

No. 25 - Januar 2018

# Tiefflieger

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





### Unsere Leistungen

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



#### Herausgeber, Layout und Design:

Andreas Seydell  
 Grüner Weg 1  
 DE 55288 Armsheim  
 Anzeigen bitte an:  
 herausgeber@tiefflieger.mobi

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

#### Redaktion:

Andreas Seydell  
 Grüner Weg 1  
 DE 55288 Armsheim  
 Telefon +49 6734 960028  
 Telefax +49 6734 960027  
 redaktion@tiefflieger.mobi

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jeweiligen Autors und nicht immer die Meinung der Redaktion wieder

#### Erscheinungsweise: 1/4-jährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe  
 No. 26 - April 2018 ist der 10. März 2018

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

Auflage: 300 Exemplare

#### Weitere Fotos:

Mitglieder des Caterham Car Club u.a.

© 2018 Herausgeber

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

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

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

Picture Gallery: Kleine Verrücktheiten..... 4  
 Andy's Blog ..... 6  
 Dear Diary - Das Seventagebuch ..... 6  
 Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder ..... 7  
 Wie der Alex zum Seven kam ..... 7  
 News and Events ..... 8  
 Weihnachts-Treffen ..... 9  
 Der Tiefflieger - das Markenclubmagazin ... .....10  
 Seven „The Next Level“ ..... 12  
 Jedem Ende wohnt ein Anfang inne ... ..... 13  
 CATERHAM ohne Motorsport ist nicht CATERHAM .....16  
 Schneiden und schnippeln ..... 20  
 Herzlichen Glückwunsch zum 60. Geburtstag ..... 25  
 Sevens back to their Roots in Brighton ..... 26  
 Wenn einer einen Umzug tut ... ..... 32  
 Euro 6d TEMP ..... 33  
 Redline Components Yesterday and Today ..... 34  
 Ein One Off Lotus Six ..... 36  
 Veranstaltungskalender ..... 38

Front Cover:  
 René fotografiert seinen Seven vor dem Drachen  
<http://www.recycleart.ch>



Rear Cover:  
 Seven Sprint von Dr. Werdermann

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die





Eine Briefmarke aus alten Zeiten

## Kleine Verrücktheiten



Alles für die Katz?



Fanatich oder Originell?



Abdeckung Scheibenwischerachsen einmal anders ...

Hat auch nix genützt ...



Irgendeine Ähnlichkeit ist da schon ...



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



Nun ist es doch so weit gekommen, die Spreu wurde vom Weizen getrennt. Ein harter Schritt, aber wenn das Hobby einem vermiest und zur Last gemacht wird, muss man leider zu solchen Mitteln greifen um wieder Spaß am Hobby zu bekommen.

Ob es nochmals funktioniert, wie vor 11 Jahren, als man für verrückt gehalten wurde, neben dem grauen und gelben Forum eine weitere Seven-Community ins Leben zu rufen?

Schauen wir mal. Traurig an all dem ist auf alle Fälle, das nach einseitigen Informationen ohne weitere Rückfragen einem die Freundschaft gekündigt wird - und man wie ein Aussätziger behandelt wird, besonders von denen, die nie am Vereinsleben aktiv teilgenommen haben oder sich jede Kleinigkeit bezahlen ließen ...

Da fällt mir dann immer folgender Spruch ein: „Als es mit gut ging auf Erden, wollten alle meine Freunde werden, doch als ich kam in große Not, waren alle meine Freunde tot.“ Aber nichtsdestotrotz ist das hier der Tiefflieger No. 25, in gewohntem Umfang, mit einigen Storys aus dem englischen Lowflying (mit freundlicher Unterstützung von Michael Calvert) sowie Infos und Storys aus der deutschen und internationalen Seven-Szene.

Wie es sonst so im Vereinsleben weitergeht, wird die Zukunft zeigen. Ob zwei, drei oder vier Gruppen bei Kurt zum Brunch kommen ... es ist doch sowieso alles eine Szene, auch wenn einige meinen, man muss konservativ den Namen Lotus im Vereinsnamen haben.

Viele sind in den letzten Jahren Mitglied im Caterham Car Club Deutschland geworden und nur wenige erst nach der Umbenennung in Lotus Seven Club Deutschland. Aber bei der vehementen Weigerung zur Rückbenennung vergaßen doch glatt die Anwesenden den zweiten Schritt bei der Sitzung - einen neuen Vorstand zur Wahl aufzustellen.

So ergab sich dann doch recht schnell die Trennung von Spreu und Weizen wie von selbst. Ist der König tot? Nein, er baut ein neues Königreich auf, diesmal vielleicht gleich mit ein paar aktiven Mitgliedern mehr, denn ein Verein lebt ja bekanntlich vom Mitmachen. ■

## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Die Zeit unseres jährlichen Sommerfestes nähert sich – also gehe ich schon mal los Getränke kaufen, Würstchen besorgen, Warmhaltetopf entstauben, Biertische und Bierbänke beim Getränkehandel ordern, „ein bisserl Stress muss sein“ hätte Roberto Blanco gesungen. So, das Wetter macht mit, der Garten wird vorbereitet, der Seven muss raus aus der Garage, die brauche ich für Essen und Bolkstoff. Wohin damit? Am besten in eine Ecke der Einfahrt quetschen, da stört er am wenigsten. Hat aber auch Nachteile, wie sich bald zeigen wird. Die ersten Gäste kommen, der Sekt wird geköpft, die Kinderabteilung bäckt im Kinderhäuschen mit Begeisterung Waffeln. Da kommen neue Gäste und auch ein älterer Herr (also so in meinem Alter), der gerade vorbeikommt, gesellt sich dazu und schleicht um den Seven herum.

Eigentlich komisch: junge Menschen reagieren mit Begeisterung auf den Seven, ältere eher misstrauisch bis bescheuert. „Der hat ja gar keine Türen, dass sowas überhaupt erlaubt ist!“ empört er sich. „Und die Auspuffatrappe an der Seite, einfach lächerlich, wieso machen Sie das?“ Ich muss mich schwer beherrschen, sonst schütte ich ihm meinen Sekt über seine Baskenmütze. „Ach, wissen Sie“ sage ich zu ihm, „natürlich ist das so nicht erlaubt, aber ich bin ein Alt-68er und wir haben damals Sachen gemacht, das wollen Sie gar nicht wissen. Und in der Auspuffatrappe steckt mein Schnapsvorrat, falls ich unterwegs Durst bekomme. Ist natürlich auch nicht erlaubt, wie Sie wissen. Aber der Kleine ist ganz harmlos, da steckt nämlich ein 2 CV-Motor drin, der schafft gerade mal 80 Sachen.“ Er guckt mich zweifelnd an, ob wegen der angedeuteten Sachen oder dem Schnaps – na, egal. Kopfschüttelnd entfernt er sich. Tage später sehe ich ihn wieder.

Er wohnt zwei Straßen weiter und dreht wieder seine Runde. Vorsichtshalber benutzt er aber ab jetzt die andere Straßenseite.

Man kann ja nie wissen ...



An einem schönen Samstagmorgen fahre ich mit dem Seven ins nächste Dorf, ein paar Einkäufe fürs Wochenende erledigen. Baguette, Paté, Zeitung, Knäckebrot, ein Suppenhuhn und so weiter. Ich komme am Blumenladen vorbei und denke, ich könnte ja der Frau mal wieder ein paar Blümchen mitbringen. Allerdings ist das heikel, sie kann diverse Sorten, die mir gefallen, nicht ausstehen (was ich konsequent mit meinem berühmten Vergesslichkeitszauber belege) und außerdem will sie kein Grünzeug dazwischen, das heißt, die Blümchen werden ungebunden in Papier gewickelt, dann kann sie die selbst in der Vase arrangieren.

Blumenstrauß auf den Beifahrersitz und losgefahren. Hinter der nächsten Kurve ist ein Zebrastreifen, über den ich mich schon oft genug genervt habe, weil er kaum einzusehen ist, bevor man um die Kurve rum ist. Mit etwas zu viel Enthusiasmus nehme ich die Kurve und steige voll in die Eisen, da eine junge Frau gerade mit der Überquerung der Straße auf eben jenem Zebrastreifen beschäftigt ist. Es kommt, wie es kommen muss, die nicht angeschnallten Blumen werden über die Scheibe katapultiert und beregnen das weibliche Wesen. Ein kurzer Aufschrei, dann ein ungläubiger Blick, wir brechen beide in Lachen aus, der Anblick ist aber auch wirklich komisch.

Ihre Zweitreaktion ist cool: „Auf der Straße bin ich noch nie mit Blumen beworfen worden, vielen Dank!“ Uff, nochmal Glück gehabt. Jetzt fahr ich aber nicht nochmal zurück.

Die Frau bekommt dann das nächste Mal Blumen. ■

... im Caterham Car Club:

Thomas Böbel - Nürnberg

Patrick Gerber - [CH] Lugano

Thomas Göttgens - Herzogenrath

Wilhelm Hacker - Epfenbach

Kurt Hoffmann - Neuwied

Alexander Kanig - Wallertheim

Wolf Knittig - Darmstadt

Ralph Lohmeyer - Alsdorf

Detlev Löll - Peenemünde

Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren: Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennen gelernt hast oder welche Erfahrungen Du mit dem Seven gemacht hast - oder ob Du auch ohne den Seven leben kannst?

## Wie der Alex zum Seven kam ...

Andreas Seydell schreibt über Alexander Kanig

Das Handy klingelt - eine unbekannte Handy-Nummer auf dem Display.

„Tach, ich bin der Alex aus Wallertheim, ihr seit doch der Club für Caterhams. Ich würde gerne mal eine Runde mitfahren - ist das mal machbar?“

Anrufe wie diese bekommt man als Vorstand öfters. Warum sollte man auch nicht darauf eingehen? Jemanden anzufixen, nichts leichter als durch eine kleine Ausfahrt ...

Nach der Sichtung des Terminkalenders und Überprüfung des Wetters war schnell via Handy der Termin abgestimmt - und der Treffpunkt.

„Enzheim, 2. Straße rechts, dann nach dem 3. Haus rechts auf den Hof bis vor die Scheune.“ Hm - ulkiger Treffpunkt. Aber nachdem Alex das Tor aufgemacht hat, sah man die Werkstatt eines „mehr als nur ein Hobbyschrauber“. Da steht ein alter Benz, ein Opel und noch ein paar Rohteile und eine 4-Säulenbühne im Aufbau.

Alex hat sich dann zu mir in den Seven gequält (zwei mal 100 kg + X), seinen Mopped-Helm aufgesetzt - ich fahre ja ohne Scheibe, nur mit Aero-Lippe und ab ging die Fahrt. Ziel war Heiko, der als Alternative zu einem SV einen S3 zur Sitzprobe hatte.

Bei Heiko standen wir dann gefühlte zwei Stunden und tratschten über diese und jene Sevenvariante, über Derivate, Motoren, Getriebe und Lenkradanordnungen, bis ich dann Alex wieder in Enzheim abblud.

Irgendwann hatte ich dann mit Heiko telefoniert - wir waren der Meinung, der

kauft keinen Caterham, der kauft sich eher einen Rush.

Doch weit gefehlt, ein paar Wochen später meldet sich Alex erneut bei mir.

Er hat sich einen Caterham bei Gunther gekauft - dann haben wir ihn doch richtig angefixt :-)

Alex diskutiert mit Kurt über Fahrwerkseinstellungen - nach dem ersten Dreher ...



## 18. März - Saison-Eröffnung mit Neujahrs-Brunch in Dierdorf

Auch dieses Jahr findet die große Saisonöffnung wieder in Dierdorf bei Caterham Deutschland statt - aber nicht im Januar, geplant ist im Moment der 18. März. Nicht nur weil da das Wetter wahrscheinlich besser als im Januar ist, auch die Chance, das mehr Gäste mit dem Seven kommen, ist deutlich größer - auch wenn viele Saisonkennzeichen erst ab April ihr Schätzchen bewegen dürfen. Der Titel bleibt aber trotzdem: Neujahrsbrunch ...



## Passenger-Ride - oder Rundfahrt um Caterham Deutschland

Dreimal wollen wir uns auch dieses Jahr wieder in Dierdorf treffen und Neulingen oder Umsteigern die Gelegenheit geben, sich mit alten Caterham-Hasen persönlich zu unterhalten, eine Rund mit-zufahren oder ggf. auch in einem Vorführ-Caterham eine eigene kleine Runde drehen zu können. Auch wenn Sinn und Zweck dieser Events von einigen im letzten Jahr mißverstanden wurde - hier wird keine gemeinsame große Ausfahrt veranstaltet - freuen wir uns doch wieder, hier bei dem einen oder anderen Termin Freunde zu treffen, die es sonst nicht zu den großen Events schaffen. Die Termine werden in Abhängigkeit von den Caterham Drift Experience festgelegt - dies erfolgt seitens Nürburgring aber erst im Februar.



## Caterham Car Club e.V.

Da ist er wieder, der Caterham Car Club, Verein für Caterham und Lotus Seven Enthusiasten mit einem neuen Logo. Ein schlichte 7 mit der klassischen Umrandung - ist einer von vielen Entwürfen. Alle für das neue Vereinlogo erarbeiteten Designentwürfe wurden Caterham Cars vorgestellt, viele waren zu nahe am aktuellen Corporate Identity und wurden deshalb von Caterham Cars abgelehnt. So kamen wir zum Schluss auf die simple Sieben - der Seven ist ja im Moment in aller Munde in der Szene. Gut stickbar zum Sticken direkt auf das Poloshirt (diesmal nur schwarz) oder als Aufbügelticker, druckbar wieder als einfacher Aufkleber für den Seven auf Silber, das ist es, unser Logo.



## Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

Wir begleiten im Kinderhospiz Bärenherz lebensverkürzend erkrankte Kinder und ihre Familien: Liebevoll, professionell, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr – weil jede Minute Leben kostbar ist...

Das Kinderhospiz Bärenherz ist eine Einrichtung der Bärenherz Stiftung in Wiesbaden.

Bärenherz Stiftung  
Tel. 0611 3601110-0  
info@baerenherz.de • www.baerenherz.de

Spenden/Zustiftungen  
Wiesbadener Volksbank • BIC: WIBADE5W • IBAN: DE07 5109 0000 0000 0707 00  
Nassauische Sparkasse • BIC: NASSDE55 • IBAN: DE91 5105 0015 0222 0003 00



Kurt hatte eingeladen und nicht nur die Seven-Verrückten kamen ...

# Dierdorf im Winter

Die Idee eines kleinen Jahresabschlusstreffen war schon immer in vielen Köpfen, doch dieses Jahr, am 17.12., haben sich bei Kurt nicht nur die üblichen Seven-Verrückten, sondern auch alte Bekannte zum ersten Weihnachtskaffee eingefunden.

Neben hitzigen Diskussionen über Aktuelles zum Thema Club-Leben oder Abgas-Zukunft blieb noch genug Zeit für ein paar Sitz- oder Kletterproben und die Vorplanung für die Veranstaltungen 2018.



## Ein Markenclubmagazin für alle?

# Der Tiefflieger - das Markenclubmagazin für alle Caterham und Lotus Seven Enthusiasten?

von Heiko Runkel

Zwei Jahre nach der Gründung des Caterham Car Club Deutschland e.V. 1996 kam die Idee auf, neben einer Vereins-Webseite auch ein Vereins-Magazin heraus zu bringen. Als Vorlage diente die Lowflying des englischen Lotus7Clubs. Das Magazin Swiss Seven des Schweizer LSOS taugte auf Grund der Qualität des DIN A 5 „Heftchens“ nicht als gutes Vorbild.

Da nicht genug Inhalte für ein eigenes Magazin vorhanden war, wurde zuerst die Idee geboren die Lowflying einfach ins Deutsche zu übersetzen, oder zu versuchen in der Lowflying ein paar deutsche Beiträge zu veröffentlichen. Dies wurde mit dem englischen Club im Jahr 2008 intensiv diskutiert. Dabei fiel auf, dass die meisten Beiträge der Lowflying nur „Inseltauglich“ waren und somit den deutschen Seven Enthusiasten nur am Rande betrafen. Ebenso wurde die Idee, Beiträge in Deutsch in der Lowflying zu veröffentlichen, verworfen.

Zwischenzeitlich wurden unentwegt Beiträge und Fotos für ein zukünftiges Magazin erstellt und gesammelt.

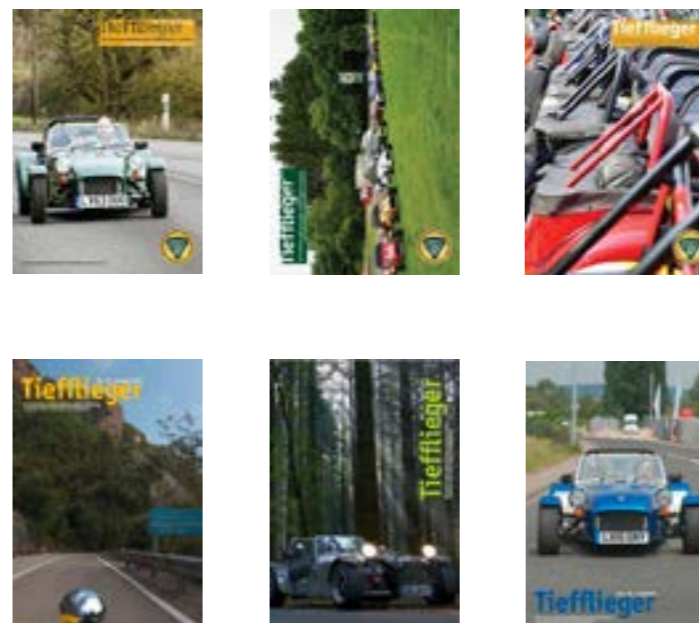
Fast genau fünf Jahre nach Gründung des CCCD war es dann endlich soweit und der „Tiefflieger“ No. 1 erblickte im Januar 2012 das Licht der Welt. Seit dieser Zeit erscheint der Tiefflieger vierteljährlich in einer Auflage von 500 Stück. Der Tiefflieger wurde kostenlos an die Vereinsmitglieder des CCCD sowie an befreundete Seven-Händler verteilt und wurde immer umfangreicher. Die Redaktion wollte schließlich alle vorhandenen Beiträge allen Interessierten zur Verfügung stellen und so erreichte die Seitenzahl bald über 50 Seiten. Die „Krönung“ war Tiefflieger No. 17 im Januar 2016 mit 56 Seiten Hochglanz im DIN 4 A Format. Dann wurde die „Handbremse“ gezogen und der Umfang freiwillig auf insgesamt 40 Seiten begrenzt.

Die Kosten des Tieffliegers konnten fast gänzlich über die geschalteten Anzeigen wieder eingenommen werden, so das nur die Arbeitszeit unentgeltlich erbracht wurde.

Das Schweizer Clubmagazin Swiss Seven wurde zwischenzeitlich eingestellt, sodass der Vorstand des LSOS an die Redaktion des Tieffliegers herantrat und fragte, ob man den Tiefflieger auch für die Schweiz nutzen könnte. Seit April 2015 wurde der Tiefflieger dann auch an die Mitglieder des Schweizer Seven Club LSOS ausgeliefert.

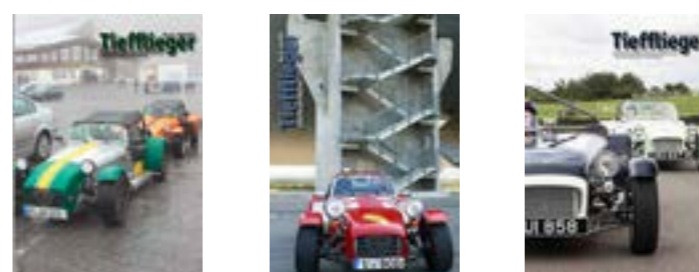
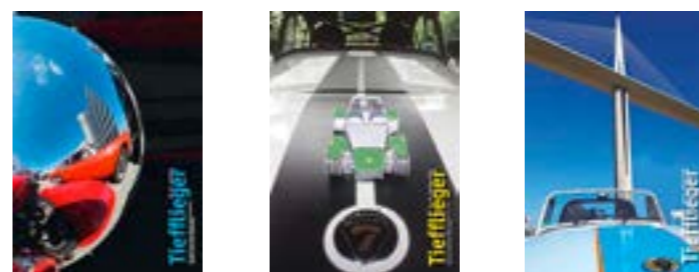
Der Tiefflieger erreichte mit der Zeit eine Auflage und Quali-

tät, dass selbst offizielle Händler den Tiefflieger als „Marktbeherrschend“ und „kartellrechtlich relevant“ ansahen. Es ging so weit, dass ein Händler behauptete, ein Nichterscheinen seiner Anzeigen würde sich für ihn geschäftsschädigend auswirken. Dies wurde der Redaktion sowie dem Vereinsvorstand des LSCD sogar anwaltlich mit Androhung juristischer Schritte mitgeteilt, was den Vorstand



des LSCD dazu bewogen hat, eine Rechtsschutzversicherung abzuschließen.

Ja, sie lesen richtig. „LSCD“. Genau dieser Händler ist einer der Hauptgründe, das sich der Caterham Car Club Deutschland e.V. (CCCD) im Jahr 2014 in Lotus Seven Club Deutschland e.V. (LSCD) umbenannt hat. Damit wollte der Clubvorstand mehr Unabhän-



gigkeit zum Hersteller Caterham und seinen offiziellen Händlern erreichen.

Im November 2017 kam der nächste große Umbruch. Der Vorstand des LSCD drängte die Mitglieder zur Rückbenennung des Vereinsnamens in CCCD, ansonsten würde der Vorstand zurücktreten. Die Mitglieder entschieden sich gegen die Rückbenennung, was dazu führte, dass der Vorstand des Vereins komplett zurücktrat.

Das hatte auch direkten Einfluss auf den Tiefflieger, da die verantwortliche Person hinter der Redaktion des Tieffliegers (Herausgeber) bis zu diesem Zeitpunkt auch 1. Vorsitzender des LSCD war.

Der Tiefflieger wurde sicherlich von vielen als „Vereins-Magazin“ des CCCD / LSCD angesehen - dem ist allerdings nicht so. Auf Grund wirtschaftlicher Unabhängigkeit bei Buchführung (z.B. Einnahmen durch Anzeigen und Ausgaben für Druck, etc.) wurde bereits zu Beginn eine strikte Trennung zwischen dem Herausgeber des Tieffliegers und des Vereins vorgenommen. So gesehen kamen alle Vereinsmitglieder des deutschen Clubs seit ca. 5 Jahren und die Vereinsmitglieder des Schweizer Clubs seit ca. 2,5 Jahren in den Genuss des Tieffliegers.

Dies hat sich mit dem Rücktritt des 1. Vorsitzenden im November 2017 natürlich schlagartig geändert. Insbesondere, da der Herausgeber des Tieffliegers zeitnah mit der Gründung eines neuen „Caterham Car Clubs“ begonnen hat. So gesehen ist der Fortbestand des „Tieffliegers“ weiterhin gesichert.

Unsicher ist aktuell nur, wer zukünftig, neben den Mitgliedern des neuen „Caterham Car Clubs“, in den Genuss des Tieffliegers kommen wird.

Eines hat sich allerdings seit Erscheinen des ersten Tieffliegers im Januar 2012 nicht verändert.

11 Jahre war das Vertrauen in den Vorstand – insbesondere in den 1. Vorsitzenden vollumfänglich vorhanden. Dieser steuerte auch immer wieder aus eigener Tasche einen nicht unerheblichen Betrag am Jahresende zum Kassenbuch bei, wenn nicht geplante Ausgaben (manchmal auch für vereinsfremde Leistungen) beglichen werden mussten. Da ist es verständlich, das sich der 1. Vorsitzenden auch einmal aufregt.

Aber wie man nach einem angekündigten Rücktritt mit demjenigen verfährt, der den Verein 11 Jahre am Leben erhalten hat und seine ganze Freizeit dafür investiert hat, ist ...

Da passt eigentlich nur ein Spruch:

Was ich selber denk und tu, ...  
... das traue ich auch den anderen zu.

Das Magazin besteht aus freiwilligen Beiträgen und wird ehrenamtlich redaktionell bearbeitet, gedruckt und versendet. Wichtig neben der Quantität auch die Qualität der eingereichten Beiträge und Fotos. Bis heute war immer genug Material für die angepeilten 40 Seiten im Hochglanz DIN A 4 Format vorhanden, was man auch an dieser Ausgabe wieder feststellen kann.

Dennoch bitten wir alle Seven Enthusiasten uns weiterhin mit tollen Beiträgen und Fotos zu versorgen, damit auch zukünftig der Tiefflieger in der gewohnten Qualität vierteljährlich erscheinen kann.

Mit tieffliegenden Grüßen  
Das redaktionelle Team rund um den Herausgeber

# Seven „The Next Level“



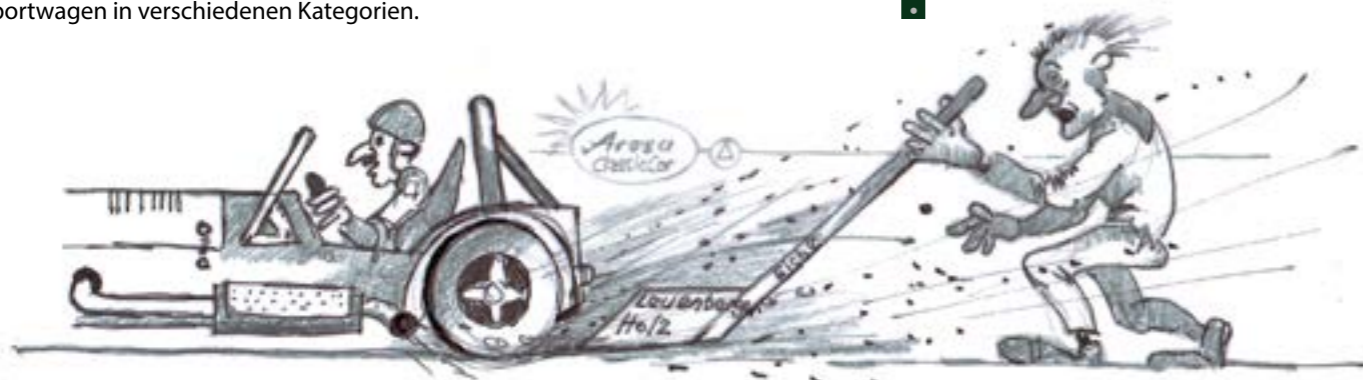
13. Internationales Bergrennen Langwies - Arosa 2017 Menzi Motorsportfotos CH

Für mich ist und bleibt der Seven das Auto Nr. 1 in Bezug auf Fahrspass und Leidenschaft. Trotzdem hat es mich Ende 2015 gereizt ein Formel Ford Jahrgang 1989 zu restaurieren mit dem Ziel ein paar Rundstreckenrennen zu fahren. Wir kennen das. Wenn man vom normalen PW in den Seven steigt, startet und losfährt, ist man in einer anderen Welt. Hart, direkt, Sound, ohne überflüssige Elektronik. Wenn man in einen Formelrennwagen steigt, sich angurten lässt, den Helm reichen lässt und der Mechaniker mit dem Fremdstarter den Motor im Rücken anwirft, dann ist das der nächst höhere Level. Alles vibriert, das Gas spricht mit saugenden Begleittönen an, und die Gänge klicken mit groben metallischen Hammerschlägen in das gerade verzahnte Getriebe. Das Fahren erinnert an den Seven, ist aber gröber, härter und alles viel direkter. Da man noch tiefer sitzt, total festgezurrert ist, ist es noch schwierig die Geschwindigkeit einzuschätzen, vor allem bei den Bremspunkten auf der Rundstrecke. Nach einigen Einsätzen auf der Rundstrecke und an Classic Veranstaltungen fuhr ich anfangs September das Bergrennen Langwies – Arosa. Eine Strecke von 8 km und 73 Kurven. Leider regnete es wie aus Kübeln und es war sehr kalt. Eigentlich auch eine Sevenstrecke. Es war nur ein Lotus Seven am Start. Grundsätzlich starteten 170 Renn- und Sportwagen in verschiedenen Kategorien.

Bilder und Text von Norbert Traber

**Bild oben:**  
Arosa Classic Race 2017  
Formel Ford Norbert Traber

**Cartoon:** der berühmte Startklotz  
in Arosa (neu mit Werbung)



# Jedem Ende wohnt ein Anfang inne ...

Bilder und Text von Gerhard Koller

Der Frühling versprach in einen großartigen Sommer überzugehen, als ich Ende Mai eine kleine Abendrunde drehte.

Schon auf den Weg zurück, kam ich an meiner Stammtankstelle vorbei, die ich (ausnahmsweise) rechts liegen lasse wollte. Ein Linksabbieger dachte da etwas anders, sah großzügig über mich hinweg und stoppte erst auf halben Weg durch mein Vorderrad und Frontmaske.

Der Unfallgegner trug fast schon beleidigend wenig Blessuren davon.



Gottseidank war niemand verletzt!

Der Schaden an meinem CSR war aber offensichtlich erheblich, es zeigte sich Kühlwasserverlust, er saß auf der Ölwanne auf und war nicht mehr rollfähig.

Der Abschlepper brachte mich noch am selben Abend in die Caterham Austria Werkstatt die noch offen hatte und nicht weit entfernt war.



Danach kam die Bürokratie mit Versicherungen und Gutachter. Im Endeffekt betrug der Schaden 40.000 Euro. Die Versicherung versuchte noch halbherzig mich zu einem Verkauf meines havarierten CSRs zu bewegen um mich auszahlen zu können, aber ich lehnte ab und bestand auf Reparatur!



Bei der Gelegenheit spendierte ich meinem fast 10 Jahre alten CSR eine neues Fahrwerk von Nitron, eine neue Lackierung oder besser gesagt überhaupt erst eine Lackierung!  
 Dann noch neue LED Scheinwerfer von Caterham ...



...und neue Aero wishbones.

Unfallbedingt bekam er auch einen neuen Rahmen mit 8 Wochen Lieferzeit von Arch.

Die Ersatzteilbeschaffung war für Caterham Verhältnisse relativ rasch, nur der Motorkühler dauerte 4 Wochen länger als geplant. Nitron hat aber dafür ordentlich in den Sack gehauen und musste die Feder-Dämpfereinheiten dreimal nacharbeiten.

Es erfolgt noch eine Kontrolle des Motors am Prüfstand bei dem sich erfreulicherweise ein paar Pferdchen mehr zu den vorhandenen gesellten, sodaß die Toleranz von 280PS + 10% schön ausgenutzt wurde.

So kann ich hoffentlich unfallfrei in die Saison 2018 starten. 🍀



# CATERHAM ohne Motor- sport ist nicht CATERHAM

*Bilder von Caterham Cars, Kurt Hoffmann, Andreas Seydell; Text von Kurt Hoffmann*

## Der CATERHAM lebt wie die Marken PORSCHE & FERRARI mit dem Motorsport

Die Akzeptanz dieses Produktes liegt auch in der Gewissheit, dass man mit diesem Fahrzeug unglaublich schnell unterwegs sein kann - auf der Rennstrecke.

Mit keinem anderen Sportgerät, kann man so schnelle Rundenzeiten für ein überschaubares Budget erzielen.

Kurt Hoffmann, der für die beiden großen Exklusivmarken Porsche und Ferrari insgesamt 20 Jahre gearbeitet hat und mit

Porsche sehr viele Motorsporterfolge im Porsche Langstrecken Cup und dem Carrera RS Cup feierte, ist davon überzeugt, dass sein eigener Erfolg im Geschäft mit CATERHAM auch auf seinen vielfältigen Einsätzen im Motorsport mit CATERHAM zurück zu führen ist.

Der Gewinn der Deutschen Meisterschaft in der CATERHAM Masters und der 2. Platz in der Europameisterschaft 2008 sind

nur einige der großen Erfolge.

Hinzu kommen viele Siege und Podiumsplätze, zum Teil auch gemeinsam im gleichen Fahrzeug bei Langstreckenrennen mit seinem Freund Joachim Westermann.

„Wichtig dabei sind nicht unbedingt nur die Siege“ meint Kurt, „sondern das man mit dem eigenem Team und vorallem auch den anderen Teams und Fahrern einen guten



Harter fairer Motorsport und große Kollegialität müssen kein Gegensatz sein



Kurt Hoffmann mit nahezu allen CATERHAMs auf der Rennstrecke unterwegs: der CSR links und der R 300 rechts



Hier hat LARS noch KURT über die Schulter geschaut



Die ERSTE gemeinsame Runde mit KURT als Beifahrer mit einem ACADEMY Car auf dem Nürburgring

Das in UK durchaus bekannte Helmdesign hat LARS übernommen

Sport macht - das schweißst zusammen und man lernt von Anderen.“  
Denn erst im Motorsport lernt man ein Fahrzeug wirklich kennen - das kann man auf keiner Straße oder einem Track Day reproduzieren.

Das absolute Limit des Fahrzeuges, aber auch das eigene ich kennen zu lernen und zu beherrschen ist großer Sport - das geht nicht nur mit reinsetzen und losfahren.

Motorsport hat sehr viel mit Disziplin, technischem Verständnis hoher Konzentration, Körperspannung und Fitness zu tun.

Nachdem sich CATERHAM CARS aus der internationalen Markenpokal Szene mit Ende der Saison 2008 auf Grund der Finanzkrise verabschiedet hatte, gab es in Deutschland keinen werksunterstützten Markenpokal und auch keine Europameisterschaft mehr.

CATERHAM CARS bietet jedoch Hersteller unterstützten Motorsport in UK an, der sich sehen lassen kann:

- CATERHAM Academy Championship
- CATERHAM Roadsport Championship
- SEVEN 270R Championship
- SEVEN 310R Championship
- SEVEN 420R Championship

Die CATERHAM Academy hat seit ihrer Einführung 1995 über 1.000 Motorsportler ausgebildet und hervorgebracht.

Die Academy führt Motorsport Einsteiger, gleich welchen Alters, in den Motorsport ein. Eine perfekte Rundumbetreuung, von festen Ansprechpartnern, ständigen Informationen, Testtage, Fahrwerks-Seminare und einem strikten Reglement sorgt dafür, dass dies keine Scheckbuch-Rennserie ist.

Alles ist im Fahrzeugpreis enthalten, Startgeld, Seminar, Lizenzlehrgang für die britische Nationale Fahrerlizenz und sogar der Overall ist dabei.

Das auf einem der Overalls der CATERHAM Academy eine deut-

Hier die diesjährigen Termine der Academy-Rennen:

- 07. Feb. ARDS Lehrgang (Lizenz)
- 24. Feb. Set Up Day
- 10. Mär. Handling Day
- 24. Mär. Test Day
- 26. Apr. AINTREE
- 19. Mai ROCKINGHAM
- 02. Jun. BRANDS HATCH
- 07. Jul. SNETTERTON
- 11. Aug. CASTLE COMBE
- 01. Sep. THRUXTON
- 23. Sep. SILVERSTONE

sche Flagge eingestickt ist, liegt daran, dass LARS HOFFMANN, den viele Leser hier sicherlich von unseren CATERHAM Drift Experience Days als Instruktor kennen - und vom Würstchenbraten bei den Passengers Ride (Anm. der Redaktion) - diesen Jahr an den Rennen daran teilnehmen wird.

Als Deutscher kein leichtes Unterfangen, kennen doch die anderen britischen Teilnehmer zumindest die Rennstrecken auf Grund von Track Days schon mal.

Kurt dazu: „Als Vater, Teamchef und CATERHAM Händler kommt da sicher eine nicht ganz einfache Aufgabe auf mich zu.“

Jedoch habe ich größtes Vertrauen in LARS, das er es schafft sich dort ehrbar zu behaupten. Zu viele Ratschläge werde ich ihm nicht geben, das ist sicher falsch.

Er muss das selbst „erfahren“ und wird für jeden Erfolg, sei er noch so gering, stolz darauf sein und kann seine Erfahrungen in der Firma sicher gut verwenden.“

Auch Kurt hat durch den Motorsport so viel gelernt, was man auf keiner Schule lernen kann. Das Vertrauen in die Kompetenz, welches seine Kunden ihm jahrelang geschenkt haben kommt nicht zuletzt aus seiner aktiven Rennsportzeit in den CATERHAM

Markenpokalen.

„LARS soll dies nun auch von Grund auf erfahren.“

Dabei sind mir immer 3 Dinge bewusst, die kann ich ihm getrost mitgeben:

- Wenn Du nicht gewinnen willst wirst Du es auch nicht tun.
- Der letzte ist kein schlechter Fahrer, sondern lediglich 2 Sekunden langsamer als der Erste auf im Schnitt 5 Kilometer einer Rennstrecke.
- Eine schnelle Runde bedeutet nicht das man Rennen gewinnt

Wir vom CATERHAM Team in Dierdorf freuen uns jedenfalls auf eine spannende Saison.“



Ein Traum muss irgendwo beginnen



Im Drift CATERHAM schon lange eine Kapazität



Sales Director DAVID RIDLEY (links) bestreitetete 2016 seine erste CATERHAM ACADEMY Saison und denkt seither ganz anders über das Auto



# Schneiden und schnipppseln

Michael Calvert besucht die Oxted Trimming Company

Ein altes journalistisches Klischee erzählt, dass „wir nichts mehr in Großbritannien herstellen“ und wenn man alles für bare Münze nimmt, was die Medien einem erzählen, könnte man meinen, dass das wahr ist. Nun, vielleicht ist die Automobilbranche eine Ausnahme und da ich für Lowflying schreibe, genieße ich es, Berichte von sehr erfolgreichen Produktionsstätten zu schreiben, wo Teile für unser Lieblingsauto hergestellt und montiert werden ...

Heute stehe ich vor einer etwas unauffälligen Ladenfront, direkt an einer Hauptstraße im Südosten Englands. Und hätte ich nicht etwas gesucht, wär ich glatt vorbei gegangen. Die Stadt, in der ich bin, ist in Oxted, und die Firma, die ich besuche, ist Oxted Trimming, die für die Gestaltung und Herstellung der Polsterung, Sitze und Covers für unsere Seven seit den frühen 1970er Jahren verantwortlich ist. Und wie ich bald sah, machen sie weit, weit mehr als nur das ...

Erwartet hatte ich ein Fabrikgebäude und nicht eine Ladenfront, aber vom Moment, als mich Management Director Ed



Marriot begrüßte, war mir klar, das weit mehr hinter der Fassade steckte, als man im ersten Moment vermuten wollte. Als ich hineinging, war der erste Eindruck der eines Möbel-Showrooms, jedoch ganz anders als solche, in denen ich vorher schon einmal war. Einige Teile waren sofort vertraut - verschiedene Caterham Sitze in einer breiten Palette von Farben und Varianten, aber waren da nicht auch Flugzeugsitze neben ihnen?

Nach der herzlichen Begrüßung bot Ed mir eine Tour durch die Fertigung an. Obwohl ich wusste, dass Oxted Trimming ein langjähriger Lieferant für Caterham Cars ist, kam der Besuch zustande nachdem sie so freundlich gewesen waren, die „Trimteile“ von Barrys Seven („The Car The Club Rebuilt“) aufzuarbeiten.

Mir war Oxted als Lieferant von Leder- und Vinylteilen für Caterham Cars (Sitze, Tonneaus, Türen, Boot Covers, Innenverkleidungen, usw.) bekannt, aber bei der Führung habe ich erfahren, dass es weit mehr in ihrem Geschäft gab als nur das. Sie beschreiben sich als Lieferant für die Bereiche Automobil, Luftfahrt, Eisenbahn und Marine. Da ich ein besonderes persönliches Interesse an der militärischen Luftfahrt habe, war ich fasziniert, dass diese relativ kleine Firma

im Laufe der Jahre stark investiert hat, um alle notwendigen Akkreditierungen und Audits zu bekommen, um Lieferant für die Luftfahrtindustrie zu werden. Ohne zu viel zu verraten, ich sah Teile, die für Such- und Rettungshubschrauber bestimmt waren, für RAF-Jets und VIP-Hubschrauber-Interieurs. Im Vergleich dazu sind Seven-Seitenscheiben oder Boot Covers ein Kinderspiel ...

Als ich das Ladengeschäft betrat, war das erste, was ich sah, zwei nackte Caterham Chassis (ein S3 und ein SV). „Das ist entscheidend für uns“, sagte Ed zu mir. „Wenn wir ein neues Produkt entwickeln, Änderungen am bestehenden Design vornehmen oder untersuchen, ob jemand Probleme hat, müssen wir schnell und vor Ort auf die beiden Chassistypen zugreifen.“

Der erste Produktionsraum stellte eine Mischung aus alter und neuer Technik dar.

Ich musste eine Menge neuer Begriffe lernen, wie z.B. Spaltleder und Leder ausdünnen. Ein Großteil der Maschinen war seit Jahrzehnten in regelmäßigem Gebrauch und die Logos auf den Maschinen „Made in England“, bezieht sich auf eine Zeit, in der die Werkzeugmaschinen durch diese Bezeichnung die Garantie gaben, dass sie für die Ewigkeit gebaut waren. Die Fertigungsprozesse der neueren Maschinen jedoch,

waren jedoch zur damaligen Zeit noch nicht einmal erfunden, wie z.B. das Hochfrequenzschweißen, das verwendet wird, um verschiedene Teile miteinander zu verschmelzen, wie die Scheiben im Caterham Dach zum Beispiel.

In den Regalen entlang der Wände wurden Schablonen aller Formen und Größen gelagert. Viele waren eindeutig Teile für einen Caterham - manche für Türen, halbwegs relativ leicht zu identifizieren, aber andere waren nicht zu erkennen, sobald sie in ihre zweidimensionalen Bestandteilen zerlegt worden waren.

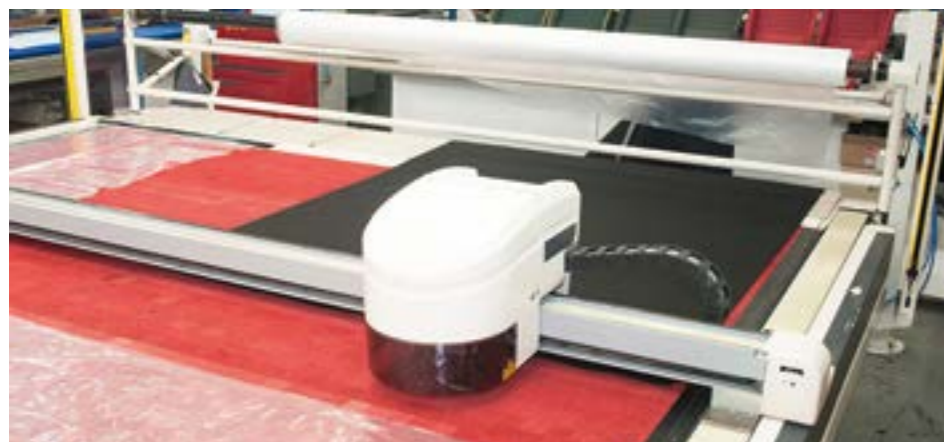
Ed erklärt, dass sich selbst das Schneiden des Materials im Laufe der Jahre weiterentwickelt hat. Während einmalige Teile immer noch von Hand geschnitten werden, ist bei der Herstellung von Chargen ein schnellerer Ansatz erforderlich. Eine Methode ist, die 140 Tonnen-Strahlpresse zu verwenden, die mit Kontur-Klingen ausgestattet, bis zu sechs Schichten in einem Zug durchschneidet. Es ist der schnellste Weg, um eine große Menge an großen Teilen auszuschneiden - Caterham Dächer zum Beispiel - aber der Nachteil ist, dass die Werkzeuge für jedes Teil eine vierstellende Summe kosten und sich abnutzen und im Laufe der Zeit ersetzt werden müssen.

Ed gründete Oxted Trimming 1972 und nach einem zufälligen Treffen mit Graham Nearn produziert er seither Teile für Caterham Cars.





**Wir haben Schnittmuster für 32 verschiedene Boot Covers in unseren Archiven**



Die Hightech-Alternative ist gleich um die Ecke - ein massives, computergesteuertes x/y-Schneidsystem. „Es ist eine erhebliche Investition, aber es nutzt ein Förderband-System, um das Material auf das Bett zu rollen und ein schnell bewegendes oszillierendes Messer, das vom Computer angetrieben wird. Es kann 24 Stunden am Tag im Ein-Mann-Betrieb laufen. Darüber hinaus können wir einen neuen Teil entwerfen, indem wir einfach das Muster von einer Deckenkamera fotografieren und der Computer die Kontur reproduziert. Wenn wir eine Änderung machen müssen - sagen wir, 8 mm Bearbeitungsrand hinzuzufügen, ist es einfache am Computer, er macht alle relevanten Anpassungen für uns.“

Was auch immer an Technologie eingesetzt wird, das ist eindeutig ein Geschäft, das in erster Linie auf das Können seiner Belegschaft beruht. Wir betraten das Nähzimmer und fanden ein ruhiges Team, das die Köpfe über die Reihen von „Nähmaschinen“ beugte. Mir wurde erklärt, dass diese Nähmaschinen die Weiterentwicklung der typischen Haushaltsmodellen war. „Diese Industriemaschinen sind jedoch computergesteuert und luftunterstützt ...“

Viele Reihen von Caterham Sitzen, einige Entwürfe, die ich erkannte, andere scheinbar Prototypen, an denen sie zu verschiedenen Zeiten gearbeitet hatten, veranlasste mich, nach dem Level der Individualisierung zu fragen, die sie anbieten konnten. „Wir können alle Teile in jeder Kombination von Material und Farbe ob Leder, Vinyl oder Mohair herstellen, alles was Sie wollen. Wir erhalten Anfragen für einige ziemlich einzigartige Farbkombinationen - hellorange, rosa, so ziemlich alles ist möglich, und natürlich gibt es viele verschiedene Typen und Qualitäten von Leder, die geordert werden können. Als ich 1969 anfang, im Trimm zu arbeiten, konnte man praktisch jede Farbe von Vinyl kaufen, aber es gab nicht so viel Auswahl an Lederfarben. Jetzt ist es anders herum ... „ Wenn es um den Rahmen des Sitzes geht, gibt es weniger Spielraum, um Änderungen vorzunehmen. „Nicht viele Leute wissen, dass die Oxted Group eine Metallherstellungsfirma in Wolverhampton besitzt, die unter anderem die Sitzrahmen für Caterham herstellt. Um die Freigabe zu erhalten, wurden die Sitze bei MIRA Ltd. (engl. Testlabor) vollständig getestet, u.a. Crash-Tests und Pendelprüfungen, um zu sehen, wie sie sich verformen.“

Ed gründete Oxted Trimming im Jahr 1972 mit seinem damaligen Geschäftspartner, Will Mariner und durch ein zufälliges Treffen mit Graham Nearn im folgenden Jahr produziert er seither Teile für Caterham

Cars. Im Jahr 2007, lange nachdem Will das Unternehmen verlassen hatte, trat Simon Brake Ed als Partner und Joint Managing als Director bei. Simon hat die dringend benötigte Struktur und Organisation in die Firma gebracht, die OTC stark geholfen hat, vor allem in der Flugzeugindustrie.

Obwohl die Serienproduktion ein großes Teil des Geschäfts von Oxted Trimming ausmacht, haben sie auch einen bedeutenden Teil an Einzelhandel, der unter der Marke Thundersport tätig ist. Durch Thundersport liefert das Unternehmen sowohl Standard- als auch maßgeschneiderte Teile direkt an Kunden. „Wir wollen die meisten Standardteile auf Lager halten“, erklärte Jemma, der das Thundersport-Geschäft betreibt, „so sind sie direkt aus dem Regal erhältlich. Allerdings, wenn Sie etwas maßgeschneidertes oder ein älteres Auto wollen, sind Sie herzlich willkommen, es zu vorbeizubringen, damit wir die notwendigen Maße nehmen können. In vielen Fällen wird das aber nicht nötig sein, da wir die

Muster für die meisten Teile bis in die frühen 70er Jahre bereithalten. Zum Beispiel haben wir Details für zweiunddreißig verschiedene Arten von Boot Covers in unserem Archiv. Auch wenn es nicht sofort klar ist, welches Modell benötigt wird, dauert es normalerweise nur ein paar Augenblicke für unsere Mitarbeiter, um das richtige Teil zu identifizieren.“

Es geht auch nicht nur um Sevens. Während ich dort war, sah ich einen Silva Striker, der eine Persenning benötigte. Eine umfangreiche Wand von Fotografien dokumentierte vier Jahrzehnte von Projekten, an

denen das Unternehmen gearbeitet hatte, von Caterhams bis hin zu Heißluftballons, Hubschrauber, Mini Umbauten und vieles mehr. Mit zwanzig Beschäftigten in Oxted und weitere achtundzwanzig in Wolverhampton, ist Oxted Trimming einer der oft unerkannten Unternehmen, das die britische spezialisierte Automobilindustrie unterstützt, sie bieten hoch qualifizierte Fertigung für unsere Wirtschaft. Ich freue mich, dass die Unterzeile im Logo von Caterhams „Made in England“ immer noch stimmt. ■



**CATERHAM**  
Importeur 1983 - 2014

### Unsere Leistungen

- Service von A - Z
- Abhol- und Bringservice
- TÜV / AU Abnahme
- Einzel- und Sonderabnahmen
- Einstellung auf Radlastwaage
- Instandsetzung von Caterham Gitterrohrrahmen
- Karosseriebau, Lackierungen, Folierungen
- Restaurierungen
- Motorsport incl. Betreuung

#### Öffnungszeiten:

Montags: 10 - 18.30 Uhr  
Dienstags geschlossen  
Mittwochs - Freitags: 10 - 18.30 Uhr  
Samstags: 10 - 14 Uhr  
Jeden ersten Samstag im Monat 10 - 18 Uhr (Cabrio & Sportscar Markt)

Seven Cars & Parts  
Automobile GmbH  
Ringbahnstraße 9  
41460 Neuss

Telefon 021 31 - 71 81 432  
Telefax 021 31 - 71 81 437  
www.7cars.de  
tklein@7cars.de

The Home of British Sportcars



Official Caterham Service Partner

Web: [brit-sport.de](http://brit-sport.de)  
Phone: +49 172 6428392



Nikolaos Bitza  
0176 57 01 46 61  
Gewerbepark West 13  
76863 Herxheim  
[www.bitzani.com](http://www.bitzani.com)  
[bitzani@aol.com](mailto:bitzani@aol.com)

## Geburtstags-Seven



## Herzlichen Glückwunsch zum 60. Geburtstag

Es war vor 60 Jahren, als die Welt den Lotus Seven zum ersten Mal sah, als er am 7. September 1957 bei den Brighton Speed Trials auf der Seeseite des Madeira Drive antrat. Edward Lewis fuhr in einer Zeit von 29.72 Sekunden mit dem Lotus Seven Chassis # Mk.7 / 400 und gewann die Sports Cars - 1.501 bis 2.500cc Klasse. Am folgenden Tag startete das Auto beim Prescott Speed Hillclimb und belegte den Spitzenplatz. Seitdem sind Sevens auf Rennstrecken, Sprints und Bergrennen auf der ganzen Welt unterwegs - gestern wie heute. Auf den nächsten Seiten berichtet Andy Couchman, wie die Seven jungen und alten Menschen geholfen haben, diese Meilensteine zu erkennen, indem sie dieses Jahr wieder an diesen Veranstaltungen teilnehmen. ■





# Sevens back to their Roots in Brighton

*Eine Story von Andy Couchman*

Das jährliche Brighton Speed Trial (1/4-Meilen-Rennen), das traditionell Anfang September stattfindet, ist jetzt das älteste fortlaufende Motorsport-Event der Welt, im Juli 1905 erstmals ausgetragen. Es war lange Zeit ein beliebtes Ereignis bei Sevens und 2017 war keine Ausnahme.

Das nahegelegene Goodwood-Revival, eine der führenden Oldtimer-Veranstaltungen der Welt, die eine Woche danach stattfand - ist ein viel größerer Event, hat

**Für den Seven Enthusiasten ist der 7. September 1957 ein wichtiges Datum in der Geschichte der Speed-Trials**

aber nichts mit der echten Linie der Speed Trials zu tun.

Wie immer, viele berühmte Namen haben in Brighton schon konkurriert, einschließlich Sir Stirling Moss und Sir Malcolm Campbell.

Andere bemerkenswerte Teilnehmer sind Raymond Mays (ein mehrfacher Sieger in den 1940er Jahren), die Top-Bergsteigerin Miss Patsy Burt (die 1968 die Trials gewann), der aktuelle Aston Martin Werksfahrer Dar-

ren Turner und viele andere.

Für Seven Enthusiasten war der 7. September 1957 ein wichtiges Datum in der Geschichte der Speed Trials. Edward Lewis, fuhr den ersten Lotus Seven bei den Brighton Speed Trails.

Tatsächlich war das Auto erst am Vortag auf die Straße gesetzt worden, als es in Northamptonshire als HNH 577 zugelassen war. Edward Lewis - einer der Stargäste beim 50. Jubiläums-Event des Clubs im Jahr 2007 - scheint sich ziemlich gut geschlagen zu haben und belegte bei schlechtem Wetter den zweiten Platz in der Klasse (obwohl, nachdem er in zwei Klassen eingestiegen ist, noch immer Zweifel daran bestehen, wie gut er an diesem Tag war und in welcher Klasse!)

Am nächsten Tag fuhr er mit dem Auto zum Prescott Hillclimb in Gloucestershire und gewann in seiner Klasse, er fuhr den ersten Sieg ein und löste einen Trend aus, der bis heute anhält.

Zurück zu 2017. Der Club rief zur Unterstützung der Veranstaltung auf, um das 60-jährige Bestehen des Autos zu feiern. Wie immer trumpften die Mitglieder auf, mit sieben Autos (wie passend...), die am „Handicap“-Event teilnahmen und weiteren acht im Hauptevent. Tatsächlich nahmen mehr Caterhams an der Veranstaltung teil

als jedes andere Modell, wieder etwas, das nicht ungewöhnlich ist.

Zusätzlich zu den konkurrierenden Autos wurden im Fahrerlager sechs Autos ausgestellt (dank Graham Baker und Kumpels) und die Seven hatten sogar einen zweisei-

tigen Beitrag im Programm der Veranstaltung. Strahlender Sonnenschein in einem wolkenlosen Himmel begrüßte uns, als kurz nach 7 Uhr morgens ankamen und den ganzen Tag blieben. Das Wetter hätte nicht perfekter sein können - immer eine Erleich-





So etwas sieht man auch nicht alle Tage - ein 27 Liter Merlin Motor von Rolls Royce mit Weber-Vergasern

terung, denn der Kurs in Brighton nutzt den Madeira Drive, der normalerweise ein Parkplatz ist, unter der eleganten (wenn auch leider jetzt dringend reparaturbedürftigen) viktorianischen Kolonnade und Terrasse aus Gusseisen, die für jeden, der jemals Fotos vom Ziel des jährlichen Londoner Brighton Veteran Car Run gesehen hat, sofort erkennbar sein wird.

Das Format ist sehr einfach - ein Auto nach dem anderen gegen die Uhr und eine gerade Linie von einer Viertelmeile. Die schnellste Zeit gewinnt jede Klasse, mit einer Zeitmessung bis zu einer Hundertstelsekunde. Die Zeitnehmer registrieren auch die Zeit jedes Autos von 0-64 mph (eine Zeit von 2 Sekunden - fast unmöglich in einem Straßenauto - das bedeutet eine Beschleunigung von 1G) und die Endgeschwindigkeit (der beste Indikator für die schnellsten Autos). Weit über hundert Autos und über siebzig Motorräder bildeten den Eingang. Einsitzer sind - nach einigen schweren Unfällen in den 80er Jahren - auf 2 Liter begrenzt, aber straßenzugelassene Fahrzeuge und Motorräder sind unbegrenzt.

Im Hauptwettbewerb erhält jedes Auto und Motorrad einen Training- und zwei Wertungsläufe, die in (ziemlich) strenger Reihenfolge laufen. Teilnehmer an der Handicap-Veranstaltung (offen für diejenigen mit nur einer MSA-B-Lizenz - keine vorherige Erfahrung erforderlich) erhalten nur einen Trainings- und einen Wertungslauf. Hier weist der Handicapper jedem Eintrag eine Zeit in Sekunden zu, die von seiner tatsächlichen Zeit abgezogen wird, die die

**Die alte, von Graham Nearn geprägte Maxime „too fast to race“ kam mir in den Sinn, zumal McLarens und F40s immer noch als „Serienfahrzeuge“ eingestuft wurden ...**



Handicapzeit bestimmt. Die niedrigste Zeit des Handicap gewinnt und theoretisch, wenn der Handicapper seine Arbeit gut gemacht hat, hat jeder Fahrer eine Chance zu gewinnen.

Kontrovers, wir Sevens in der Hauptveranstaltung wurden in diesem Jahr von unseren üblichen Klasse C2 (Straßenbau und modifizierte Produktion Autos 1.401 bis 2.000cc) oder C3 (2.001-3.500cc) in die Klasse C5 (Road Going Serie / Specialist Produktion Autos, unbegrenzter Hubraum). Die alte Maxime „zu schnell zum Rennen“, die von Graham Nearn geprägt wurde, kam mir in den Sinn, zumal McLarens und F40 noch immer als „Serienautos“ eingestuft wurden ...

Seit 1996 bin ich jedes Jahr (außer einem) ein- und das selbe Auto gefahren, mein kleiner 1700er Crossflow hatte keine Chance, in diesem Jahr etwas Klasse zu erreichen.

Dieses Jahr hatten wir nur wenige Zwischenfälle (abgesehen von dem einen oder anderen mechanischen Problem), die den Tag verdarben und die Organisation war wie immer tadellos.

Ich sprach mit einem Mitarbeiter der Mannschaft der Eventmitarbeiter, der mir erzählte, dass ihr Tag um 4.30 Uhr begonnen und um 21.00 Uhr beendet hatte - ernsthafte Hingabe!

Für Neueinsteiger klingt das alles ganz einfach - fahren Sie einfach so schnell wie möglich für ein paar Sekunden aus dem Stand heraus. Wie diejenigen, die in diesem Jahr zum ersten Mal an den Start gegangen sind, wissen, ist es nicht ganz so einfach.

Es läuft folgendermaßen:

- Erstens, bereite dein das Auto vor ... Für mich bedeutet das: Aeroscreen statt Windschutzscheibe, eine Metalltonneau-Abdeckung und Gewichtsreduzierung, wo immer möglich.
- Weiter geht es mit dem Montieren der Metallplatte (Beam Breaker) an der Vorderseite des Autos (dies ist der Punkte für die Zeitmessung beim Rennen) und Ihren Start-Nr. für den Tag (ich war die Nr. 135). Ihr Auto wird dann vom Prüfer auf Sicherheit und Eignung geprüft und wird bei der Annäherung an die Strecke auch überprüft, um sicherzustellen, dass es nicht zu laut ist.
- Niedrigere Hinterrad- und höhere Vorderraddrücke runden das Bild ab. Für den Fahrer, Sturzhelm, feuerfeste Overalls, Handschuhe, Socken und Stiefel und - für mich das erste Mal in diesem Jahr - ein Hans-Gerät, helfen uns, das Teil zu spüren.
- Fang schnell an. Also lass die Räder vor dem Start durchdrehen, um die Reifen vor der Startlinie zu erwärmen (eine Praxis, die ab dem nächsten Jahr verboten werden soll - glaube ich).
- Versuche dann, die Startlinie genau zu treffen - mache genug Drehzahl, um die Räder am Anfang nur zu drehen, vermeide es, dich zu verzetteln und fahre fort, bis kurz vor den Drehzahlbegrenzer.
- Wechsel mehrmals den Gang. Simple... ähm, nein... bei den meisten Autos möchte man den Gang wechseln, kurz bevor der Drehzahlbegrenzer eingreift und dann den Gang so schnell wie möglich wechseln. Probiere es aus - es ist nicht so einfach, wie es sich anhört!
- Dann, in nur wenigen Sekunden, überquerst Du die Ziellinie (markiert mit karierten Flaggen auf jeder Seite in diesem Jahr und nicht so leicht zu erkennen). Es gibt dann eine halbe Meile Abkühlstrecke, bevor Du rechts abbiegst und mit den Mitbewerbern auf dem Parkplatz parkst. Sobald der Parkplatz voll ist, fahren wir alle langsam zurück zum Fahrerlager - der Kurs sieht auf dem Rückweg viel länger aus und man sieht plötzlich auch die Sehenswürdigkeiten links und rechts neben der Strecke ...

Die Starterliste in diesem Jahr war so vielfältig wie immer und beinhaltete Jim Tiller in (auf?) seinem leuchtend orangefarbenen 1950 Allard J2, „The Old Fella“, komplett mit 7,3 Liter Chevy V8, den er nun schon seit über 50 Jahren fährt. Sogar das wurde von Robin Beech's 27 Liter Rolls Royce Special 1930 (der Motor ist zum Teil eine Hurricane und zum Teil ein Panzer) und Chris Williams' 27 Liter Napier Bentley in den Schatten gestellt. Am anderen Ende der Skala, wie wäre es mit dem sehr standardmäßig aussehenden Austin 1800 von Andrew Atherton? Unter den straßentauglichen Exoten waren lange Zeit Konkurrent Robert Oram's glorreichen Ferrari F40 (und seine E Type Jag), zwei McLarens, eine Fülle von Porsche und einige sehr gut vorbereitete Autos, darunter ein Ford Anglia 105e mit seinem Crossflow, der über 200 PS leistet.

Für die Zuschauer sind die alten Terrassen über der Strecke zu unsicher und somit nicht mehr zugänglich. Aber neu in diesem Jahr konnte man die Läufe auf Bodenhöhe direkt nach der Startlinie beobachten - in vielerlei Hinsicht ist es jetzt der beste Ort, um die Autos von dort aus zu sehen. Tochter Natalie und ihr Ehemann James kamen vorbei, um uns anzufeuern und sogar unsere Starts zu filmen - ein ernüchterndes Erlebnis, wenn man sieht, wo man Zeit verloren hat...

Sponsor Frosts hat seine eigene Tribüne, vielleicht ist das sogar noch besser.

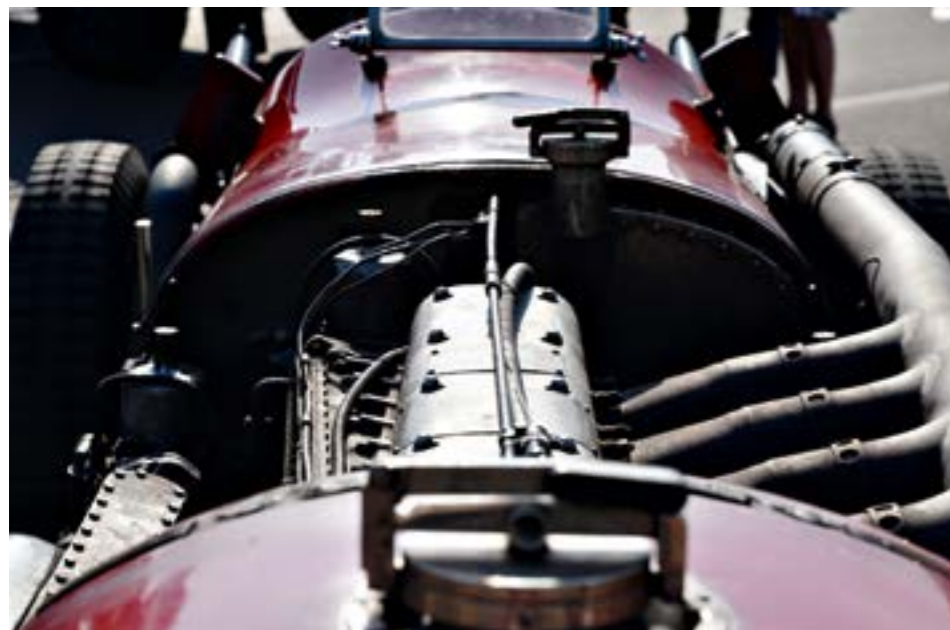


Genialität ab Werk - Aston Martin Rennwagen aus den Fünfigern

Ich war zufrieden mit meiner Trainingszeit von 13,92 Sekunden, was mich in die Klasse 8 brachte. Es gibt immer eine freundschaftliche Rivalität zwischen den Klassen und die langjährigen Mitbewerber Pete Lethbridge und Chris Alston („Aeroscreens“ auf Blatchat, der fünf Mal antrat und beim ersten Versuch die Klasse C2 gewann) lagen beide hinter mir. Versuche, nicht zu selbstzufrieden auszusehen ... um fair zu sein, hatte sein Auto Kupplungsproblemen, also war es keine Überraschung, dass seine Zeiten in diesem Jahr ein wenig zurückgingen, während Chris sich darüber wunderte, warum wir nicht schneller waren. Er hat mich schon mal geschlagen, als ich einen schlechten Tag gehabt hatte.

Die Sevens in der Handicap-Klasse haben sich alle gut geschlagen, aber das Handicap war ihnen gegenüber kaum freundlich gewesen. Nach ihrem einzigen Zeitlauf war der schnellste Steven Dave Rayner mit 13,78 Sekunden und 102,6 Stundenkilometern über die Strecke. Dave wurde von 51 Konkurrenten ein sehr respektables 15. Gesamt-Handicap platziert. Dave wurde von Christopher Balchin in der Handicapzeit verfolgt, Tony Smith, Colin Bowdidge, Peter Myles, George Cubitt und David Gwatkin folgten.

In der Klasse C5 hatten wir den Luxus von zwei konkurrierenden Läufen und nach dem ersten war ich auf Platz 7 vorgerückt, mit einem Lauf von 13,52 Sekunden und 103. Das war eine angenehme Überraschung, denn meine bisher beste Zeit war nur zwei Hundertstel schneller bei 13.50, die im Jahr 2010 eingestellt wurde und



Ein 27-Liter-Napier Bentley kühlt sich gerne ohne Motorhaube in Brighton ab

auf den gleichen Reifen, die ich 2017 noch benutzte. Kaum die griffigsten ...

An der Spitze unserer Klasse stand der verblüffend schnelle Westfield Type R-SC, gefahren von Derek Hodder, der mit 135,5 mph an der Ziellinie eine 10,88 erzielte, mit einem zwei Liter aufgeladener Honda-Motor, ein Rennfahrwerk und er war gut genug, um Derek unter die ersten sechs des Tages zu bringen, mit seinem Beifahrer Gerry Bunn knapp dahinter auf 10,91 Sekunden und auch ein Top-Sechser. Tatsächlich wurde Gerry Zweiter in den Top 6 Run Off, geschlagen nur von David Marshall's 10.69 Sekunden in der wunderschönen GD Lola T70. Die Bikes waren noch schneller, mit Craig Mallabone auf seinem Suzuki Hayabusa Turbo mit erstaunlichen 9,21 Sekunden, obwohl seine Endgeschwindigkeit von 172 mph von Richard Albans auf einem anderen Suzuki - diesmal einem Hyabusa SC - geschlagen wurde. Tapfer, diese Biker, auf so einer holprigen Straße...

## 2017 Brighton Speed Trials – die schnellsten Seven

Driver	Car	Car No	Best time
Jason Rankin	2.3 litre Duratec	138	12.48
Roger Brunt	620R 1990	143	12.51
Andy Couchman	Crossflow 1700	135	13.49
Chris Alston	Zetec 2.0	137	13.62
Dave Rayner	Supersport F200 (1600)	5 (H)	13.78
Pete Lethbridge	Crossflow 1700	136	13.84
Tony Smith	1600	6 (H)	13.96
Andy Taylor	Superlight 1.6	133	13.98
Adrian Elkin	HPC (Cosworth BDR) 1700	141	14.13
Peter Myles	Academy 1598	4 (H)	14.29
Christopher Balchin	1700	48 (H)	14.33
Colin Bowdidge	Super Sprint 1700	8 (H)	14.73
David Gwatkin	Evolution 2.0	19 (H)	14.73
George Cubitt	1760cc	9 (H)	14.83
Bob Appleby	1959 Lotus 7 1.0 (BMC)	134	16.28

Die straßengängigen Caterhams von Roger Brunt (620R) auf 12.56 Sekunden und 118.3 mph und Jason Rankin (2.3 Liter Duratec) auf 12.72 Sekunden und 115.3 mph kamen auf Platz 4 und 5 in der Klasse 5. Langsamster in der Klasse war Nathan Luckey in seinem Porsche 964 RS Clubsport in 17,59 Sekunden, nachdem er ein Problem mit seinem Lauf hatte.

Bei unseren zweiten Läufen konnte ich mich leicht auf eine persönliche Bestzeit von 13,49 Sekunden verbessern, aber mit nur 101,6 mph über der Linie - ich hatte den vierten Gang genommen und hatte einfach nicht das Drehmoment, um viel über 100 mph zu beschleunigen. Verdammst, der 3. hätte sogar noch schneller sein können, selbst wenn der Motor vom Limiter eingebremst wird! Jason setzte eine persönliche Bestzeit von 12,48 Sekunden, die Roger auf 12,51 Sekunden verkürzte.

Die Ergebnisse basieren auf Ihrem schnellsten Lauf und so landete ich auf dem 7. Platz in der Klasse - passend für eine Sieben! Insgesamt waren wir das 33. schnellste Auto (von 81) und schlugen den guten Kumpel Pete Brown in seinem 6,2 Liter Mercedes E63 AMG Wagen um nur 0,01 Sekunden. Pete wiederum war der schnellste der drei AMG Mercedes, die an diesem Tag an den Start gingen.

Jason war der Top Caterham und der 4. Platz in der Klasse, direkt hinter den Westies und Dave Edmands sehr schnell



Tochter Natalie und Ehemann James (im Hintergrund) mit dem Auto, das sie zuerst als 12-Jährige fuhr (im Fahrerlager in Curborough)

Sylva Phoenix, aber nur knapp vor Roger und Simon Bently im aufgeladenen Lotus 2 Eleven. Ich hatte das Glück, vor Chris Al-

ston, Pete Lethbridge, Andy Taylor, Adrian Elkin und Bob Appleby ins Ziel zu kommen. Bob war vielleicht am langsamsten in der Klasse, aber er fuhr seinen makellosen und wunderschönen 1959er Lotus Seven Series 1. Mit nur 75 PS von seinem 1-Liter-BMC-Motor hat Bob einen super Job gemacht, um eine 16,28 Sekunden Bestzeit zu fahren.

Also, keine Pokale für irgendeinen Seven bei dieser Gelegenheit, aber alle Autos und Fahrer haben sich gut geschlagen, und wir haben einen tollen Tag genossen, indem wir mit vielen anderen Sevenern und anderen allgemeinen Enthusiasten und Zuschauern geplaudert haben.

Die Teilnahme an der ältesten Motorsportveranstaltung der Welt ist ein erstaunliches Privileg und dennoch für jeden zugänglich, der ein Auto und einen Führerschein besitzt. Nächstes Jahr sind meine 19. Brighton Speed Trials und der 18. im selben Auto. Es macht süchtig. Ich fand das ziemlich beeindruckend, bis Bob mir erzählte, dass er 1986 - zehn Jahre vor mir - mit dem Wettkampf begonnen hatte. Und ich bin mir sicher, dass Bob nicht annähernd so lange wie der achtzigjährige, pensionierte Kunsterzieher Jim Tiller in seinem 1950er Allard konkurriert hat - selbst die letzten Gesamtsieger der Veranstaltung und immer noch in der Lage, niedrige 11-Sekunden-Läufe zu fahren.

Roll on Samstag, den 1. September 2018.



# Wenn einer einen Umzug tut ...

Text und Bilder Andreas Schweiger

... dann hat man viel zu erzählen. Aber das würde hier den Rahmen sprengen.

Wenn man sich die Bilder mit den ganzen Umzugskisten und die voll bepackten Paletten anschaut kann man ein wenig erahnen was in den letzten 2 Monaten bei Andreas so los war.

Nun endlich - nach vielen Verzögerungen seitens der Handwerker - ist die neue Halle, in der sich die Fa. Brit-Sport nun eingemietet hat - soweit fertig und die tägliche Arbeit kann wieder beginnen.

Die Halle besteht aus 3 Einheiten. Die Fa. Brit-Sport ist im mittleren Trakt eingezogen.

Andreas freut sich schon auf eine gute Zusammenarbeit mit seinem Nachbarn. Hier befindet sich die Fa. Motorenbau Scharf, welcher über einen eigenen Motorenprüfstand verfügt und auf eine 20jähriger DTM-Erfahrung zurück blickt.

Die neue Werkstatt liegt nur ca. 15 km von Kempten weg - direkt an der A7 im Gewerbegebiet von Oy-Mittelberg. Nur 3 Minuten von der Autobahnausfahrt Oy-Mittelberg entfernt und somit leicht zu erreichen.

Sobald die Außenanlagen fertig sind wird es natürlich eine Einweihungsparty geben. Der Termin wird dann noch bekannt gegeben.



# Euro 6d TEMP

Anno 2007 hatten wir schon einmal das Problem: Nur zwei Motorvarianten konnten nach der damals gültigen Abgasnorm in Deutschland zugelassen werden, der Sigma-Motor mit 125 PS und der Duratec mit 200 PS.

Wer seinen Rover mit 165 PS geschrottet hatte, dem fiel es schwer auf die 125 PS-Variante hinauszusteigen, also blieb nur die 200 PS CSR-Variante - dann aber auch in der alternativen Karosserievariante SV-R - übrig.

Seit dem 1. September 2017 gilt jetzt die neue Abgasnorm Euro 6d TEMP für alle neuen Typenzulassungen, ab dem 1. September 2018 dann für alle Neuwagen. Die neue Verordnung weist Emissionsgrenzwerte für Prüfstandsmessungen wie die seit 2014 gültige Euro 6-Abgasnorm auf, aber unter verschärften Testbedingungen.

Die Messungen müssen jetzt nach dem neuen WLTP-Verfahren auf dem Prüfstand durchgeführt und anschließend mit einer zusätzlichen Messung im RDE-Verfahren - Real Drive Emission - überprüft werden. Bei der Messung im praktischen Fahrbetrieb dürfen dann die Ergebnisse vom Prüfstand maximal um den Faktor 2,1 abweichen.

Da man ja einen neuen Caterham zwar jederzeit bestellen kann, dann aber nicht sofort geliefert bekommt, ist bei CATERHAM CARS eine etwas längere Vorplanung notwendig.

- Der Seven 165 ist ab sofort nicht mehr bestellbar, da SUZUKI die Motoren nicht mehr herstellt.



- Der Seven 275 ist im Moment nur noch mit dem Standard 5-Gang Getriebe bestellbar.



- Der Seven 355 ist nicht mehr bestellbar



- Der Seven 485, der stärkste straßenzugelassene Seven ist bestellbar, jedoch kann es sein, das nach August dieses Modell mit einem anderen Getriebe geliefert wird als heute.



- Der Seven 620/R ist nur ohne EU - Straßenzulassung erhältlich.



CATERHAM CARS arbeitet an verschiedenen Lösungen mit MAZDA 6-Gang-Getrieben und anderen Alternativen.

Die neuen Abgasgesetze schreiben vor, dass für jede Motor-/Getriebe-Variante ein eigener Abgastest durchzuführen werden muss.

Langfristig wird man wohl nicht um aufgeladene Motoren herum kommen, um die erforderlichen Werte - selbst mit vielen Ausnahmegenehmigungen die die Kleinserie erlaubt - zu erfüllen.

Welche Auswirkungen die abgastechnischen Änderungen auf die Leistung, Spezifikationen und Kraftübertragung haben werden, kann aus heutiger Sicht noch nicht abschliessend beantwortet werden.



# Redline Components Yesterday and Today



Redline Components Ltd in Caterham, für viele alte Seven-Freaks „die“ Werkstatt für Lotus und Caterham 7 Ersatzteile sowie in der Vergangenheit auch Reparaturen. Es soll ja Schweizer geben, die sogar nur zum Service ihr Schätzchen zu Redline gebracht haben und nirgendwo anders hin oder Deutsche, die ihren S4 dort haben generalüberholen lassen ...

Redline Components wurde 1989 von drei ehemals Angestellten von Caterham Cars, Peter Cooper, Mick Lincoln und John Payne, gegründet. Der Grund war, sie wollten nicht mit umziehen - nach Dartford.

Vertraglich geregelt mit Caterham übernahmen die Jungs die Ersatzteilversorgung älterer Lotus- und Caterham-Modelle, sowie auch in ihrer Werkstatt die Reparaturen und den Service der Seven.

Peter Cooper ging 2001 in den Ruhestand, aber John und Mick konnten immer noch gemeinsam auf über 60 Jahre Erfahrung in der Wartung, Instandhaltung und Ersatzteilversorgung für Lotus und Caterham Seven zurückgreifen.

Doch auch Mick und John sehnten sich nach dem wohlverdienten Ruhestand, und so suchten sie schon seit Jahren jemand, dem sie die große Verantwortung des zwischenzeitlich weltweit arbeitenden Ersatzteilversandes übertragen konnten.

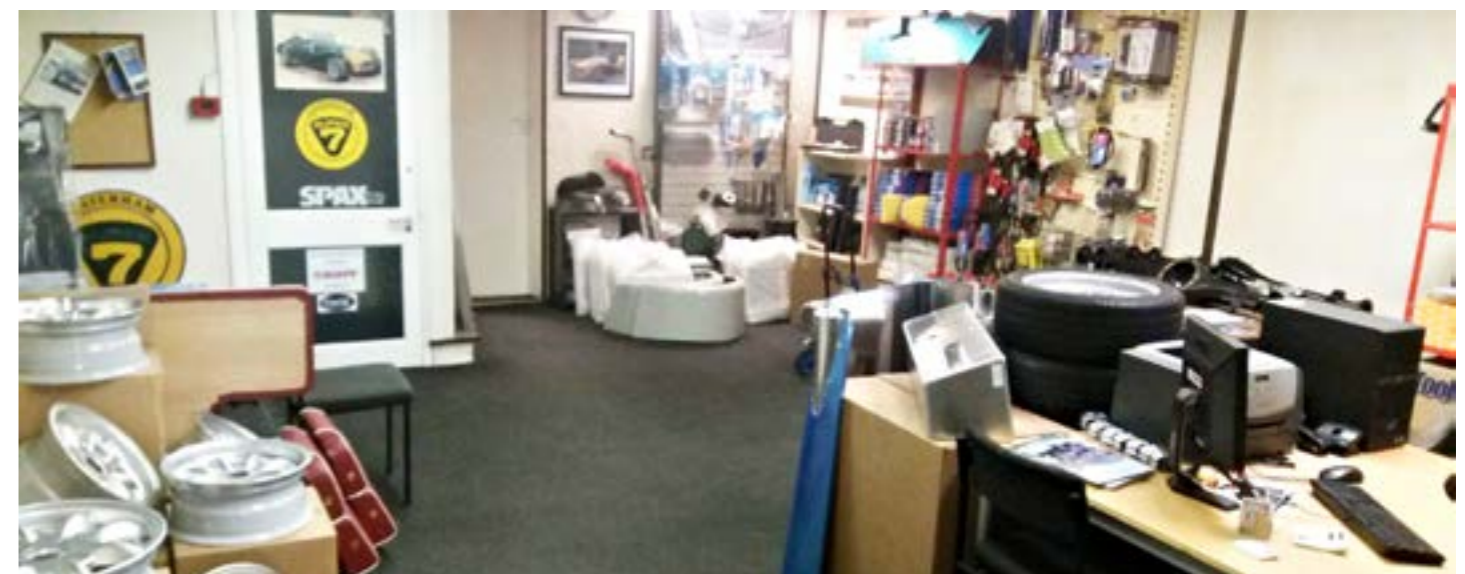
Mit Chris Mintoft, der viele Seven restauriert hat und deshalb selbst Stammkunde bei Redline war, kamen die Jungs dann ins Gespräch. Nach längeren Verhandlungen und den Zuspruch von Chris Frau Michaela wurde man sich schließlich einig.

Mick unterstützt Chris noch in der Anfangszeit, die Kontakte zu den Ersatzteillieferanten müssen übergeben werden, das Geschäft muss nahtlos weiterlaufen.

Gibt es etwas Schöneres, als das Hobby zum Beruf zu machen, auch wenn man seine Familie unter der Woche nicht sieht?

Wir wünschen Chris alle Gute, gute Geschäfte im In- und Ausland - trotz Brexit.

PS: Warum heißt Redline eigentlich Redline? Schaut euch die drei Reihen rote Ziegelsteine neben der grünen Tür und dann das Logo an ...



# Ein One Off Lotus Six

Story von Martin Stather

1952 stellte Chapman seinen ersten Seriensportwagen auf die Räder, der den legendären Ruf der Marke begründen sollte, den Lotus Mark VI. Dave Kelsey, der ab da die Rahmen für das neue Auto zusammenschweißen sollte, erinnerte sich: An einem Sonntag Morgen kam John (Teychenne) mit Nigel Allen an meinem Haus in Hornsey mit dem brandneuen Lotus VI auf ihrer Jungfernfahrt an. Ich erinnere mich, dass mein erster Eindruck von diesem Auto war (gar nicht zu vergleichen mit anderen „Specials“ dieser Zeit), dass der Motorraum beinahe leer war – keine unnötigen Teile, ein sauberer und aufgeräumter Kabelbaum und dass der Motor viel zu klein für das Auto aussah. Johnny Teychenne und ich waren damals mit der Fertigstellung des Clairmonte Special beschäftigt. Colin fragte, ob wir Lust hätten, einen zweiten Mark VI für Nigel zu bauen und da wir nichts Besseres vorhatten, sagten wir zu. Das war der Beginn der Progress Chassis Company im Gartenhaus von Johns Vater in der Ribblesdale Road in Hornsey. Tatsächlich war unser erster Auftrag, sechs Rahmen zu bauen, von denen wir dachten, dass sie sich eh nicht verkaufen würden, daher bauten wir sie in unserer Freizeit.“ Am Ende entstanden so um die 110 Rahmen. Als sie den Auftrag für weitere 6 bekamen, kündigten sie ihre Jobs und begannen Vollzeit Rahmen für Lotus zu bauen. Wieder Dave Kelsey: Der erste Rahmen, den wir bauten, brauchte die Abende und Wochenenden von 6 Wochen und die Zeichnung dazu ging während des Baus in Flammen auf. Daher wurden alle weiteren Rahmen aus der Erinnerung heraus gebaut... Außerdem verstand Kelsey nichts vom Schweißen, er lernte es sozusagen „by doing“. Vor Chapman wurde diese Tatsache natürlich geheim gehalten und der fleißige Schweißer meinte, ein paar der frühen Rahmen könnten evtl. an manchen Stellen etwas suspekt sein. Da Anfang der 50er Jahre kaum Material zu bekommen war, wurden alte Leitungsrohre, Teile von Aktenschränken, Schrottteile von Autos und anderes übrig Gebliebenes zum Bau verwendet.

1953 beschloss ein gewisser Dr. John Richard Kenyon, Chirurg am Paddington General Hospital, sich einen modernen Sportwagen zuzulegen, da sein 1933er Frazer Nash ihm wohl zu gemächlich geworden war. Allerdings keinen von der Stange. Also bestellte er bei Lotus Chassis 6-18, besorgte sich einen MG XPAG-Motor und ließ den Rahmen bei der Karosserieschmiede Williams & Pritchard nach seinen eigenen Entwürfen einkleiden. Als kleinen Bonus erhielt der Wagen noch eine De Dion Aufhängung hinten, ebenfalls nach seinen eigenen Entwürfen. Lotus VI wurden normalerweise sowieso von Williams & Pritchard eingekleidet, daher kümmerte sich Colin Chapman persönlich darum. Das maßgeschneiderte Kleid kostete den Doktor 184 Pfund Sterling und 10 Shilling, 124 mehr, als für das normale Outfit fällig gewesen wäre. Der Rahmen schlug mit weiteren 110 Pfund zu Buche (Progress Chassis Company bekamen von Mr. Chapman 30 Pfund pro Rahmen...). Im März '54 präsentierte der Chirurg der Firma HWM (Hersham & Walton Motors in Surrey; HWM



Der One off Lotus Six frisch restauriert

Der One off Lotus Six frisch restauriert

Motor mit SU-Vergasern

Das Interieur fachgerecht restauriert

Sidepipe-Ausgang vor dem Hinterrad

Selbst konstruierte De Dion-Achse

So sah der originale Six aus



ließ in den 50er Jahren ein Werksteam bei Formel 1 und 2 Rennen teilnehmen) Zeichnungen zur De Dion Aufhängung, die diese bauen sollten. Den MG Motor verfrachtete er zu Laystall, um ihn zu tunen. Zusammengeschraubt wurde das Ganze wohl durch die Söhne des Doktors – das Finish war etwas weniger state-of-the-art als die Einzelteile. Der Benzintank fasste beispielsweise nur 20 Liter, selbstgeschnittene Alu-Nummernschilder (das durfte man damals in GB), ein Holzblock, um die Benzinpumpe aufrecht zu halten und Verkabelung nur in Schwarz-Rot an Stelle eines ordentlichen Kabelbaumes. Im Oktober 1955 wurde das Auto dann angemeldet und der Doc wurde Mitglied beim Club Lotus. Offenbar wurde es jedoch kaum gefahren und 1960 zum letzten Mal versteuert.

Ende der 80er Jahre wurde William Taylor, ein Lotus-Enthusiast, der über viele Jahre hinweg mit einem Caterham Rennen gefahren war, über die Putzfrau des Doktors auf den Wagen aufmerksam. Als er das Auto zum ersten Mal in seiner Garage auf Achsständern sah, wusste er nicht, was er vor sich hatte. Ihm war von einem VI erzählt worden, nur sah dieser Wagen überhaupt nicht nach einem VI aus. Ein Jahr langer Gespräche mit dem Doktor folgte und schließlich durfte Taylor den Wagen im Jahr 1990 erwerben; er hatte genau 50 Meilen auf dem Tacho. Warum er nicht einmal richtig eingefahren wurde, blieb das Geheimnis seines ersten Besitzers.

Taylor restaurierte das einmalige Auto gefühlvoll – die Karosserie in vielen Stunden poliert, der Motor wurde neu aufgebaut, die Zenith-Vergaser durch SUs ersetzt und die Ford Kabelbremsen durch eine hydraulische Bremsanlage. Schließlich wurde noch eine durchgehende Aeroscreen-Scheibe nach dem Vorbild des von Chapman gefahrenen Lotus IX montiert. Die Türen fallen, wie beim Eleven, nach außen. Wenn man im Cockpit sitzt, hat man deutlich mehr Platz als im normalen VI, das Armaturenbrett ist mit schwarzer Eisblumenlackierung überzogen und mit Jaeger-Instrumenten bestückt. Der Auspufftopf ist zwischen innerer und äußerer Aluminiumhülle versteckt, die Doppelrohre ragen rechts hinter dem Fahrer aus der Karosserie heraus.

„Das Auto ist ja fast neu“, schmunzelt Taylor, „ich sollte Hazel Chapman fragen, ob noch Garantie drauf ist.“

## MÄRZ

Sonntag, 18. März

Neujahrsbrunch Caterham Deutschland Dierdorf

## APRIL

tbd

Passenger Ride Rund um Caterham Deutschland Dierdorf

Freitag, 6. bis Sonntag, 8. April

Veterama Hockenheimring

Freitag, 20. bis Sonntag, 22. April

Jim Clark Revival Bosch Hockenheim Historic

## MAI

Freitag, 25. bis Sonntag, 27. Mai

MOTORWORLD Classics Bodensee, Messe Friedrichshafen

Freitag, 25. bis Sonntag, 27. Mai

LSOS meets LSCD Appenzell

## JULI

Freitag, 29. Juni bis Sonntag, 1. Juli

The International Roger Savarè Memorial St. Moritz

tbd

Passenger Ride Rund um Caterham Deutschland Dierdorf

Donnerstag, 12. bis Sonntag, 15. Juli

Festival of Speed Goodwood

## AUGUST

Freitag, 3. bis Sonntag, 5. August

Classic Days Trips Memorial Schloß Dyck

Freitag, 10. bis Sonntag, 12. August

AVD-Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring

Sonntag, 26. August

British Car Meeting Mollis

## SEPTEMBER

Freitag, 7. bis Sonntag, 9. September

Goodwood Revival

## OKTOBER

Samstag, 06. Oktober

Swiss Classic British Car Meeting Morges

Freitag, 12. bis Sonntag, 14. April

Veterama Mannheim

tbd

Passenger Ride Rund um Caterham Deutschland Dierdorf

Freitag, 28. bis Sonntag, 30. September

Portofino Meeting

## WEITERE TERMINE:

Seven-Treffen

www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren o.ä.

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

www.smrc-eurocup.com/events



### 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



### HISTORIC SEVEN PARTS SUPPLIERS

## REDLINE COMPONENTS LTD

FACTORY APPOINTED PARTS & SERVICE CENTRE

TEL: (01883) 346515 FAX: (01883) 341604  
TIMBER HALL, 19 TIMBER LANE, CATERHAM, SURREY CR3 6LZ ENGLAND

- PARTS FOR ALL SEVEN MODELS - 1957 TO DATE
- RAPID MAIL ORDER SERVICE, EXPORT ORDERS WELCOME
- ENGINE BUILDING, TUNING, NEW & EXCHANGE UNITS
- TRANSMISSION, NEW & RECONDITIONED
- SERVICING, REPAIRS & RESTORATIONS
- ACCIDENT REPAIRS

We are Agents or Stockists of most leading brands including:  
WEBER, K&N, SPAX, KENT Cams, VANDERVELL BEARINGS, MINILITE Wheels, WILLANS Seat Belts, NGK, TOP TEK HELMETS, O/E LOTUS & CATERHAM Parts, MOTORCRAFT, LUCAS, Plus our range of REDLINE Accessories.

For Spares, Repairs, Servicing or Free Advice Telephone or Visit our premises in Caterham. Only minutes from Junction 6, M25, Short walk from BR Station.

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham und Lotus Super Seven ?

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

