money, the structure of Caterham's championships allows us to do this. But also, it's the quality of competition that we face and the

tracks that we race at that I love. The competition is hard, really hard, and this pushes me forward. And I love the short, tight, twisting tracks you have here; they're perfect for cars that deliver more fun than power. In Germany, you have to think big. Here, everything is more accessible and more scalable, and the levels of organisation and support are simply the best - from the spares team in the paddock to the marshals, the BRSCC and the other guys and girls on track. Everybody knows their job and does it well and this lets us focus on what we come here to do."

By day (and sometimes night), Hoffmann works with his father at their Caterham dealership and Land Rover service centre. The hours can be long and whilst he's proficient with a spanner, I ask how he

manages with the time and distance required for training and testing: -

LH: "Someone once told me (he looks pointedly at me) that when I started racing, I had to test, test, test; to get to know the tracks and to feel at home with right-hand-drive. This was just beyond us, because of the distance and because of the cost, but I still finished second at the end of the year. I didn't really test at home either; a day at the Nürburgring is significantly more expensive than, say, Brands Hatch, plus on every lap, you have



CATERHAM DEUTSCHLAND NEWS - TICKER

Jon (Barnes) zu arbeiten, um meine Fähigkeiten und meine Technik zu verbessern. Dieser Teil ist auch nicht einfach, da ich viele neue Strecken gleichzeitig lernen musste, aber es hat mich definitiv an der Spitze des Feldes gehalten."

Und wie sieht es mit professioneller Unterstützung für das Auto, Einstellungen, Fahrverhalten und Reparaturen aus? -

LH: "Ich mache die ganze Vorbereitung und das Set-up selbst in unserer Werkstatt, und dann transportieren wir das Auto zu und von jeder Veranstaltung. Ich denke, es hilft zu wissen, was sich mit dem Auto richtig und was falsch anfühlt, und wie ich die richtigen Änderungen vornehmen kann. Wenn es danach einen kleinen Schaden gibt, repariere ich den auch, aber wenn es etwas Ernstes ist, dann bringen wir es zu Caterham nach Gatwick. Die Jungs dort sind wirklich gut und beheben auch ein größeres Problem schnell - es ist auch nicht teuer (er wendet sich an seinen Vater), wir zahlen eine Selbstbeteiligung, die die Arbeit abdeckt und dann einfach die Kosten für die Teile."

Bezahlbarkeit war schon immer das Herzstück des Caterham-Rennsports. Es wird Unfälle geben und Teile werden kaputt gehen. Daher ist es eine der Hauptstärken von Caterham und Ginetta, jungen Rennfahrern professionelle Unterstützung abseits der Rennstrecke zu bieten, um nicht nur neue Fahrer zu gewinnen, sondern sie auch zu halten und zu fördern.

Das führt uns zu der Frage: „Was kommt als nächstes?": -

LH: "Ich würde gerne eine Stufe auf der Leiter nach oben gehen und mein Auto in die 310R-Klasse aufsteigen lassen. Das ist eine der besten Eigenschaften von Caterhams Stufenstruktur. Ich habe mit dem Basis-Academy-Auto und dem Support-Paket angefangen und bin damit schon bis zum Roadsport und 270R gekommen. Als nächstes ist der 310R dran, aber vorher gibt es bei Caterham noch einiges zu tun: Der Motor bekommt mehr Leistung und ein neues Sperrdifferential wird eingebaut (für bessere Traktion und schnellere Kurvenfahrt). Außerdem haben wir längere Rennen, was viel mehr Spaß bedeutet ... Ich kann es kaum erwarten!"

Und danach, wer weiß? Mein unmittelbares Ziel ist es, meinen dritten Titel in Folge zu gewinnen, und dann den Wechsel zu einem neuen 420R-Auto in der Seven UK Championship ins Auge zu fassen. Ich würde auch gerne die Möglichkeit haben, sowohl ein Formelauto (Einsitzer) als auch einen Sportwagen zu testen, aber für den Moment sehe ich sowohl Großbritannien als auch Caterhams als meine Rennheimat. In Deutschland haben wir diese Möglichkeiten für Rookies mit „normalem“ Budget nicht, und die Medien sind nicht interessiert, wenn man nicht in einer großen Serie fährt und viel Geld ausgibt. Interessanterweise hat mein Erfolg jetzt einen deutschen Landsmann, Dom Mannsperger, in die Caterham-Familie gebracht, also werden wir vielleicht die ersten von vielen sein."

Er hat Recht damit, wie wichtig es ist, dass die Fahrer die richtigen Möglichkeiten finden, um innerhalb vernünftiger Budgetstrukturen voranzukommen. Hier in Großbritannien

to deal with a dozen or more GT3 Porsches, so lapping consistently is difficult ... as they all brake way too soon (he laughs). Nevertheless, I also saw the improvements that others were making, so we settled on turning-up and testing the day before the race and working with Jon (Barnes) to build my skills and technique. This bit isn't easy either as I've had to learn lots of new circuits at the same time, but it's definitely kept me at the front of the grid."

And what about professional support for the car, set-ups, handling and repairs? -

LH: "I do all the preparation and set-up myself in our workshop, and then we transport it to and from each event. I think it helps to know what feels right and what feels wrong with the car, and how I can make the right changes."

Afterwards, if there's minor damage, I repair this too, but if it's serious, then we take it to Caterham at Gatwick. The guys there are really good and quick to turn around even a major issue - it's not expensive either (he says turning to his father), we pay a retention fee which covers the labour and then simply cover the cost of the parts."

Affordability has always been at the heart of Caterham racing.

There are going to be accidents and bits are going to break, so offering professional off-track support to fledgling racers is a key strength that the likes of Caterham and Ginetta can use to not only attract new racers into their fold but to keep them and develop them too.

This leads us on to talk of 'what next?': -

LH: "I would love to move one step up the ladder and upgrade my car to the 310R class. This is one of the best features of Caterham's tier structure. I started with the basic Academy car and support package and have already taken it through to Roadsport and 270R. Next, it's the 310R, but there's work to do at Caterham first: The engine gets more power and a new limited slip differential is added (for better traction and faster cornering). We also have longer races, which means much more fun ... I can't wait!"

After this, who knows? My immediate goal is to win my third consecutive title, and then look at changing-up to a new 420R car in the Seven UK Championship. I'd also love the opportunity to test both a formula car (single seater) and sports car, but for the moment, I see both the UK and Caterhams as my racing home.

In Germany, we don't have these opportunities for rookies on 'everyday' budgets, and the media aren't interested if you're not in a major series spending big money. Interestingly though, my success has now brought a fellow German, Dom Mannsperger into the Caterham family, so maybe we'll be the first of many."

He's right about the importance of drivers finding the right opportunity to progress within sensible budget



sind wir verwöhnt mit einer Vielzahl von Low-Cost-Formeln und Low-Volume-Herstellern, die den Graswurzel-Rennsport verstehen, aber das ist in weiten Teilen Europas nicht immer der Fall, und es ist kein Geschäftsmodell, das sich leicht in Exportchancen umsetzen lässt. Für den Moment ist also Deutschlands Verlust unser Gewinn und Lars Hoffmann ist ein weiterer Name, den man in immer größeren Kreisen hören wird.

Aber die letzten Worte überlasse ich Jon Barnes, einem Rennfahrer, der zu den Besten gehört, die Caterham je gesehen hat, und der zweifellos einer der besten GT-Fahrer ist, die wir heute haben, gleichauf mit Leuten wie Jonny Adam, Rob Bell und Phil Keen: -

JB: "Ich will ehrlich sein, es war heute nicht einfach, Lars und Ben (Lopez-Appleton) in der Bremszone Rad an Rad fahren zu sehen (Barnes trainiert beide), aber es war auch eine unglaubliche Erinnerung an die Qualität des Rennsports, die Caterhams bieten können, und das enorme Potenzial der Absolventen der Academy-Serie. Ich bin mit beiden noch nicht fertig, und wer weiß, vielleicht sitzen wir eines Tages zusammen in einem GT3 oder LMP2 oder sogar in einem 1965er Mustang ..."

structures.

Here in the UK, we're spoiled with a prevalence of low-cost formulae and low-volume manufacturers who understand grass-roots racing, but it's not always the case across much of Europe, and it's not a business model that can easily be translated into export opportunities. So, for now, Germany's loss is our gain and Lars Hoffmann is another name that is going to be heard in ever increasing circles.

But I'm going to leave the last words to Jon Barnes, a racer who is amongst the finest that Caterham has ever seen and who is undoubtedly one of the top GT drivers we have today, ranking equally alongside the likes of Jonny Adam, Rob Bell and Phil Keen: -

JB: "I'm going to be honest, it wasn't an easy watch today, seeing Lars and Ben (Lopez-Appleton) going wheel-to-wheel in the braking zone (Barnes coaches both), but it was also an incredible reminder of the quality of racing that Caterhams can offer and the tremendous potential of graduates from the Academy series."

I'm not finished with either of them yet, and who knows, maybe one day we'll be partnered together in a GT3, or LMP2, or even a 1965 Mustang ..."

Andy's Blog

Ein Magazin nur für Caterhamfahrer?
Nicht nur für Caterhamfahrer – auch Lotus
7-Fahrer dürfen hier mitlesen... :-)
*A magazine just for Caterham drivers? Not
only for Caterham drivers - Lotus 7 drivers
may also read here... :-)*



Die Frage im letzten Newsletter nach kleinen Storys zum Ausfall des eigenen Caterham blieb bis jetzt – bis auf einen Unfallschaden mit Folgen – ohne große Beantwortung.

Schade – unsere Caterham werden immer mehr „elektrisch/elektronischer“ und mögliche Probleme sind auch in einer Kleinserie nichts Ungeöhnliches.

Gerade deshalb müssen wir uns gegenseitig mit Nothilfe-Fachwissen versorgen, denn die Caterham-Fachwerkstatt ist nicht immer um die Ecke.

Ein Tipp, vielleicht auch im Wiki veröffentlicht, kann so mache Ausfahrt retten, bevor man von den gelben Engeln durch die Gegen kutschiert werden muss und das Wochenende oder der Urlaub versaut ist ... ■

The request in the last newsletter for small stories about the failure of our own Caterham has so far remained - apart from „an accidental damage with consequences“ - without much of an answer.

Too bad - our Caterhams are becoming more and more „electric/electronic“ and possible problems are nothing unusual, even in a low-volume vehicle.

That's precisely why we have to provide each other with emergency assistance expertise, because the Caterham specialist workshop is not always around the corner.

A tip, perhaps published in the Wiki, can save many a blat before you have to be chauffeured around the country by the AA and your weekend or holiday is ruined ... ■

Das Seven - Tagebuch

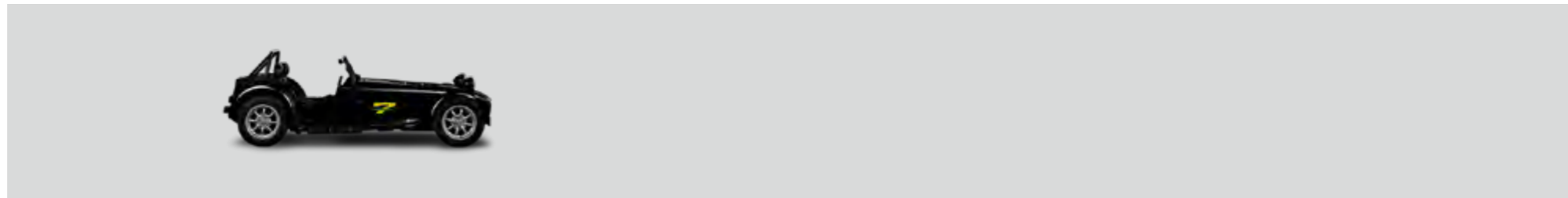
Von Martin Stather

So, der Sommer ist auch gegessen und die meisten Seven sind wohl verwahrt in der Garage, Zeit genug bis zum Frühjahr, die Kiste mal wieder aufzurüsten, zu verbessern, zu verschlimmbessern oder ganz einfach mal bei einem Glas Wein den Anblick von außen oder innen zu genießen. A propos Wein:

Letztes Jahr um diese Zeit hatten wir einen Freund aus England zu Gast, der trotz des nicht mehr ganz so guten Wetters unbeirrt im Seven über den Kanal kam, um ein paar Tage im Herbst mit dem einen oder anderen Gläschen Weißherbst in good old Germany zu verbringen.

Nachdem wir uns ausführlich über die Vorzüge des einen oder anderen Caterham-Modells ausgetauscht hatten, inklusive Probefahrt jeweils im Seven des anderen, kam, unvermeidbar, die Sprache auf den Brexit.

Mit den Flaschen wurde die Laune immer besser, bis er sagte: „Warum treten wir eigentlich aus der EU aus? Wir könnten doch einfach drinbleiben und alle anderen treten aus? Das hätte große Vorteile: ihr müsstet alle zu uns kommen, um mit uns zu verhandeln, unsere Exporte würden florieren und wenn ihr brav seid, könnt ihr in ein paar Jahren ja wieder den Beitritt beantragen.“ Ich bin ziemlich



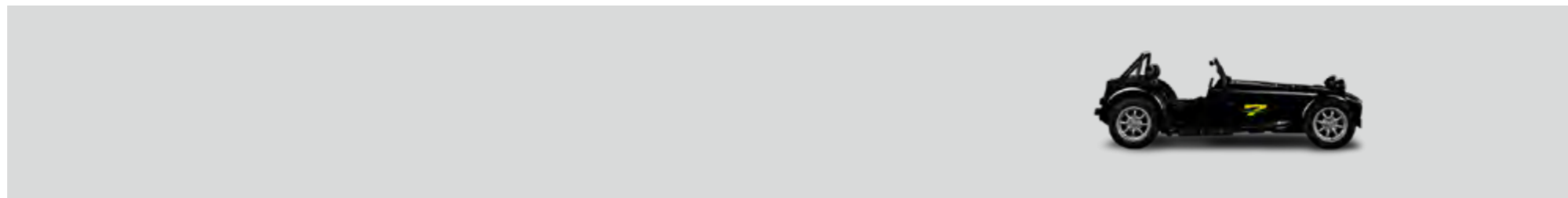
sicher, er wäre heute Außenminister, wenn er das Boris Johnson erzählt hätte.

Neulich war ein neuer Auspuff fällig, der alte war durchgebrannt (nein, nicht mit Brigitte Bardot!) und ich wünschte mir etwas weniger Lärm auf der linken Seite.

Also hin zu Nick, der selbst entwickelte Schalldämpfer perfekt aufs Auto abgestimmt baut. Sein Standardmodell, das eher für neuere Baujahre gedacht ist und nicht für Oldtimer wie meinen war mir zu dick und zu lang. Kein Problem, machen wir den halt kürzer und weniger dick, außerdem kann man den dann auch nachstopfen, wenn die Innereien nicht mehr richtig dämpfen wollen.

Ein paar Tage später kommt der Anruf, fertig, kannst ihn abholen.

Ich muss sagen, ich war schwer beeindruckt: passt super, sieht prima aus und der Preis stimmt auch. Viel leiser ist er allerdings auch nicht, jetzt hört man das



Ansauggeräusch von rechts lauter. Ich weiß nicht, wie er das macht, die Werkstatt ist ungeheizt und voll mit Autos, wahrscheinlich vergisst er über dem Arbeiten die Kälte, der Kaffee war aber heiß. Ein Auto fiel mir auf – ein S 4 mit einem Kabelsalat, dass Laokoon neidisch würde. Nicks Birne rauchte entsprechend, denn an den verschiedenen Farben der Kabel war jedenfalls mal nicht zu erkennen, was zu was gehört. „Da hilft nur ein neuer Kabelbaum, schätze ich mal“ wage ich mich vor, „und dann nochmal Alles von vorn.“

„Ach was, das geht auch so“ gibt sich Nick optimistisch, „geht nicht gibt's nicht.“ Das imponiert mir – das nächste Mal gehe ich wieder hin. ■

Dear Diary

So, summer is over and most of the Seven's are well stored in the garage, time enough until spring to upgrade, improve, worsen or simply enjoy the view from the outside or inside with a glass of wine. Speaking of wine:

This time last year, we had a friend from England as a guest who, despite the less than perfect weather, came across the Channel in the Seven to spend a few days in autumn with a glass or two of "Weissherbst" in good old Germany.

After we had discussed the merits of one or the other Caterham model at length, including a test drive in each other's Seven, the subject of Brexit inevitably came up.

The mood got better and better with each bottle, until he said: „Why are we actually leaving the EU? We could just stay in and everyone else leaves?”

That would have great advantages: you'd all have to come and negotiate with us, our exports would flourish, and if you're good you can apply to join again in a few years.“

I'm pretty sure he'd be Foreign Secretary today if he'd told that to Boris Johnson.

The other day I needed a new exhaust, the old one had taken a run for it (no, not with Brigitte Bardot!) and I wished for a little less noise on the left.

So I went to Nick, who builds his own mufflers perfectly matched to the car. His standard model, which is intended for newer models and not for old-timers like mine, was too thick and too long for me. No problem, let's make it shorter and less thick, and then you can repack it if the insides don't want to muffle properly any more.

A few days later I got the call, it's ready, you can pick it up.

I have to say I was very impressed: it fits great, looks great and the price is right. But it's not much quieter, now you hear the intake noise from the right side louder.

I don't know how Nick does it, the workshop is unheated and full of cars, he probably forgets about the cold while he's working, but the coffee was hot.

One car caught my eye - an S4 with a tangle of wires that would make Laocoon envious. Nick's head was spinning accordingly, because it was impossible to tell from the different colours of the cables what belonged to what. „I guess the only thing that will help is a new cable harness,“ I ventured, „and then start all over again.“

Nick is optimistic: „Rubbish, this will have to do. Impossible is not in my dictionary!“ he says. I'm impressed - I'll go back next time. ■

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members

Jürgen Schneider – Speicher
Christian Thiel – Langenhahn

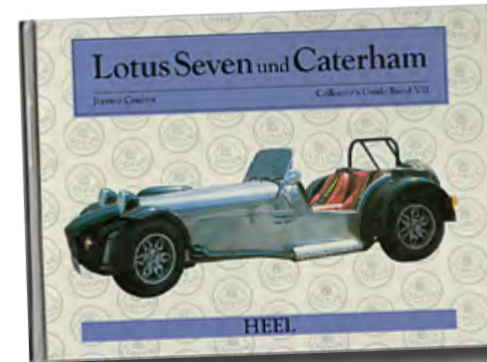
Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren:

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



ISBN 3-922858-73-2

Das 1989 im Heel-Verlag erschienene Buch von Jeremy Coulter beschreibt in ausführlichen Storys das Leben von Colin Chapman mit vielen Anekdoten rund um den Seven vom Lotus S1 bis zum Caterham S3 im Jahr 1983. ■

The book by Jeremy Coulter, published by Heel-Verlag in 1989, describes in detailed stories the life of Colin Chapman with many anecdotes around the Seven from the Lotus S1 to the Caterham S3 in 1983. ■

Great Britain A La Carte

für jeden etwas

something for everyone

Nachdem uns 2020 ein mikroskopisch kleiner Virus die Planung für nahezu alle Veranstaltungen gründlich verhasgelt hat, wollen wir 2021 das Versäumte nachholen - mit einer Etappen-Rundreise durch Großbritannien.

After a microscopic virus thoroughly messed up our planning for almost all events in 2020, we want to make up for what we have missed - with a stage round trip through Great Britain in 2021.

Meet Your Maker in Süd-England

Der Besuch von Caterham-Besitzern bei den Geburtsstätten ihrer Autos steht ohnehin alle 2 Jahre auf dem Programm. 2021 wäre diese Rundreise durch Süd-England mit Besuchen in Dartford, Crawley und Westbury also turnus-



Meet Your Maker in the South of England

A visit by Caterham owners to the birthplaces of their cars is on the agenda every 2 years anyway. So, in 2021 this round trip through the South of England with visits to Dartford,



- 24.06. ■ Calais - Dover - Caterham Dartford - Caterham Crawley - Hotel Crawley
- 25.06. ■ Hotel Crawley - Chichester - Caterham Westbury - Hotel Westbury
- 26.06. ■ Rückfahrt Westbury - Dover
- 26.06. ■ Aberystwyth - Hotel
- 27.06. ■ Portmeirion
- 29.06. ■ Rückfahrt Portmeirion - Hull
- 29.06. ■ Portmeirion - Liverpool - Lake District/Silverdale - Southwick
- 29.06. ■ Rückfahrt Liverpool - Hull
- 30.06. ■ Southwick - Dunure
- 30.06. ■ Rückfahrt Carlisle - Newcastle
- 01.07. ■ Dunure - Dalmally
- 02.07. ■ Dalmally - Skye
- 03.07. ■ Skye - Kyle of Lochalsh
- 04.07. ■ Kyle of Lochalsh - Lairg
- 05.07. ■ Lairg - John o'Groats
- 06.07. ■ John o'Groats
- 07.07. ■ John o'Groats - Inverness
- 08.07. ■ Inverness - Frazerburgh
- 09.07. ■ Frazerburgh - Stonehaven
- 10.07. ■ Stonehaven - Edinburgh
- 11.07. ■ Edinburgh - Newcastle

Meet Your Maker:
500 km bis Westbury - Rückfahrt nach Dover 330 km

Portmeirion ab Westbury:
400 km An/Abreise Portmeirion - nach Hull 420 km

Carlisle ab Portmeirion:
550 km An/Abreise Carlisle - nach Newcastle 120 km

Schottlandtour:
rund 2300 km

mäßig an der Reihe. Diesmal drehen wir gegenüber 2019 die Abfolge der Besuche und fahren von der Dover-Ferry kommend Richtung London, um in Dartford das Montagewerk mit Lackiererei zu besichtigen. Vielleicht erhaschen wir einen Blick auf den ein oder anderen Erbkönig. 2019 stand dort der 485CSR, bereit für seine Preetour durch Europa. Weiter geht es zu Caterham South, dem Showroom beim Gatwick Airport, wo wir auch die erste Nacht im Hotel verbringen. Am nächsten Tag geht es nach Südwesten, um Jill Judd bei ‚Soft Bits For Sevens‘ an der Küste zu besuchen. Dann umfahren wir Portsmouth und durchqueren den ‚New Forest‘ Richtung Westbury, wo Caterham die Roh-Chassis baut und die Aluminiumbeplankung durchführt. Stonehenge lassen wir dabei links liegen, es sei denn jemand möchte für £10 einen Haufen alte Steine sehen.

Am nächsten Morgen ist der erste Abzweiger vorgesehen. Diejenigen, die nur am ‚Meet Your Maker‘ teilnehmen möchten, brechen jetzt wieder nach Osten auf, um in Dover die Fähre zurück in die EU zu nehmen. Je nach Zeitbudget bietet sich für diese Gruppe ein Halt bei Oxted Trimming an, wo für Caterham die Stoffteile wie Türen, Dach und Sitze gefertigt werden.

Wales mit Snowdonia und Portmeirion

Die andere Gruppe fährt über Bristol durch Wales und den ‚Brecon Beacons‘ Nationalpark nach Aberystwyth. Von dort geht es am nächsten Tag weiter durch den Snowdonia



Nationalpark nach Portmeirion, wo wir gegen Mittag eintreffen werden. In diesem weitläufigen Freizeit-Gelände im Stil eines toskanischen Küstendorfes wurde ab 1967 die Fernsehserie ‚Nummer 6‘ (The Prisoner) gedreht, deren nicht-menschlicher Hauptdarsteller in Form eines Lotus 7 vielen von uns nicht ganz unbekannt sein dürfte. Daneben durfte auch noch Patrick McGoohan mitspielen. Seitdem 2017 hier die 50-Jahr-Feier der Serie (im Anschluss an die 60-Jahr-Feier des SEVEN) stattfand, kehrt der englische Lotus 7 Club jedes Jahr für eine mehrtägige Veranstaltung hierher zurück. Nichts liegt also näher, als diese in unsere Planung mit aufzunehmen. Hier bietet sich auch die erste Gelegenheit für Nachzügler, zu uns zu stoßen, entweder über die landschaftlich schöne Route via Peak District und Hull oder via Dover.

Crawley and Westbury will take place as scheduled. This time, compared to 2019, we will reverse the order of visits and travel from the Dover Ferry towards London to visit the Dartford assembly plant and paint shop. We might catch a glimpse of a prototype or two. In 2019, the 485CSR was there ready for its press tour of Europe. We continue to Caterham South, the showroom at Gatwick Airport, where we also spend the night in the hotel. The next day we head southwest to visit Jill Judd at ‚Soft Bits for Sevens‘ on the seashore. Then we bypass Portsmouth and cross the New Forest towards Westbury, where Caterham builds the raw chassis and does the aluminium panelling. We ignore Stonehenge, unless someone wants to see a pile of old stones for £10.

The next morning the first fork is planned. Those who only want to take part in the ‚Meet Your Maker‘ now head east again to catch the ferry back to the EU in Dover. Depending on the time budget, a stop at Oxted Trimming is an option for this group, where fabric parts such as doors, roof and seats are made for Caterham.

Wales with Snowdonia and Portmeirion

The other group will travel via Bristol through Wales and the Brecon Beacons National Park to Aberystwyth. From there we continue the next day through Snowdonia National Park to Portmeirion, where we will arrive around midday. In this vast resort in the style of a Tuscan coastal village, the TV series ‚The Prisoner‘ was filmed from 1967 onwards, whose



non-human main character in the form of a Lotus 7 is probably familiar to many of us. In addition, Patrick McGoohan was also allowed to star. Since the 50th anniversary of the series was held here in 2017 (following the 60th anniversary of the SEVEN), the English Lotus 7 Club has returned here every year for a multi-day event. So, there is nothing more logical than to include this in our planning. This is also the first opportunity for latecomers to join us, either via the scenic route through the Peak District and Hull or via Dover.

East coast, Lancaster and Lake District

After 2 nights in Portmeirion, either in the castle on the cliff or in the village, we set off and drive east for a bit until we part

Ostküste, Lancaster und Lake District

Nach 2 Übernachtungen in Portmeirion, entweder im Schloss auf der Klippe oder im Dorf, brechen wir auf und fahren ein Stück nach Osten, bis sich kurz vor Liverpool wieder unsere Wege trennen. Die einen fahren durch den Peak District Richtung Hull, um die Fähre zurück zu nehmen, die anderen biegen nach Norden ab, um nach einem Mittagessen im legendären Cavern Club Richtung Lancaster zu cruisen. Nach einer Zwischen-Übernachtung geht es am nächsten Tag weiter durch den Lake District Nationalpark nach Carlisle.

Auch hier gibt es eine Möglichkeit für Ein- und Ausstieg in unsere Rundreise, vom Fährhafen Newcastle upon Tyne kommend. Hinter Carlisle beginnen nämlich die Unverzagten für die nächsten 14 Tage die schon 2020 (und 2019) geplante Schottland-Rundfahrt, frei nach der ‚Northern 500‘. Dabei stehen unzählige Burgen, Gärten, Golfkurse und Destillieren sowie eine Tagestour (ohne Seven) auf den Orkney-Inseln auf dem Besuchsprogramm.

Schottische Burgenroute

Von Carlisle läuft die Route nach Osten durch das ‚Cairnmore of Fleet‘ Schutzgebiet, um an der schottischen Westküste nach Norden Richtung Glasgow abzubiegen, welches wir aber rechterhand liegen lassen. Weiter durch die schottischen Highlands vorbei an unzähligen Lochs und der Oban Distillery erreichen wir die Insel Skye. Hier stoppen wir im Rahmen einer Tages-Rundreise unter anderem in Portree, am Kilt Rock, am Dunvegan Castle und am berühmten Neist Point Leuchtturm, um dann weiter zur schottischen Nordküste zu fahren. Nach einem Besuch des Strandes in Durness ist ein Tag Aufenthalt bei John o’Groats vorgesehen, um zu Fuß und per Boot die Orkney-Inseln zu erkunden. Danach geht es zurück nach Süden, über Inverness mit unzähligen Schlössern, Abteien, Gärten und dem Culloden Battlefield. Der Weg führt uns weiter in die Nähe von Aberdeen, wo wir uns die Wasserfälle von Feugh ansehen und dann über den Hafen von Anstruther Richtung Edinburgh fahren. Die letzte Etappe führt uns an der Ostküste vorbei nach Newcastle, wo wir die Nachtfähre zurück aufs Festland nehmen.

Was hier in ein paar Sätzen abgehandelt ist, wird in Realität zwei Wochen dauern und unzweifelhaft bleibende Eindrücke bei allen Teilnehmern hinterlassen. Schottland kann man nämlich nicht in Worte fassen, das muss man gesehen, gefühlt, geschmeckt und ‚er-fahren‘ haben!



ways just before Liverpool. Some of us head through the Peak District towards Hull to catch the ferry back, the others turn north to cruise towards Lancaster after lunch at the legendary Cavern Club. Following an overnight stop, the next day sees us continue through the Lake District National Park to Carlisle.

This is another option for getting on and off our round trip, travelling to and from the ferry port of Newcastle upon Tyne. After Carlisle, the adventurous will begin a 14-day tour of Scotland, already planned for 2020 (and 2019), loosely based on the ‚Northern 500‘. Countless castles, gardens, golf courses and distilleries as well as a day trip (without Seven) to the Orkney Islands are on the agenda.

Scottish Castle Route

From Carlisle the route runs east through the Cairnmore of Fleet Conservation Area to turn north along the Scottish west coast towards Glasgow, which we leave on the right. Continuing through the Scottish Highlands past countless lochs and the Oban Distillery we reach the Isle of Skye. Here we stop in Portree, at Kilt Rock, at Dunvegan Castle and at the famous Neist Point lighthouse, among other places, before continuing to the north coast of Scotland. After a visit to the beach in Durness, a day’s stay at John o’Groats is planned to explore the Orkney Islands by foot and by boat. We then head back south via Inverness with its countless castles, abbeys, gardens and the Culloden Battlefield. The route continues to the vicinity of Aberdeen, where we see the Feugh Waterfalls and then head towards Edinburgh via the port of Anstruther. The last leg takes us down the east coast to Newcastle, where we take the night ferry back to the mainland.

What is covered here in a few sentences will take two weeks and will undoubtedly leave lasting impressions on all participants. You cannot put Scotland into words, you have to see it, feel it, taste it and experience it!



Alles zu, dann
wieder auf, dann
wieder zu ...
Ein Rückblick

Everything closed,
then open again,
then closed again ...
A look back

Lockdown 2020

Das Jahr war verrückt → dabei fing alles ganz normal im Februar an:

16.02.2020 Brunch in Dierdorf

Wie immer hat Kurt alle Caterham-Freunde eingeladen, alle kamen, es war gut gefüllt wie immer. Alle Clubs, ob Seven IG, LSCD oder CCC waren dem Ruf gefolgt, aber auch neue Gesichter, die sich infiziert hatten – zu Jahresanfang 2020 sprachen wir da noch von einer Caterham-Infektion – oder noch infiziert werden mussten.



Es war ein angenehmer Tag, die Gespräche liefen in allen Ecken und Räumen, bis die gewohnte Ansprache kam. Caterham Cars war dieses Jahr mit kleiner Mannschaft angereist, Olivier Jouanne erzählte dieses Jahr die Neuigkeiten aus Dartford und Crawley.

Doch dann folgte das plötzliche Erwachen. Zu Anfang belächelt, breitete sich das Virus schnell über die Automobilzulieferindustrie von China nach Europa aus. Die Pandemie war da und damit entfiel

06.04.2020 1. Passenger Ride

Alle hatten schon etwas Schiss und keiner traute sich, in größeren Gruppen sich auch nur irgendwo zu treffen. Also fiel der erste Passenger Ride 2020 aus, kein Kaffee, keine

The year was crazy - yet everything started as usual in February:

16.02.2020 Brunch in Dierdorf

Kurt invited all Caterham enthusiasts, everybody showed up, it was packed as usual.

All clubs, whether Seven IG, LSCD or CCC had answered the call, but also new faces who had been infected - at the beginning of 2020 we were still talking about a Caterham infection - or still had to be infected.



It was a pleasant day, conversations were going on in all corners and rooms until the usual keynote address came. Caterham Cars had arrived with a small team this year, Olivier Jouanne gave the news from Dartford and Crawley this year.

But then followed the sudden awakening. Ridiculed at first, the virus quickly spread from China to Europe via the automotive supply industry.

The pandemic was upon us and with it we cancelled the

06.04.2020 1st Passenger Ride

Everyone was a bit afraid and no one dared to even meet somewhere in larger groups. So the first Passenger Ride 2020 was cancelled, no coffee, no bratwurst, no chatter.

Was there a non-prohibited alternative? The weather

Bratwurst, kein Gebabbel.

Was gab es für nicht verbotene Alternative? Das Wetter war an vielen Wochenenden und Abenden mehr als Caterham-freundlich.

Also kurz ein Aufruf im Forum und schon war die erste gemeinsame Ausfahrt geplant, die

17.05.2020 2. Passenger Ride

Man traute sich wieder - oder sollte man sagen, es war wieder erlaubt?

Mit gebührendem Abstand trafen wir uns in Dierdorf, zu Plauschen gab es immer etwas, die Stimmung war – trotz



des sonnigen Wetters – etwas angespannt.

Ein kleiner Kreis, fast nur wie ein ausgewählter harter Kern hatte sich eingefunden.

Nichts desto trotz war es ein schöner Sonntag mit wieder ein paar km mehr auf dem Caterham.

25.05.2020 Rheinböllenrundfahrt

Einige nahmen eine größere Anfahrt auf sich, andere starteten fast vor der Haustür. Im gebührenden Abstand mit eigenem Picknickkorb wurden der Hunsrück und die Mosel unsicher gemacht. Das Picknick am Moselufer wurde dann durch den Einstieg von Kurt in unsere Runde gekrönt.

Zurück ging es dann linksrheinisch bis Bacharach und



dort die kleine Bergrennstrecke hinauf bis Rheinböllen. Kurts Kommentar nach der Tour: „Bei eurem Fahrstil komme ich nächstes mal lieber mit einem Servicemobil ...“

Tja - ist nix mit Blümchen-Pflücken bei uns ;-)

was more than Caterham-friendly on many weekends and evenings.

So a quick call in the forum and the first joint drive was planned, the

17.05.2020 2nd Passenger Ride

People dared again - or should we say it was allowed again?

We met in Dierdorf at an social distance, there was always something to chat about, the mood was – despite the sunny weather – somewhat tense.

A small circle, almost like a chosen few, had gathered.



Nevertheless, it was a nice Sunday with a few more kilometres on the odometer.

25.05.2020 Rheinböllen round trip

Some took a longer voyage, others started almost at the front door.

The Hunsrück and the Moselle were explored at a social distance with everyone bringing their own picnic basket. The picnic on the banks of the Moselle was crowned by Kurt joining us.

We returned to the left bank of the Rhine as far as Bacharach and then up the small winding road to Rheinböllen. Kurt's comment after the tour:



„With your driving style, next time I'd rather come with a service vehicle ...“

Well - there's no picking flowers on a blat with us ;-)

21.06.2020 **Treffpunkt Nürburgring**

Da vieles ja ins Wasser gefallen war (Schottlandtour, Easter Open, Zandvoort) haben wir dann noch eine kleine Tour durch die Eifel organisiert.

Treffpunkt war diesmal der Autohof Koblenz-Metternich. Von da aus hatte Thomas eine schöne Strecke bis zum Nürburgring ausgearbeitet. Da wir für eine Kolonne recht viele Caterhams waren, fuhren wir diesmal in zwei Gruppen mit 15 Minuten Versatz.

Das erleichterte doch als Vorausfahrender seine Hintermänner im Rückspiegel zu zählen, sodass keiner verloren ging.



Am Ziel angekommen noch eine kleine Orientierungsphase via Telefon und schon war unser Parkplatz mit Erdbeersekt und Brezeln gefunden.

19.07.2020 **3. Passenger Ride**

Der 1600er Super Seven war da – zwar „nur“ der Pressewagen – aber der Sound war umwerfend.



Die Angst vor der Pandemie war fast vergessen, nur das Händeschütteln und Umarmen war tabu, man musste den Reflex der freundschaftlichen Begrüßung immer noch unterdrücken.

16.08.2020 **4. Passenger Ride**

Sommerferien? Ja, keiner war im Fernurlaub, alle kamen zum Treffen in Dierdorf. Ausgiebige Testfahrten, Mitfahrten und Demofahrten mit Gästen und alten Bekannten waren an

21.06.2020 **Meeting at the Nürburgring**

Since a lot of things had to be cancelled (Scotland tour, Easter Open, Zandvoort), we organised a small tour through the Eifel.

This time the meeting point was the Autohof Koblenz-Metternich. From there Thomas had worked out a nice route to the Nürburgring.

As there were quite a lot of Caterhams for one convoy, this time we drove in two groups with a 15-minute offset.

This made it easier for the leader to count those behind him in the rear view mirror, so that no one got lost.

When we arrived at our destination, we had a short orientation phase by phone and found our parking space with strawberry champagne and pretzels.



tation phase by phone and found our parking space with strawberry champagne and pretzels.

19.07.2020 **3rd Passenger Ride**

The 1600 Super Seven arrived - „only“ the press car - but the sound was stunning.

The fear of the pandemic was almost forgotten, only shaking hands and hugging was taboo, one still had to suppress the reflex of friendly greeting.



king hands and hugging was taboo, one still had to suppress the reflex of friendly greeting.

16.08.2020 **4th Passenger Ride**

Summer holidays?

Yeah, no one went on a long-distance holiday, everyone came to the meeting in Dierdorf.

Extensive test drives, rides and demos with guests and old acquaintances were the order of the day. No one could

Zu spät?!

Wie alt ist Ihr Gutachten?

Wir wissen Ihren Klassiker richtig zu bewerten. Bundesweit qualifizierte Sachverständigen-partner – auch in Ihrer Nähe.



Classic Data

Telefon 0234-23 95 90 0

WWW.CLASSIC-DATA.DE



der Tagesordnung. Keiner hustete, trotzdem war man vorsichtig bei der Auswahl seiner Mitfahrer. Wieder ein gelungener Sonntag in Dierdorf.

29./30.08.2020 Moseltour

Es waren die 10 kleinen Negerlein, die sich zur Moseltour angemeldet hatten. 10, 9, 8, ...

Zum Schluss waren wir 5 Caterhams mit 7 Fahrern und Beifahrern. Die Routen – wieder von Thomas gezipft – ließen keine Kurve im Moseltal vermissen, es ging rauf und runter, wieder rauf und wieder runter.



Das Hotel hatte mangels Teilnehmeranzahl kein Abendbuffet angeboten und so ging es zu Fuß ins nächste Dorf – nach der langen Tour im Caterham für alle eine Erholung. Am Sonntag dann noch die zweite Tour und am Rhein angekommen trennte man sich – ein schönes Wochenende ging zu Ende.

13.09.2020 5. Passenger Ride

Der Zusatz-Sonntag, kurzfristig im Kalender eingetragen, wieder großflächig über Foren, Mail und Facebook eingeladen.

Die nochmalige Ankündigung des 1600er Super Seven brachte selbst selten gesehene Gäste nach Dierdorf. Man traute seinen Augen nicht – ein Euro-6 Caterham mit mechanischem Gas? Testfahrten waren also angesagt und jeder war über das spontane Ansprechen des Motors und den Sound begeistert.

Volles Haus, einige Frötzeleien in Telegram über den nötigen Respekt zu Corona, aber man wahrte den Abstand und



hed, but we were still careful when choosing our passengers. Another successful Sunday in Dierdorf.

29./30.08.2020 Moselle Tour

Considering the participants in this tour, the Nursery Rhyme „Ten Little Niggers“ came to mind. Cause every time you looked, there was one more car missing. 10, 9, 8...

In the end we were 5 Caterhams with 7 drivers and co-drivers.

The routes - again prepared by Thomas - did not miss any bend in the Moselle valley, it went up and down, up again and



down again.

Due to a lack of participants, the hotel did not offer an evening buffet and so we walked to the next village - a relaxation for everyone after the long tour in the Caterham. On Sunday we did the second tour and when we arrived at the Rhine we parted - a nice weekend came to an end.

13.09.2020 5th Passenger Ride

The additional Sunday, entered in the calendar at short notice, was widely advertised via forums, email and Facebook.

The announcement of the 1600 Super Seven brought even rarely seen guests to Dierdorf.

One could not believe one's eyes - a Euro-6 Caterham with mechanical gas?

So test drives were the order of the day and every-one was thrilled about the instant response of the engine and the sound.

A full house, a few quarrels in Telegrams about the necessary respect for Corona, but everyone kept their distance



so ging auch dieser sonnige Sonntag mit vollem Haus seinem Ende entgegen.

20.09.2020 Schloss Dyck - Drive-In Hemden-Aktion

Die kleine Entschädigung für alle Fans kam kurzfristig – aber das störte uns überhaupt nicht.

Schnell war ein Treffpunkt vereinbart, die Uhrzeit für die weit angereisten im zivilen Bereich, aber ziemlich knapp bemessen. Die ersten Größen waren schon vergriffen als wir ankamen, trotzdem freuten sich alle über die echten Schloss Dyck-Hemden.



06.12.2020 MV und Nikolaustreffen

Und dann fiel das Treffen an Nikolaus ins Wasser – aber nicht die Mitgliederversammlung. Die haben wir virtuell abgehalten, mit reger Teilnahme, interessanten Vorschlägen und netten Unterhaltungen – das war das Jahr 2020.



and this sunny Sunday came to an end with a full house.

20.09.2020 Schloss Dyck - Drive-In Shirt Event

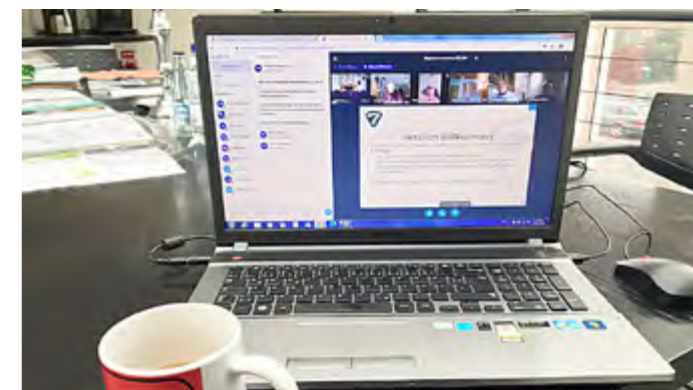
The small compensation for all the fans came at short notice - but that didn't bother us at all.

A meeting point was quickly arranged, the time for those who had travelled a long way was acceptable, but quite tight. The first shirt sizes were already sold out when we arrived, but everyone was still happy about the genuine Schloss Dyck shirts.



06.12.2020 Members' Meeting and St. Nicholas' Meeting

And then the meeting at St. Nicholas was cancelled as well - but not the general meeting. We held it virtually, with active participation, interesting proposals and nice conversations - that was the year 2020.



Ist der Caterham *Has the Caterham* wirklich ein so *really become* teures Spielzeug *such an* geworden? *expensive toy?*

Preis- *Price* Index *Index*

Wenn der kleine Mann von einem Sportwagen träumt, möglichst noch als Bausatz, fällt immer wieder der Name „Lotus Super Seven“.

Natürlich waren das noch Zeiten, als Colin Chapman statt Fertigfahrzeuge zum Preis von 1036 £ lieber Bausätze zum 536 £ verkaufte.

Hier entfiel nicht nur der Arbeitslohn für 12 Stunden Zusammenbau (12 Stunden? heute spricht man von 100 Stunden), auch sparte man sich als Käufer die Besteuerung, da man die Bausätze von Chassis, Fahrwerk und Motor bei zwei unterschiedlichen Firmen kaufte.

Einmal bei Lotus Engineering bzw. die Motoren bei Lotus Motorenwerke - und dass alles immer unter der Aufsicht der Steuerbehörde.

Das rechts abgedruckte Angebot von ca. 1982 beziffert den Preis für ein 1600er GT auf 28.800 DM.

Man beachte die Schnellkorrektur der 800 von Graham Nearn ...

Zum Vergleich: Wenn man im Internet

Caterham Car Sales and Coachworks Ltd.
SEVEN HOUSE, TOWN END, CATERHAM HILL, SURREY CR3 5UG.
Telephone: STD 0883
Sales: Caterham 46666/7 Works: 42381 Parts: 42382
Telex: 847516 CAIR G.

Sehr geehrte Herren,
vielen Dank für Ihre kürzliche Anfrage. Beiliegend Daten über Super Seven.
Es steht eine von TÜV genehmigte Ausführung mit 1600 GT Motor und Frontflügeln im Fahrzeugsatz zur Verfügung. Diese Ausführung kostet DM 28.800 ab Werk einschließlich der folgenden Zusatzeinrichtungen:

- Langes Cockpit-Fahrgestell
- Heizung
- Verstellbare Sitze
- 6" KN Leichtmetallräder mit 185/70 Reifen
- Sitzgurte
- Überrollbügel
- Außenspiegel
- Motolite Lenkrod
- Britische Kennzeichenschilder
- Modifikationen für den deutschen Markt - Spezialbauteile und Bescheinigungen in den folgenden Teilbereichen - Kraftstoffanlage, Frontflügel, Abgasreinigung, Geräuschdämpfung, feuerhemmende Kunststoffe und Verkleidung, Leuchten, Kennzeichenschilder, Spiegel, Sonnenblende, Windschutzscheibe, Abschlepphaken, Lenksäule und Typschilder.

Eine Reihe von wahlweisen Sonderleistungen ist ebenfalls lieferbar.
TÜV hat einen Modellbericht für Regionalprüfstellen herausgegeben. Zur Zulassung im Wagen ist nur nachzuprüfen, ob er den Daten des Modellberichtes entspricht.
Seitenfenster sind nicht zugelassen, da sie nach Ansicht des TÜV die Sicht einschränken.
Der Liefertermin beträgt ca. Monate ab Erhalt der Bestellung und einer Anzahlung von DM 2.000.
Zwei Monate für den Lieferdatum gelten Spezifikation und Preis als festgelegt.
Die Restzahlung ist entweder vor der Lieferung durch Banküberweisung oder beim Abholen durch Bankscheck zu tätigen.
Mit freundlichen Grüßen,

Directors: G.B. Nearn, D.S. Wainfield, M.J. Nearn. Bankers: Midland Bank Ltd (40-16-24) Bynon Road, Crowtham, Surrey Account No. 40217719
Registered in England No. 976672
VAT Registered No. 210 2901 99

When the common man dreams of a sports car, preferably as a kit, the name „Lotus Super Seven“ comes up again and again.

Those were the days, of course, when Colin Chapman preferred to sell kits for £536 instead of ready-made cars at a price of £1036.

Not only was there no labour charge for 12 hours of assembly (12 hours? today we talk of 100 hours), but buyers also saved on taxation because they bought the chassis, suspension and engine kits from two different companies.

One from Lotus Engineering and the other from Lotus Engine-Works - and all this always under the supervision of the tax authorities.

The quotation printed on the right from around 1982 puts the price of a 1600 GT at DM 28,800.

Note the quick correction of the 800 by Graham Nearn ...

For comparison: If you look up the price of a 1982



mal den Preis für ein 1,6l Golf recherchiert, findet man ein Preis von 20.465 DM.

Somit war schon 1983 der Caterham rund 40% teurer wie ein durchschnittlicher Golf. as hat die Großserien-Automobilindustrie in den letzten 40 Jahren gelernt? Kosten sparen ...

Plattformstrategie über mehrere Tochterfirmen (VW, Audi, Seat, Skoda), Baugruppenvormontage bei Lieferanten vor Ort bzw. direkt im Werk, Werkverträge für „Leiharbeiter“.

Und wenn alles noch nicht gereicht hat kamen Verlagerung von Produktionslinien, sei es Motor, Getriebe oder ganze Baureihen ins Ausland. Unterlieferanten wurden in den letzten Jahren schon lange aus Kostengründen in östliche oder fernöstliche Länder zur Montage von Mechatronik und ähnlichen Komponenten mehr oder weniger freundlich über den Preiskampf gedrungen.

Und so kostet ein Golf in der Einstiegsklasse heute rund 22.500 € - das sind dann (bei zwei DM gleich ein Euro) rund 220% Preissteigerung.

So - und jetzt kommt der Caterham.

Ein 275er kostet heute rund 35.900 €, das sind gegenüber 1983 rund 250% mehr.

Immer noch handgefertigter Rahmen, manuell von Hand beplankt, Motor und Getriebe von „Hand“ auf den Seven angepasst, klassische Handmontage des gesamten Caterham.

Unter den Prämissen der Kosteneinsparmöglichkeiten der deutschen Autoindustrie ist das doch ein Spitzenpreis. Oder?



1.6l Golf on the internet, you will find a price of 20,465 DM.

So already in 1983 the Caterham was about 40% more expensive than an average Golf.

What has the large-scale car industry learned in the last 40 years? Saving costs ...

Platform strategy via several subsidiaries (VW, Audi, Seat, Skoda), pre-assembly of components at suppliers on site or directly in the factory, factory contracts for „temporary workers“.

And if all that was not enough, production lines, be it engines, gearboxes or entire model series, were relocated abroad. Subcontractors have long been pushed into Eastern or Far Eastern countries for the assembly of mechatronics and similar components, more or less benignly via price wars, for reasons of cost.

And so a Golf in the entry-level class now costs around €22,500 - that is then (with two DM equalling one Euro) around a 220% price increase.

And now comes the Caterham.

A 275 costs around 35,900 € today, which is around 250% more than in 1983.

Still a hand-built frame, skinned by hand, engine and gearbox adapted to the Seven by „hand“, classic hand assembly of the entire Caterham.

Given the cost-saving possibilities of the German car industry, that's a top price. Or is it?



Eine Ausfahrt, die ist lustig, eine Ausfahrt die ist schön ...

Road trips are fun, road trips are beautiful ...

Panne nebst Folgen

Breakdown and consequences

von Bloody Albatros

... vor allem, wenn man diese mit seiner Liebsten verbringt und - dank Lebensmittelpunkt in Österreich - mit sehr netten Bergstraßen befüllen kann.

So auch jene, welche eine nette Runde war, bis zu dem Zeitpunkt - wir befanden uns schon am Heimweg - als meine Holde meinte, bei der nächsten Kreuzung rechts rein, wäre noch ein Geocache (nein, es wird nicht erklärt ... wer daran Interesse hat, mag sich selbst informieren oder mich direkt fragen, da hier der Platz zu kostbar ist ;)), welchen wir doch noch schnell „mitnehmen“ könnten.

Der Seven ist ein überaus wendefreudiges Auto und dementsprechend Blinker rein und abgebremst.

So weit so gut, wäre da nicht die Dame hinter uns, welche lieber das Bild vom Caterham, welches sie zuvor noch mit dem Handy gemacht hatte, gerade verschicken wollte und dementsprechend die Augen ebendort hatte.

Die Folge: ein „sanftes Wegschieben“ des Sevens an den Straßenrand.

Bei uns heißen die Gelben Engel ÖAMTC ... bei welchen ich nicht Mitglied bin. Denn meine Oma war schon seit jeher bei den „Roten“ namens ARBÖ. Was in Grunde genommen dasselbe ist, einmal politisch näher bei der ÖVP (ÖAMTC) und einmal näher bei der SPÖ (ARBÖ). Die Leistungen sind ziemlich ident, sodass die Wahl im Grunde nur auf politischer Einstellung beruht oder - wie in meinem Falle - familiäre Hin-

... especially when you enjoy it with your sweetheart and - thanks to living in Austria - can choose from some very nice mountain roads.

Just like this one, which was a nice drive until the moment - we were already on our way home - when my girlfriend said that at the next junction on the right there was another geocache (no, it will not be explained ... if you are interested, you can find out for yourself or ask me directly, as the space here is too precious ;)), which we could quickly „pick up“.

The Seven is a car that loves to corner, so we put the indicators on and slowed down.

So far so good, if it weren't for the lady behind us who wanted to send the picture of the Caterham that she had just taken with her mobile phone and therefore had her eyes on the screen and not on the road.

The result: a „gentle push away“ of the Seven to the side of the road.

In our country the yellow angels (AA) are called ÖAMTC ... of which I am not a member. Because my grandmother has always been a member of the „red ones“ called ARBÖ. Which is basically the same thing, once politically closer to the Conservatives (ÖAMTC) and once closer to the Social Democrats (ARBÖ). The services are pretty much identical, so the choice is basically only based on political attitude or - as in my case - family background.



tergründe hatte.

Back to Business, in Ermangelung eines eigenen Hängers hat sich die Mitgliedschaft schon des Öfteren ausgezahlt. Insbesondere deshalb, weil der nette Herr vom Pannendienst auch kein Problem haben, das Auto auch zu entlegeneren Werkstätten zu bringen. In Meinem Falle zu Martin Jung (siehe Artikel aus vergangenen Tieffliegern), der ja doch von der Unfallstelle gute 100 km entfernt ist. Er hat sich sogar dazu breitschlagen lassen, uns mit zu nehmen und zuhause aussteigen zu lassen, da wir uns ja in der Pampa befanden, fern jeder Zivilisation. Eigenständig brachte er dann den Wagen hin und ich konnte ihn mir dann später wieder abholen (die Versicherung der Dame hatte nicht einmal Probleme gemacht :))

An sich schon eine wunderbar runde und abgeschlossene Sache, wäre da nicht eine Kleinigkeit gewesen. Bei dem sanften „Anschieben“ wurde mein hinten angebrachter Alukoffer

Back to business, in the absence of my own trailer, membership has paid off many times. Especially because the nice gentleman from the breakdown service has no problem taking the car to more remote garages. In my case to Martin Jung (Caterham Austria, see article from past „Tieffliegen“), who is a good 100km away from the accident site. He was even persuaded to give us a lift and let us get off at home, as we were in the middle of nowhere, far from civilisation. He brought the car there on his own and I was able to pick it up later (the lady's insurance company didn't even have any pro-



PARTNERSHIP

PREMIUM

Als offizieller Schmierstoffpartner von Caterham Cars bietet Motul eine Reihe von Premium-Schmierstoffen für die Erstbefüllung und Servicebefüllung an. In zahlreichen Motorsportserien wie den 24h von Le Mans oder der Caterham Academy demonstriert Motul die Zuverlässigkeit, Leistung und Qualität seiner Produkte unter höchsten Anforderungen.

40 JAHRE OHNE STILLSTAND
MOTUL DEUTSCHLAND



zum Seven gedrückt und dabei hat die Befestigung ein nettes Loch in meinen Tank gestanzt. Dies wurde fachmännisch hergerichtet. Nur, was dabei nicht auffiel war, dass durch den „Bums“ auch die Tankuhr in Mitleidenschaft gezogen wurde. Allerdings in einer derart diabolischen Art und Weise, dass es niemanden auffallen konnte. Nämlich: sie zeigte von voll bis zur Hälfte den richtigen Stand an, danach verblieb der Zeiger dann auf halbvoll ...

Und wo fallen dann solche Sachen dann üblicherweise auf? Richtig: Entweder weit fernab von jeglicher Behausung oder - wie bei mir - mitten auf der Stadtautobahn beim Heimfahren während der Stoßzeit. Sehr schnell kam die Polizei um nach dem Rechten zu sehen. Und da gab es viel zu sehen: einen stehenden Caterham am Pannestreifen und viele Autofahrer, die den schönen Wagen begafften. Somit wurde er kurzerhand von den netten Freunden und Helfern hinter einen Sichtschutz geschoben.

Funfact: Normalerweise kostet es ja was, wenn man aufgrund von einem leeren Tank auf der Autobahn liegen bleibt. In diesem Falle jedoch wurde auf eine Strafe verzichtet, da sie sich selbst davon überzeugen konnten, dass die Tankanzeige beim Starten von Null auf Halb-voll hochschnellte ...

Jedenfalls kam der Pannendienst in diesem Falle überraschend schnell (wahrscheinlich auch wegen „freundlicher Worte“ der Polizisten) und füllte den Tank auf ...

Ich muss ehrlich gestehen, dass ich den Pannendienst jetzt meistens als sehr kompetent einstufen konnte und auch beim Caterham er immer schnell weiter helfen konnte.

Einmal pro Jahr gibts eben auch eine „Überstellung“ oder Abschleppen zu entfernteren Zielen, also für mich perfekt. Wobei - der Seven braucht ihn nicht so oft wie die 2CV meiner Holden ...

... aber das würde ich niemals öffentlich sagen ;) ■

blems ;)).

In itself, a wonderfully smooth and cohesive affair, if it hadn't been for one small thing. During the gentle „push“, my rear-mounted aluminium suitcase was pushed towards the Trunk and in the process the attachment punched a nice hole in my fuel tank. This was expertly repaired. The only thing that went unnoticed was that the „ bump“ also affected the fuel gauge. But in such a diabolical way that no one noticed. Namely: it showed the correct level from full to half, then the pointer remained at half-full ...

And where do such things usually surface? Right: Either far away from any dwelling or - as in my case - in the middle of the city motorway while driving home during rush hour. Very quickly, the police came to check on things.

And there was a lot to see: a broken-down Caterham parked on the hard shoulder and many motorists gawking at the beautiful car. So the nice police „friends and helpers“ pushed the car behind a screen.

Fun fact: Normally it costs something to break down on the motorway because of an empty tank. In this case, however, a fine was waived because they could see for themselves that the fuel gauge shot up from zero to half-full when they started the car ...

In any case, the breakdown service arrived surprisingly quickly (probably also because of the „kind words“ of the police officers) and filled up the tank ...

I must honestly admit that I have mostly found the breakdown service to be very competent and that they were always able to help me quickly with the Caterham.

Once a year, there is also a „re-location“ or tow to a more distant destination, so it's perfect for me. However - the Seven doesn't need it as often as my sweetheart's 2CV ...

... but I would never say that in public. ;) ■



Nikolaos Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13
76863 Herxheim

www.bitzani.com

bitzani@aol.com

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Kurztest

Short Test

Super Seven 1600 SV





Es war kalt, es war feucht - aber gibt es falsches Wetter für einen „echten“ Caterhamfahrer?

Eine kurze WhatsApp-Nachricht mit Kurt und der Termin zu Probefahrt war vereinbart. Aber was erwartet man Ende November schon? Sonnenschein und 25°C? Oder einen Meter Schnee?

Wir hatten Glück, es gab keine 25° C und auch keinen Meter Schnee.

Dick eingepackt mit Ohrenwärmer bzw. Buff über den Ohren waren Sybille und ich in den von Kurt zur Verfügung gestellten Super Seven 1600 SV zur Testfahrt dann eingestiegen. Um diese Jahreszeit waren Türen und Scheibe schon willkommen ...

Was gab es für Unterschiede gegenüber dem Pressewagen den Heiko und ich Mitte Juli probegefahren waren?

Der Motorklang gegenüber dem S3 noch kerniger, der Sound wurde noch stärker in den Innenraum transportiert.

Durch die breitere SV-Karosserie war die Haube über den zwei K&N Luftfiltergehäusen mit ihren Drosselklappen-einspritzung von Jenvey verschlossen. Deshalb gab es auch einen stärkere Sound in den Innenraum.

Dieser 1600er Caterham hatte nicht die klassisch langen Kotflügel, diese hier waren dem ersten Lotus S2 nachempfunden, weit umgreifend, trotzdem schmal und sehr überwölbt - auch diese Caterham-Variante sieht so sehr klassisch aus.

Türen, Boot Cover, Dach und Tonneau waren wieder weiß

It was cold, it was damp - but is there any such thing as wrong weather for a „real“ Caterham driver?

A quick WhatsApp message with Kurt and the appointment for a test drive had been made.

But what do you expect at the end of November? Sunshine and 25°C? Or three feet of snow?

We were lucky, it wasn't 25°C and there wasn't three feet of snow.

Thickly wrapped up with ear warmers and/or a buff over our ears, Sybille and I got into the Super Seven 1600 SV provided by Kurt for the test drive.

At this time of year, doors and windows were most welcome ...

What were the differences compared to the Press Car that Heiko and I had test-driven in mid-July?

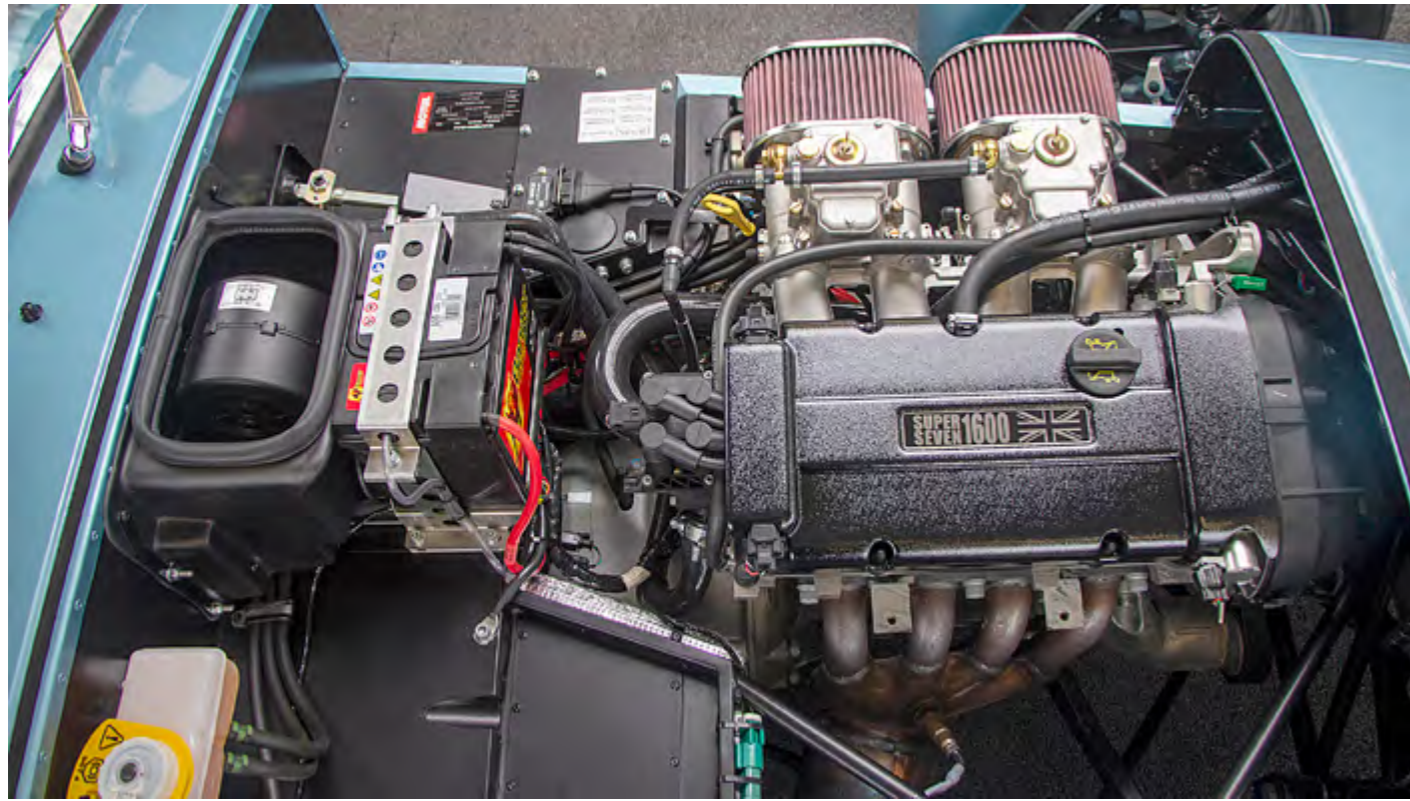
The engine sound was even more resonant compared to the S3, the sound was transported into the interior even stronger.

Due to the wider SV body, the bonnet has to be closed over the two K&N air filter housings with their Jenvey throttle body injectors.

Because of this, there was a stronger sound coming into the interior.

This 1600 Caterham didn't have the classic long mudguards, these ones were based on the first Lotus S2, wide sweeping, yet narrow and very overarched - this Caterham variant looks very classic that way as well.





eingefasst, die Kotflügelschutzbleche und die Schalldämpferanlage sind hochglanzpoliert.

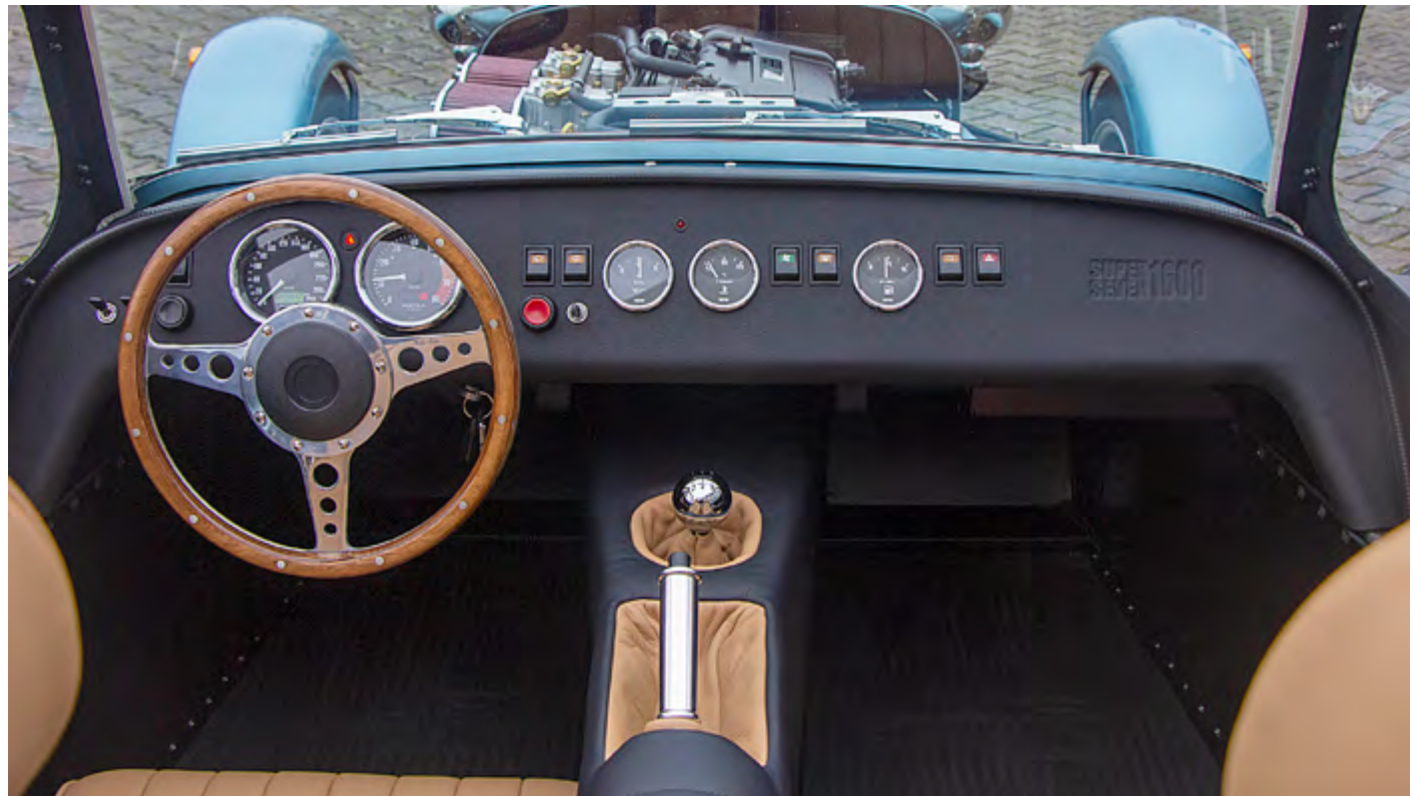
So geht ein Caterham Baujahr 2020 schon als Klassiker eher durch, als ein selbstaufgebauter Caterham Baujahr 1983.

Das zweifarbige Interieur mit dem verchromten Schalthebel und Handbremshebel werten den Innenraum kräftig auf, auch die klassischen in schwarz gehaltenen Rundinstrumenten-

Doors, boot cover, roof and tonneau were again trimmed in white, the wing guards and the silencer system are high-gloss polished.

So this 2020 Caterham is more likely to pass as a classic than a home-built 1983 Caterham.

The two-tone interior with the chrome-plated gear lever and handbrake lever enhance the look of the interior, as



te tun ihr selbiges dazu.

Die Probefahrt hat gezeigt, auch moderne Technik im Caterham läßt einen Klassiker weiter leben, 1957 bis 2020, das sind immerhin 63 Jahre. Da ist schon so manch einer in Großkonzern im vorgezogenen Ruhestand.

Über diesen Vorfürhswagen wird sich bestimmt ein späterer Besitzer freuen.

do the classic round instruments in black.

The test drive showed that even modern technology in the Caterham allows a classic to live on, 1957 to 2020, that's 63 years after all. In bigger companies, most employee is already in retirement after this kind of time.

A future owner will certainly be pleased with this demonstration car.



Christine - Vorsitzende des International 7 Network gefragt von John Aston UK und Andreas Seydell Caterham Car Club

Christine - Chair of the International 7 Network asked by John Aston UK and Andreas Seydell Caterham Car Club

Frage- stunde an Christine

Im britischen Fernsehen gibt es eine Sendung namens „Through the Keyhole“ (Durchs Schlüsselloch). In dieser Sendung versuchen die Moderatoren, die Persönlichkeit des Eigentümers eines Hauses anhand der Dekorationen und Habseligkeiten, die zu sehen sind, zu erraten. Das Konzept hatte etwas Vagabundisches an sich. Jeder Leser des „Tieffliegen“ könnte jetzt eine Spekulation darüber anstellen, welche Art von Menschen in dem Haus leben, das versteckt an einer ruhigen Straße in einem ruhigen Dorf an der Ostküste Großbritanniens liegt. Indiz eins: In der offenen Garage stehen nicht einer, sondern zwei Sevens - eine grüne CSR und ein roter 270R mit Vollkäfig. Vor dem 270R steht ein Anhänger, der an einen Guss-grauen Volvo (V40 R D2) angehängt ist, und auf der Auffahrt steht ein weiterer grauer Volvo (XC40 R T5). Zu diesen vier Fahrzeugen gesellt sich normalerweise noch ein Lotus Europa S, ebenfalls in Guss-Grau, der gerade in der örtlichen Werkstatt für kranke Lotus gewartet wird. Aber bevor wir ins Innere gehen, können wir kurz über die Kombination von Volvo, Caterham und Lotus nachdenken? Du hast es erfasst - der Seven begann sein Leben mit einer Lotus-Plakette, der Europa hat eine Lotus-Plakette, und die Volvos sind Blutsverwandte des Exige und des Evora, da sowohl Lotus als auch Volvo jetzt dem chinesischen Riesen Geely gehören und beide von einem Autohändler namens Chapman gekauft wurden. Eine Tatsache, die unserem Interviewpartner sicherlich nicht entgangen ist...

Einmal im Haus, kommen die Indizien Schlag auf Schlag. Das Wohnzimmer wird von zwei großen Tannoy-Lautsprechern beherrscht, die noch aus der Zeit stammen, als Musikhören noch mehr bedeutete als das Herunterladen von iTunes. Es gibt Gitarren, ein Schlagzeug und einen riesigen Schrank mit CDs. Und auf dem Couchtisch liegen eine Reihe von Lotus- und Caterham-Magazinen und Büchern. Die Sanitärräume haben oft ihre eigene Geschichte - dieser hier hat einen großen Schwarz-Weiß-Druck vom Start der 24 Stunden von Le Mans 1967, Ford Mk 4s dominieren den Vordergrund und Porsche und Ferrari Sportprototypen rücken in die Weite. Und an den anderen Wänden gibt es noch mehr Autos - Bilder von Escorts, Elans, Lotus Cortinas, Caterhams und Europas mit ihren lächelnden Besitzern und interessanterweise einen Presseausweis für Le Mans 1976. Können Sie schon erraten, wer es ist?

Question Time with Christine

There is a programme on UK television called 'Through the Keyhole' on TV? The programme in which the presenters try to guess the identity of a house's owner from the decorations and possessions on view. There was something vaguely disturbing about the concept. Any reader of Tiefflieger could hazard a guess about the type of people who live in the house which is tucked away on the quiet road in the quiet village on the east coast the UK. Clue one - there's not one, but two Sevens in the open garage - a green CSR and a fully caged red 270R. In front of the 270R there's a trailer attached to a gunmetal grey Volvo (V40 R design D2) and there's another grey Volvo, a (XC40 R design T5) on the drive. These four would normally be joined by a Lotus Europa S, again gunmetal grey, which is currently undergoing some TLC at the local A and E ward for poorly Lotuses. But, before we go inside, can we just think about the juxtaposition of Volvo, Caterham and Lotus for a moment? You got it - the Seven started life with a Lotus badge, the Europa has a Lotus badge and the Volvos are kissing cousins to the Exige and Evora, as both Lotus and Volvo are now owned by Chinese giant Geely and both were bought from a main car dealer Chapman. A fact which certainly isn't lost on our interviewee...

Once inside, the clues come thick and fast. The living room is dominated by two big Tannoy speakers, dating from the days when listening to music meant more than downloading iTunes. There's guitars, drums and a huge cabinet of CDs. And look, a scattering of Lotus and Caterham themed magazines and books on the coffee table. Washrooms often have their own story - this one has a big black and white print of the start of the 1967 Le Mans 24 hours, Ford Mk 4s dominating the foreground and Porsche and Ferrari sports prototypes stretching into the distance. And on the other walls there are even more cars - pictures of Escorts, Elans, Lotus Cortinas, Caterhams and Europas with their smiling owners and intriguingly a press pass for Le Mans 1976. Can you guess who it is yet?

You're right with me, as this is the home of Christine and Roger Abbott, Chair of the International 7 Network and Area representative of the Lotus Drivers Club and Lotus 7 Club UK.

Having been the Chair of the Lotus 7 Club UK for 4 years and now chair of the I7N for its first year it is the time to find

Du liegst vermutlich richtig, denn hier wohnen Christine und Roger Abbott, Vorsitzende des International 7 Network und Area Representative des Lotus Drivers Club und Lotus 7 Club UK.

Nachdem sie 4 Jahre lang Vorsitzende des Lotus 7 Club UK war und nun das erste Jahr den Vorsitz des I7N innehat, ist es an der Zeit, etwas mehr über ihre Amtszeit und ihre Gedanken über die Zukunft des Netzwerks zu erfahren.

Vielleicht können wir auch ein wenig mehr über Christine als Person herausfinden?

Was ist dein Hauptberuf, Chris?

„Eigentlich sind es zwei, denn ich arbeite in Teilzeit für die Open University Business School, betreue Master's ‚Dissertationen‘ und halte Vorlesungen, die damit verbunden sind. Außerdem leite ich mein eigenes Unternehmen, eine internationale Lern- und Entwicklungsberatung.“ - Oh, und sie schreibt Bücher und Artikel über Führung und Lernen, ist Treuhänderin für ein Altenpflegeheim, Treuhänderin für eine Wohltätigkeitsorganisation für psychische Gesundheit „The Retreat“ in York und sitzt im Redaktionsbeirat eines akademischen Journals über Action Learning. Und sie ist Botschafterin für Sir Jackie Stewarts Stiftung „Race against Dementia“.

Und ich glaube, dein Job kann dich an einige der interessantesten Orte des Planeten führen?

„Ja, mit vielen Abenteuern, wenn ich nicht gearbeitet habe natürlich, in China, Japan, Nord- und Südamerika, Syrien, Europa (Deutschland, Italien, Österreich und Niederlande), Nordafrika, Äthiopien und Tasmanien. Eines der seltsamsten Erlebnisse war der Besuch eines Lotus-Showrooms in Peking mit meinem Dolmetscher, einem jungen Mann, der ziemlich gelangweilt aussah und nicht ganz verstehen konnte, warum ich nicht zum 10. Mal auf den Seidenmarkt wollte. Der Verkäufer war auch verwirrt, er dachte, ich sei auf dem Markt für ein Auto für meinen ‚adoptierten chinesischen Sohn‘, da der Markt für unter dreißig und männlich war und ich in beiden Punkten versagte! Es ist toll, mit Einheimischen zusammen zu sein, man macht Erfahrungen, die man als Tourist nicht machen würde. Tai Chi bei Sonnenaufgang auf der Chinesischen Mauer, Tee trinken mit Müttern im Madre Camp in Buenos Aires, Zeit mit Ayton Sennas Schwester Viviane in Rio de Janeiro verbringen, einen Portalkran im Hafen von Rotterdam bedienen, um nur einige zu nennen.“

Wie und wann wurde dein Interesse an Autos geweckt?

„Ich verdanke all mein Interesse meinem Vater, der ein Techniker war und immer an Autos herumtüftelte. Wir lebten in Grimsby (einem Fischereihafen an der Ostküste Großbritanniens), und ich wollte unbedingt hinter dem Steuer sitzen. Mein Vater sagte, er würde mir die Fahrstunden und die Prüfung bezahlen, wenn ich lernen könnte, wie man ein Auto wartet. Wenn du nicht weißt, wie es funktioniert, wirst du nie gut fahren, lerne, auf es zu hören, seine Bedürfnisse zu erkennen. Also lernte ich es, und als ich meine Prüfung bestand und das Auto ausleihen wollte, sagte er: „Wenn du den Motor ausbauen und wieder einbauen kannst, darfst du das Auto ausleihen. Ich glaube, er hoffte, ich würde es nicht tun, aber ich tat es und fand es faszinierend. Von da an war ich süchtig ...“



out some more about her tenure in the role and her thoughts on the Networks future.

Maybe, we can also to find out a little more about Christine the person too?

What's the day job Chris?

There's two actually, as I work part time for the Open University Business School, supervising Masters' dissertations and lecturing associated with that. I also run my own company, an international learning and development consultancy. - Oh and she writes books and articles on Leadership and Learning, is a Trustee for a Residential Care Home for the Elderly, a Trustee for a mental health charity The Retreat in York and is on the Editorial Board for an Academic Journal on Action Learning. And an ambassador for Sir Jackie Stewarts Charity Race against Dementia.

And I think your job can take you into some of the planet's more interesting places?

Yes with lots of adventures, when I wasn't working of course, in China, Japan, North and South America, Syria, Europe (Germany, Italy, Austria and Netherlands), North Africa, Ethiopia, and Tasmania. One of the strangest experiences was visiting a Lotus showroom in Beijing with my interpreter, a young man who looked quite bored and couldn't quite understand why I didn't want to go to the Silk Market for the 10th time. The salesman was also confused, he thought I was in the market for a car for my 'adopted Chinese son', as the market was for under thirty and male and I failed on both counts!. It's great being with local people, you get experiences that wouldn't be open to you as a tourist. Tai Chi at sunrise on the Great Wall of China, drinking tea with mothers in the Madre Camp in Buenos Aires, spending time with Ayton Senna's sister Viviane in Rio de Janeiro, operating a dock side gantry crane at Rotterdam to name a few.

How and when do you get interested in cars?

I attribute all my interest to my father, who was an engineer, always fiddling around with cars. We lived in Grimsby (a fishing port on the east coast of the UK) and I was anxious to get ready to be behind the wheel, my father said he'd pay for my driving lessons and test if I could learn how to service

Wann ist der Seven zum ersten Mal auf dem Radar erschienen?

„Ich hatte verschiedene Autos - Lotus und MGs, aber ich hatte schon immer den Wunsch, ein Auto zu bauen, und das geht auf meinen Vater zurück. Ich sah einen Lotus 7 und fing an, mir zu denken ‚schau, es gibt Autos, die ich bauen kann‘, als ich Mitte bis Ende zwanzig war. Als ich Roger kennenlernte, hatte ich einen alten MG, den ich umbaute, mit dem Ziel, genug Erfahrung zu sammeln, um diesen Traum tatsächlich zu erfüllen. Aber unseren ersten Caterham bekamen wir tatsächlich vor elf Jahren. Roger hatte sich fast einen Lotus Seven 7 Cosworth gekauft, das war 1966. Als wir den CSR mit Cosworth-Motor in Caterhams Showroom zum Verkauf sahen, beschlossen wir, dass wir, anstatt einen zu bauen, einfach einen kaufen und es genießen, ihn zu fahren ...“

Und warum ein zweiter?

Der zweite Caterham kam später - Roger fing an, Track Days im CSR zu fahren, was mich nicht interessierte, ich liebte es einfach zu touren, besonders in Europa. Aber als ich mich für die Novice Track Days des L7C-Clubs stark machte, fühlte ich mich verpflichtet, es zu versuchen und war überrascht, dass es mir Spaß machte. Später, als unser Enkel Oliver anfing, sich für das Autofahren zu interessieren, beschlossen wir, den CSR von der Rennstrecke zu nehmen und kauften ein ehemaliges Akademieauto von Caterham, nicht so leistungsstark wie der CSR, aber mit so viel Fahrspaß, so dass jetzt die Familienausflüge bei einem Track Day stattfinden, wobei wir uns alle drei den 270R teilen. Was gibt es Besseres als das! Ich frage mich, wie lange es dauern wird, bis Enkelin Ellie auch auf dem Fahrersitz sitzen wird (wenn sie ihre Prüfung bestanden hat!).“

Sie sind Vorsitzender des I7N (früher Vorsitzender des UK Clubs) und Roger ist Gebietsvertreter sowohl für den Lotus Drivers Club als auch für den Lotus 7 Club UK, kann ich also raten, worüber Sie beim Abendessen sprechen?

(Lacht)“ Das kann eine echte Herausforderung sein! Aber wir haben neben den Sevens noch andere Interessen - wir mögen beide Blues und Jazz, also reden wir viel über Musik und hören sie auch (dabei zeigt sie auf die riesigen Tannoys). Wir gehen gerne auf Konzerte, das ist ein großer Teil unseres Lebens, und ich glaube, wir fahren auch gerne mit unserem Wohnmobil in die Wildnis von Großbritannien oder Europa.“

Ich habe gehört, dass Roger einen gewissen Anspruch auf Ruhm in der Musikszene hat?

„Ja, das könnte sein. Er ging in Nord-London mit Richard Thompson zur Schule und er spielte Schlagzeug in der ersten Besetzung von Fairport Convention. Er spielte auch Schlagzeug in Savoy Brown. Dann musste er sich entscheiden, ob er den professionelleren oder den vernünftigeren Weg einschlagen wollte - er entschied sich für den vernünftigen und ging auf das Royal Veterinary College und wurde Fellow der Royal Zoological Society, anstatt Schlagzeuger zu werden. Ich? Ich habe als Kind schlecht Klavier gespielt, ich habe schlecht Bassgitarre in einer lokalen Band gespielt, ich habe ein paar akustische Gitarren und ich versuche, schlecht Saxophon spielen zu lernen!“

a car. 'If you don't know how it works then you will never drive well, learn to listen to it, anticipate its needs.' So I did learn, and, when I passed my test and wanted to borrow the car, he said 'if you can strip and engine and rebuild it then I'll let you borrow the car.' I think he hoped I wouldn't do it but I did, and found it fascinating. From then on I was hooked...

So when did Sevens first register on your radar?

I had various cars - Lotus and MGs, but I always had a hankering for building a car, and that goes back to my father, I saw a Lotus 7 and started thinking to myself 'look, there's cars I can build' when I was in my mid to late twenties. When I met Roger, I had an old MG I was rebuilding with the aim of getting enough experience to actually fulfill that dream. But we actually got our first Caterham eleven years ago. Roger had nearly bought an Lotus Seven 7 Cosworth, in 1966. When we saw the CSR with a Cosworth engine for sale at Caterhams showroom we decided that rather than building one we'd just buy one and enjoy driving it ...“

And why a second one?

The second Caterham came later on - Roger started doing track days in the CSR, I wasn't interested I just loved touring especially in Europe. However, campaigning for novice track days for the L7C club meant I felt obliged to try and surprised myself by enjoying it. Later still when our grandson Oliver started to be interested in driving we decided to retire the CSR from track and bought an ex-academy car again from Caterham, not as powerful as the CSR but so much fun to drive, so now family days out are at a track day, with all three of us sharing the 270R. Now what's better than that! I wonder how long before granddaughter Ellie will also be in the driving seat (when she passes her test!).“

You're Chair of the I7N (formerly chair of the UK Club) and Roger is Area representative for both Lotus Drivers Club and Lotus 7 Club UK so can I guess what you talk about over dinner?

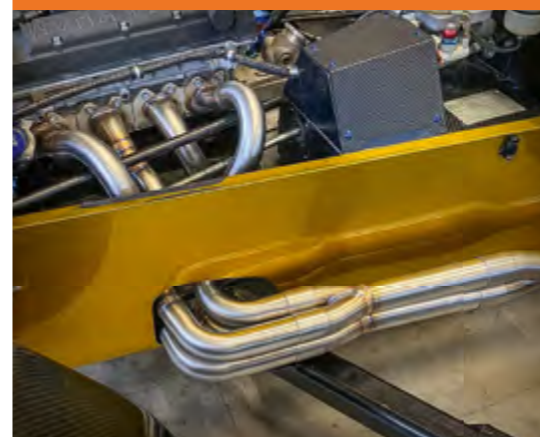
(Laughs) That can be a real challenge! But we have other interests apart from Sevens - we both like blues and jazz music so we talk about and listen to music a lot (points to giant Tannoys). We like going to concerts, that's a big part of our lives and dare I say going away in our motorhome into the wilds of UK or Europe.

I think Roger has serious claims to fame in the music scene?

Yes I suppose so, he was at school in North London with Richard Thompson and he played drums in the first incarnation of Fairport Convention. He also played drums in Savoy Brown. He then had to decide whether to go along the more professional route or a more sensible one - he opted for the sensible one and went to the Royal Veterinary College, becoming a Fellow of the Royal Zoological Society instead of becoming a drummer. Me? I played the piano as a child badly, I played bass guitar badly in a local band, I have a couple of acoustic guitars and I'm trying to learn to play the saxophone badly!.



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

Um das Thema Musik abzuschließen: Was würde bei einer langen Autofahrt in der Stereoanlage des Volvo laufen?

Oh... John Martyns „Solid Air“ ist für mich immer das Richtige. Pink Floyd, aber welche soll ich nehmen? Umma Gumma? Ja, das war die erste, die ich je gekauft habe! Es gibt zwei Bluesänger, Kyla Brox und Kas Hawkins, die mich an Etta James erinnern und dann - kann ich noch zwei haben? - Antonio Forcione, der ein Jazz-Gitarrist ist, und dann etwas von dem zeitgenössischen Jazz-Saxophonisten Andy Sheppard, der auf dem John Martyn-Album ‚No Little Boy‘ gespielt hat, auf dem auch Dave Gilmour Gitarre spielt.

Lassen Sie uns nun über Ihre Rollen in den Seven Club sprechen. Angefangen damit, dass Sie 2016 die Vorsitzende des Lotus 7 Club UK wurden.

„Ich erinnere mich, dass ich für die Rolle als Vorsitzender des Lotus 7 Club UK interviewt wurde - der Club suchte dringend einen neuen Vorsitzenden und ich wurde von einigen Leuten gefragt, ob ich die Rolle in Betracht ziehen würde, ich wurde vom Team sehr gründlich befragt und eine Frage blieb bei mir hängen „Wie emotional belastbar sind Sie?“. Ich habe mich also gefragt, was auf mich zukommen würde, wenn ich die Rolle annehmen würde! In den vier Jahren habe ich nie erwartet, dass es so herausfordernd und so lohnend sein würde.“

Was sind Ihre größten Errungenschaften in dieser Rolle?

„Eines der Dinge, auf die ich am meisten stolz bin, ist der Novice Track Day. Die Leute waren anfangs etwas skeptisch bezüglich der Idee, und ich bin wirklich stolz darauf, dass ich mich dafür eingesetzt habe, dass das passiert. Ich bin auch sehr stolz darauf, dass es uns gelungen ist, die internationalen Gruppen für das 60-jährige Jubiläum zusammenzubringen. Die Clubtouren wieder in Gang zu bringen; wir hatten 2016 keine, aber im Jahr vor meinem Ausscheiden fünf, die alle erfolgreich waren. Die Beziehung zu Sir Jackie Stewart und Race against Dementia aufzubauen, eine Sache, die mir sehr am Herzen liegt, und einfach für die Mitglieder erreichbar zu sein und ihnen zu helfen und sie zu unterstützen.“

Und die Herausforderungen?

„Der Zeitaufwand - ich habe geschätzt, dass ich etwa 2 - 2,5 Stunden pro Tag mit dem Club verbracht habe, auch dann, wenn ich im Urlaub war - das ist eine Menge ehrenamtliche Zeit neben einem Vollzeitjob“.

Bei all der Freude, die Ihnen der Lotus 7 Club UK gebracht hat, und dem Einsatz, den Sie geleistet haben, haben Sie die Rolle unter schwierigen Umständen verlassen?

„Es ist kein Geheimnis, dass, als ich die Rolle verließ, das Mobbing und der Sexismus, den es von einigen gab, für mich emotional zu viel wurde - es war eine sehr traurige Zeit, weil die Mehrheit der Mitglieder anständige Menschen sind, von denen viele großartige Freunde wurden und es immer noch sind.“

Das International 7 Network kam also als nächstes ...

Just to finish the musical theme, what would be on the Volvo's stereo for a long road trip?

Oh...John Martyn's Solid Air always does it for me. Pink Floyd, but which one to pick? Umma Gumma? Yeah, it was the first one I ever bought! There's two blues singers Kyla Brox and Kas Hawkins, who remind me of Etta James and then - can I have two more? - Antonio Forcione who is a jazz guitarist and then something by the contemporary jazz saxophonist Andy Sheppard, who played on 'No Little Boy', a John Martyn album that also has Dave Gilmour playing guitar.

Let's talk now about your role's in the seven clubs. Starting with becoming the Chair in of the Lotus 7 Club UK 2016.

I remember being interviewed for the role as chair of the Lotus 7 Club UK - the Club was desperate for a new Chair and I had been asked by a few people if I would consider the role, I was interrogated by the team very thoroughly and one question stuck with me How emotionally resilient are you?. So I did wonder what was in store for me if I accepted the role! In the four years I never expected it to be so challenging and so rewarding.

What are your proudest achievements in that role?

One of the things I am most proud of is the novice track day. People were a bit sceptical about the idea at first and I'm really proud that I pushed to make this happen. I am also enormously proud that we were able to bring the international groups together for the 60th anniversary, and that was quite a sticky thing to do with all sorts of barriers to overcome. Getting Club tours started again; we had none in 2016 but had five in the year before I left, all of which were successful. Building the relationship with Sir Jackie Stewart and Race against Dementia a cause close to my heart, and just being accessible to members and helping and supporting them.

And the challenges?

The time - I calculated that I spent around 2 - 2.5 hours a day with the club including when I was on holiday - that's a lot of volunteer time on top of a full time job.

For all the enjoyment the Lotus 7 Club UK brought you and the effort you put in, you left the role under difficult circumstances?

It's no secret that when I left the role the bullying and sexism that existed from some became too much to bear emotionally for me - it was a very sad time because the majority of members are decent people many of whom became great friends and still are.

So, the International 7 Network came next ...

I am so excited about the possibilities - it all came about at the anniversary event when all the Clubs from around Europe came together at Donnington to celebrate 60 years of the seven. We all worked together and enjoyed it so much we were determined to keep the cooperation going. The following few

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



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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer



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



„Ich bin so aufgeregt über die Möglichkeiten - das Ganze kam bei der Jubiläumsveranstaltung zustande, als alle Clubs aus ganz Europa in Donnington zusammenkamen, um 60 Jahre des Seven zu feiern. Wir arbeiteten alle zusammen und genossen es so sehr, dass wir entschlossen waren, die Zusammenarbeit aufrechtzuerhalten. In den folgenden Jahren entwickelten wir die Idee eines Netzwerks, in dem jeder Club und jedes Forum, ob klein oder groß, ob formell oder informell, als Gleichberechtigte zusammenkommen und sich gegenseitig unterstützen können. Es war eine ziemliche Reise, die dazu führte, dass das International Seven Network im letzten August ins Leben gerufen wurde. In diesem Jahr wurden eine Website und ein monatlicher Newsletter ins Leben gerufen, wobei Reisebeschränkungen die Durchführung von Veranstaltungen unmöglich machen, aber das nächste Jahr wird voller Möglichkeiten sein.“

Wir mischen uns nicht in die internen Abläufe und die Politik der einzelnen Organisationen ein. Unser Ziel ist einfach - dass jeder Club oder jede Gruppe auf der Welt mit Seven-Besitzern im Geiste der Kooperation und Zusammenarbeit zum Wohle des Ganzen zusammenkommt.“

Was gefällt Ihnen an den Clubs auf dem europäischen Festland?

„Ich schätze die Freundlichkeit der Menschen, die ich getroffen habe, die Gleichberechtigung zwischen den Menschen und den echten Spaß, den sie in ihren Autos und außerhalb haben ...“

Manche mögen sagen, dass die Clubs alle ein bisschen firmenmäßig sind, sie sind schließlich nur ein Autoclub ...

Ich habe viel Verständnis für diese Ansicht - es sind Autoclubs und wir sollen da draußen in unseren Autos sein und Spaß haben. Bei Clubs ist es ein schmaler Grat, auf dem man wandelt, zwischen der notwendigen Bürokratie und der Tatsache, dass man rechtlich alles richtig macht und trotzdem sicherstellt, dass es im Kern ein Autoclub ist. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Betreiber von Clubs viel Zeit investieren und rechtlich gesehen eine große Verantwortung tragen, daher brauchen sie den Schutz, den eine juristische Person mit sich bringt.

Abgesehen davon bin ich der Meinung, dass die Clubs bei den Mitgliedern beginnen und enden und nicht bei einem Managementteam oder Einzelpersonen, die ihre eigenen Interessen und Egos bedienen. Ein Club- oder Netzwerkmanagementteam existiert nur, um den Mitgliedern die Freude am Auto zu ermöglichen, nicht mehr und nicht weniger.“

Was denken Sie über die Beziehung zwischen den Clubs und der Firma Caterham Cars?

Ich glaube, dass wir als Besitzer der Autos da draußen, die wir alle mit Leidenschaft und Begeisterung fahren, die beste Werbung sind, die ein Hersteller haben kann. Und als Clubs und Foren mit unseren Support-Netzwerken und Aktivitäten sind wir der beste After-Sales-Service, den sich ein Unternehmen wünschen kann. Ich schätze Graham (CEO Caterham Cars) sehr, und wir haben ein freundschaftliches Verhältnis. Caterham hat, wie andere kleine Hersteller von Spezial-Sportwagen auch, einige schwierige Gewässer durchschiffen, und mit den Emissionszielen usw. kommt noch mehr auf sie zu. Ich hoffe, dass wir alle sie unterstützen und wünsche ihnen für die Zukunft nur das Beste für uns alle.

years we developed the ideas of a Network where every Club and Forum small or large formal or informal could come together as equals to share and support each other. It's been quite a journey which resulted in the International Seven Network being launched last August. This year a website was launched and monthly newsletter, with restrictions on travel making events impossible to run, next year will be full of possibilities

We don't get involved in the internal running and politics of individual organisations. Our aim is simple - that every club or group in the world with seven owners coming together in a spirit of cooperation and collaboration for the great good of the whole.

What do you like about the mainland European Clubs?

I really appreciate the friendliness of the people I have met, the equality between people, and the genuine fun they have in their cars and out ...

Some might say clubs are all a bit corporate, they are only a car club after all...

I have a lot of sympathy for that view - they are car clubs and we're supposed to be out there in our cars and enjoying ourselves. With Clubs it's a fine line that you walk between the necessary bureaucracy and doing all the right things legally and yet making sure it's a car club in essence. There is no shying away from the fact that those running clubs invest of their own lot of time and the accountability legally is great, so they need the protection that being a legal entity brings.

Having said that, I am passionate that the clubs start and end with members not with a management team or individuals serving their own interests and egos. A club or network management team only exist to facilitate members enjoyment of the car no more or less.

Do you have any thoughts on the relationship between Clubs and Caterham Cars the company?

I do believe that we, as owners of the cars out there, driving them with passion and enthusiasm, as we all do, is the best advert a manufacturer can have. And as clubs and forums with our support networks and activities we are the best after sales service any company could wish for. I have a high regard for Graham (CEO Caterham Cars), and we have an amicable relationship. Caterham, like other small manufacturers of specialist sportscars, has navigated some difficult waters and there is more to come with the emission targets etc. I hope we all will support them and wish them nothing but the best for the future all our sakes.

Some Clubs still call themselves Lotus 7 Clubs and do not have the word Caterham in them - what do you think of that?

I have a strong allegiance to both Lotus and Caterham after all I have both!. When I first was interested in Sevens it was a Lotus Seven, the first car Roger wanted was a Lotus Seven - however we have two Sevens out there and they are both Caterham's. I am proud to drive both and am a strong ambassador for the Caterham brand. However, they are ma-

Einige Clubs nennen sich immer noch Lotus 7 Clubs und tragen das Wort Caterham nicht im Namen - was halten Sie davon?

Ich habe eine starke Verbundenheit sowohl zu Lotus als auch zu Caterham, schließlich habe ich beide! Als ich mich zum ersten Mal für Sevens interessierte, war es ein Lotus Seven, das erste Auto, das Roger wollte, war ein Lotus Seven - aber wir haben zwei Sevens da draußen und beide sind Caterhams. Ich bin stolz darauf, beide zu fahren und bin ein starker Botschafter für die Marke Caterham. Es gibt jedoch viele Leute, die originale Lotus 7 haben und die die Geschichte des Autos schätzen, obwohl sie Caterhams fahren, und das respektiere ich.

Viele Leute in den Clubs kennen dich - als Chris, die Vorsitzende, oder als Chris, die Trackday-Queen, oder als Chris, der Meet-and-Greeter bei der Silverstone Classic. Aber ich vermute, es gibt noch andere Dinge, die wir nicht über dich wissen - zumindest nicht bis jetzt ...

(Lange Pause) Wenn Du dich in diesem Raum umsiehst, wirst Du ein Interesse an Kunst und Keramik erkennen. Ich habe vor kurzem mit dem Töpfern begonnen - auf einer Drehscheibe, möchte ich hinzufügen! Und ich erinnere mich, dass ich vor ein paar Jahren in Portmeirion beim Frühstück an einer großartigen Diskussion über die Vorzüge verschiedener Nähmaschinen und die Upgrades und Optimierungen, die man an ihnen vornehmen kann, teilnahm, was einige Mitglieder ziemlich aus der Fassung brachte.

Und ich meine, du bist ein Quäker?

Ein Quäker zu sein ist mir wichtig - ein Quäker zu sein bedeutet, abenteuerlich zu leben, mit Wärme, Offenheit, Leidenschaft und einer gesunden Dosis Emotionen, die es nicht stört, sich gelegentlich lächerlich zu machen. (Man denke an Sheila Hancock und Judi Dench). In der Rolle des Vorsitzenden bedeutet das eine Verpflichtung zu Wahrheit, Integrität, Gerechtigkeit, Gleichheit und die Erinnerung daran, immer offen für die Möglichkeit zu bleiben, dass wir uns irren könnten.

John Astons - Nachwort

Ich glaube, ich habe Christine seit unserem Gespräch an einem Boxing Day Nachmittag im Jahr 2015 ziemlich gut kennengelernt. Ihre Arbeitsmoral ist beeindruckend, sie kann genauso gut zuhören wie reden (und sie kann reden ...) und sie scheut die Herausforderungen nicht. Es kann ein harter Job sein. Aber ich glaube, dass sie in ihrer Zeit als Vorsitzende des Lotus 7 Club UK sehr viel erreicht hat und sie sollte stolz auf die vielen Innovationen und Verbesserungen sein, die sie gemacht und ermöglicht hat. Es ist ein harter Job und eine große Verantwortung, die Rolle des Vorsitzenden zu übernehmen. Aber es ist ein Beweis für Christines Engagement und harte Arbeit, dass der Lotus 7 Club UK unter ihrer Führung weiter gediehen ist.

Johns Beitrag stammt aus einem Interview, das John im Dezember 2019 bei Christine zu Hause geführt und in einem Artikel in Low Flying UK 2020 veröffentlicht hat. ■

ny people who have original Lotus 7's and those who cherish the history of the car even though they drive Caterham's and I respect that.

Lots of people in Clubs know you - as Chris the Chair, or as Chris the trackday queen, or as Chris the meet and greeter at the Silverstone Classic. But I suspect there's other things that we don't know about you - at least not until now...

(Long pause) Look around this room and you will see an interest in art and ceramics. I have recently taken up pottery



throwing - on a wheel I might add! And at Portmeirion a few years ago over breakfast I remember taking part in a great discussion about the merits of different sewing machines and the upgrades and tweaks you can make to them, which rather threw some members.

And I think you are a Quaker?

Being a Quaker is important to me - being a Quaker means living adventurously with warmth, openness, passion, and a healthy dose of emotion that doesn't mind making a fool of itself occasionally. (Think Sheila Hancock and Judi Dench). In the role of Chair that means a commitment to truth, integrity, justice, equality and the reminder to always remain open to the possibility that we may be mistaken.

John Astons - Postscript

I think I have got to know Christine pretty well since our conversation on a Boxing Day afternoon in 2015. Her work ethic is formidable, she can listen as well as she can talk (and she can talk...) and she does not shy away from the challenges.

It can be a tough gig. But I believe that she has achieved a huge amount in her time as Chair of the Lotus 7 Club UK and she should be proud of the many innovations and improvements she has made and enabled.

It's a tough job and a big responsibility to take on the role of chair. But it's a testament to Christine's commitment and hard work that the Lotus 7 Club UK continued to thrive under her leadership.

Johns contributions came from an interview John conducted at Christine's home December 2019 and published in article in Low Flying UK 2020 ■

Veranstaltungskalender 2021

FEBRUAR

Donnerstag, 25. bis Sonntag, 28. Februar

■ Retro Classic Stuttgart

MÄRZ

tbd.

■ Neujahrsbrunch bei Caterham Deutschland, Dierdorf

APRIL

Montag, 5. April

■ Easter Open Day Join Caterham at Gatwick

Mittwoch, 7. bis Sonntag, 11. April

■ Techno-Classica Essen

Freitag, 9. bis Sonntag, 11. April

■ Bosch Historic: Das Jim Clark Revival Hockenheim

Freitag, 23. bis Sonntag, 25. April

■ Veterama Hockenheim

Freitag, 23. bis Sonntag, 25. April/Mai

■ Historic Grand Prix Monaco

MAI

Mittwoch, 12. bis Samstag, 15. Mai

■ Mille Miglia - Schwarzfahrer Wild hinter/zwischen/vor den Teilnehmern tummel sich ein paar verrückte Caterham-Fahrer

Samstag, 22. bis Sonntag, 23. Mai

■ Caterham Motorsport Zandvoort

JUNI

Mittwoch, 23. bis Sonntag, 27. Juni

■ Meet Your Maker von Dover bis Westbury

Sonntag, 27. bis Mittwoch, 30. Juni

■ L7C meets Portmeirion Großbritannien

Mittwoch, 23. Juni bis Montag, 6. Juli

■ European Summer 7 Festival Tour Quer durch Europa

Freitag, 25. bis Sonntag, 28. Juni

■ The International Seven Meeting/Schweiz

JULI

Donnerstag, 01. bis Montag, 12. Juli

■ Die Schottland-Tour, von Liverpool über Lake District bis Newcastle

Freitag, 2. bis Montag, 5. Juli

■ Le Mans Classic Le Mans, Frankreich

Donnerstag, 8. bis Sonntag, 11. Juli

■ Goodwood Festival of Speed Chichester, West Sussex, Großbritannien

Freitag, 30. Juli bis Sonntag, 1. August

■ L7C meets Silverstone Classic Towcester, Großbritannien

AUGUST

Donnerstag, 5. bis Sonntag, 8. August

■ Schloss Dyck - Internationales Caterham und Lotus 7 Treffen

Freitag, 6. bis 8. August

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

Sonntag, 29. August

■ British Car Meeting/Mollis, Schweiz

SEPTEMBER

Freitag, 17. bis 19. September

■ Goodwood Revival Chichester, West Sussex, Großbritannien

OKTOBER

Samstag, 2. Oktober

■ Swiss Classic British Car Meeting Morges, Schweiz

Freitag, 8. bis Sonntag, 10. Oktober

■ Veterama/Mannheim

Samstag, 16. bis Sonntag, 17. Oktober

■ Caterham Motorsport Spa- Francorchamps

OFFENE TERMINE

tbd.

■ Mitgliederversammlung Caterham Car Club

tbd.minimum 5 Treffen :-)

■ Passenger Ride bei Caterham Deutschland/Dierdorf

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

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

2021 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 L7C

■ www.lotus7.club/whats-on/calendar

International 7 Network

■ www.international7network.org

tbd = to be defined

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



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

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



REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

✉ sales@redlinecomponents.co.uk

☎ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

