



September 2018

Tieffliegen

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

Sonderausgabe



- Save the Date - Fototermin für den Kalender 2019 im alten Fahrerlager Nürburgring
- Und Tschüss - Test Caterham 620 R
- Der Caterham, das ultimative Reisemobil für Zwei



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

>> Sonderausgabe <<

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

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des Caterham Car Club u.a.
 Caterham Cars
 Caterham Deutschland

© 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.

DSGVO:

Diese Sonderausgabe von „Tieffliegen“ wird zusätzlich an alle Kunden und Interessenten der Caterham Deutschland GmbH versendet. Der Versand erfolgt im Auftrag der Caterham Deutschland GmbH durch Andreas Seydell/Caterham Car Club zum Zweck der Kundeninformation. Die zum Versand übermittelten Adressdaten werden nach einmaliger Verarbeitung unmittelbar gelöscht.

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



Unser Markenclubmagazin als Sonderausgabe - warum ?

Um zu so einem Event - der Fotosession im alten Fahrerlager Nürburgring (ab Seite 4) - aufzurufen, haben wir uns - das sind Caterham Deutschland und der Caterham Car Club - entschieden, den Aufruf hierzu, neben einer kleiner Reisesstory (ab Seite 20), mit dem Testbericht des legendären Caterham 620R (ab Seite 6) zu füllen. Der Caterham 620R - was für ein Seven, was für ein Test, was für ein Testbericht ...

Wir - das ist die neue Generation Caterhamfahrer - wir sind Caterham.

Wir vergessen nicht die Historie, aber wir leben hier und heute und freuen uns über jeden neu zugelassenen Caterham - schon wieder einer, der infiziert wurde. ■

Front Cover:
 Caterham Academy
 2018



Rear Cover:
 Bild von Caterham Cars

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
 für schwerstkranke Kinder

Der Caterham-Kalender 2019

Fotoshooting am 21. Oktober Nürburgring Altes Fahrerlager



Anmeldung bitte per Mail

Wolltest du nicht immer schon mal tolle Profi-Fotos von deinem besten (automobilen) Stück haben? Dann komm mit deinem Caterham oder Lotus Seven zu unserem Fotoshooting am 21.10.2019 an den Ring. So ganz uneigennützig ist das Ganze natürlich nicht, da wir die entstandenen Bilder gerne für den Jahreskalender 2019 und an anderen Stellen im Club verwenden wollen.

Text von Thomas Göttgens
Foto Nürburgring

Aber noch mal langsam zum mitmeißen:

Wir treffen uns am alten Fahrerlager gegen 10:00 Uhr mit Günter Biener und legen auch gleich los. Wenn Du mit auf die Bilder möchtest, solltest du nach Möglichkeit „klassisch“ angezogen sein, oder bei einem „racebetonten“ Fahrzeug entsprechend in Renn-Overall mit Helm, Ledermütze oder ähnlichem Outfit. Alles geht, je verrückter desto besser, es sollte nur zu deinem Fahrzeug passen. Mechaniker und Mechaner sind auch gerne gesehen, und Grid-Girls beliebigen Geschlechts sowieso. Bitte denk beim Outfit aber dran, dass es in der Eifel im Oktober schon ganz schön frisch sein kann.

Die Bilder auf denen du oder dein Fahrzeug drauf sind, kannst du natürlich beliebig (nichtkommerziell) verwenden, wir stellen Dir die Bilder zum Download bereit.

>> Melde Dich bitte per Mail an <<

In der Mittagspause hast du Gelegenheit, den Slalom-Kurs der Caterham Drift Experience kostenlos zu nutzen, da Kurt Hoffmann am gleichen Tag mit seiner Truppe auch am Ring ist. Natürlich gibt es auch die Möglichkeit, sich dort mit einer Tasse Kaffee oder Tee aufzuwärmen und die üblichen Benzingespräche zu führen.

Also, mach dein Schätzchen fein für den 21.10. und sag uns am Besten vorher Bescheid, ob und mit wie vielen Personen du kommen möchtest, damit wir den Platzbedarf etwas planen können. Das Ganze ist für dich kostenlos.

Wenn du dir einmal anschauen möchtest, was Günter für Aufnahmen macht, wirf einen Blick auf sein Profil bei der Foto-Community oder bei Facebook. ■



Vita Günter Biener

Fotografie, klassische Automobile, historischer Automobilsport, Golf und Kochen - das sind die Leidenschaften, denen sich Günter Biener mit großer Freude widmet. Der Weg ist das Ziel und er genießt es, dafür Zeit zu haben.

Einige seiner Bilder fanden zwischenzeitlich auch Interesse von Print- und Online-Medien (u. A. „CURBS“ und „Sports Car Digest USA“), für die er teilweise auch ergänzende Textbeiträge - vor allem zu den von ihm so geliebten Goodwood Events - liefert. Das offizielle „press release“ für das 74th Goodwood Members Meeting erschien u.A. mit einem seiner Fotos, was ihn besonders stolz macht.

Im Jahr 2018 wurde er von der IGPG (Independent Goodwood Photographers Guild) im Rahmen eines großen Wettbewerbes als „Photographer of the Year“ ausgezeichnet. Ferner hat eines seiner Fotos den „Duke's Award 2018“, Sonderpreis des Duke of Richmond/Lord March, gewonnen. Im Übrigen produzierte er in kleiner exklusiver Auflage auch sehr hochwertige Kalender.

Dabei bemüht er sich, die spezifische Atmosphäre des „golden age of motorsport“ als magische Zeitreise in die Vergangenheit einzufangen.

Sein großer Dank gilt all denen, die mit Passion, Leidenschaft aber auch mit erheblichem finanziellen Einsatz all dies erst möglich machen.

Als begeisterter und sportlich aktiver Morgan Fahrer ist er mit vielen Beiträgen auch in dieser speziellen Szene gut vernetzt.

- Bitte meldet Euch per Mail an: webmaster@caterhamcar.club
- Schreibt uns euer Kennzeichen
- Über das Kennzeichen ordnen wir die Fotos zu
- Wir mailen Euch dann einen Download-Link von euren Fotos

Es war einmal vor langer Zeit. Genauer gesagt im Jahr 1957 - als ein kleiner süßer Seven das Licht der Welt erblickte. Das dieser kleine Seven mit den größten und schnellsten Autos der Welt mithalten kann (zumindest was Beschleunigung von 0-100 sowie das Gewichts/Leistungsgewicht betrifft) hätte sicher niemand für möglich gehalten, erst recht nicht Colin Chapman.

Und Tschüss ...

Test des Caterham Seven 620R

Story von Heiko Runkel mit Photos von Peter Sailer

Aber nun ist die Zeit gekommen und vor mir steht laut prustend der neue Caterham 620R. Er wurde gerade auf dem Nürburgring (F1-Kurs) von Kurt Hoffmann - Geschäftsführer von Caterham Deutschland in Neuwied - extra für mich warmgefahren.

Na gut, so ist es nicht ganz gewesen. Der LSCD (Andreas Seydell, Martin Stather, Peter Sailer und ich = somit der komplette Vorstand inkl. Vereinsfotograf) trafen sich mit Kurt auf dem Nürburgring um den kleinen Caterham zu testen und sahen zuerst einmal gar nichts. Also ab an die Boxenmauer und nach dem „kleinen Grünen mit dem roten Streifen und rotem Überrollbügel“ Ausschau gehalten. Gesehen haben wir zuerst nur

Was dann kam ist leider nicht in Worte zu fassen, da man Worte leider nicht hören kann.

Porsche, Corvette, einen Mercedes SLS AMG in Tourenwagen-Tarnfarben. Dann etliche Sevens und Lotus-Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller. Darunter auch ein extrem verspoilerter Donky und ein Peugeot C207 Spider-Rennwagen, der uns vorher vollkommen unbekannt war. Alle düsten mit lautem Auspufftönen auf der Zielgeraden an uns vorbei. Die einen blubberten göttlich, die anderen schrien ihre 4 Zylinder gerade zu heraus. Was dann kam ist leider nicht



in Worte zu fassen, da man Worte leider nicht hören kann. Zuerst ein leichtes Tosen, das immer lauter wurde - Gegengerade? Dann ein sehr, sehr lautes Sprotzeln und Knallen (Schubbetrieb in der Kurve vor der Zielgeraden?) und dann ein Ton wie von einem tief-fliegendem Düsenjet. Der Ton ist eine Mischung aus DTM-Renner aus den 90ern und dem total hysterischem Kreischen eines Motors kurz vor der Explosion. Der erste Wettbewerb geht klar an den Caterham 620R. Zumindest bei der Lautstärke macht ihm keiner etwas vor. Einfach jenseits von Gut und Böse, definitiv illegal für die Straße und auch viel zu laut für die Rennstrecke. Egal! Ich muss mir diese Krawallbüchse aus der Nähe ansehen. Wie durch Gedankenübertragung fährt Kurt kurze Zeit später zurück in die Boxengasse und stellt den „kleinen Grünen“ vor der Box ab.

Auf den ersten Blick ein ganz normaler Caterham S3 im Rennlook (= mit Käfig, Windabweiser, Schalensitzen und schon Gummiansammlungen auf den Semislicks). Auf den zweiten Blick offenbaren sich dann doch Unterschiede zum „normalen“ S3. Einerseits fallen uns die großen Lufteinlässe in der Frontnase auf.

Auf den zweiten Blick offenbaren sich dann doch Unterschiede zum „normalen“ S3.

Carbon-Abdeckung) und der großen Alu-Ansaugbrücke (fallen sofort der große Öltank von der Trockensumpfanlage und dieses riesige Ansaugrohr auf. Da frage ich mich, ob mich der Motor nicht sofort aus dem Fahrersitz zieht und wegsaugt, sobald ich auch nur das Gaspedal streichle. Zum Glück zieht der Motor die Luft von der rechten Seite aus an. Der Fahrer sitzt - typisch englisch - auf der linken Seite und ist zusätzlich mit einem 4-Punkt Gurt vor dem Ansaug-Sog geschützt.

Die Abgase laufen über einen polierten 4in1-Fächerkrümmer ungeahnten Durchmessers in eine dicke Sidepipe, die auf der Fahrerseite ins Freie mündet um den rechten Hinterreifen



Auch die untere Form der Nase hat sich geändert. Sie steht mehr heraus und beherbergt einen zusätzlichen großen Lufteinlass. Ebenfalls fällt auf, dass die Schnellverschlüsse zur Befestigung der Nase von „unter dem Auto“ auf die Seite wanderten. Sie befinden sich nun knapp über dem unteren Dreieckslenker. Eine tolle Idee! Dann muss man sich nicht mehr unters Auto legen um die Nase abzumachen. Die Caterham übliche Feder-, Dämpfer-Konstruktion an der Vorderachse verstärkt den klassischen Look eines „normalen“ S3. Während der vordere Lüftungsschlitz auf der Nase die Luftzuführung für einen Ladeluftkühler gewährleistet, offenbart uns ein genauerer Blick in den hinteren der beiden Lüftungsschlitze, dass der Rahmen darunter „verstärkt“ wurde. Zusätzlich zur normalen „Kreuzverstärkung“ des oberen Rahmens (vor dem Motor) sehen wir hier zwei zusätzliche Verstrebungen am hinteren „Kreuz“.

Scheinbar benötigt der Rahmen an der einen oder anderen Stelle eine kleine Verstärkung.

Enttarnt wird das Ganze dann nachdem Kurt die Motorhaube abgenommen hat. Diese ist typischerweise klassisch mit Klappverschlüssen hinten und Federverschlüssen vorne befestigt. Wahnsinn, was man in dieser Enge eines S3 Chassis alles platzieren kann. Neben dem Duratec-Motor (mit schöner

... ganz ohne moderne, nutzlose Dinge, wie Auspuffklappe, Katalysator, etc. - das ist sowieso alles nur zusätzliches Gewicht.

Carbon-Abdeckung) zu bringen - ganz ohne moderne, nutzlose Dinge, wie Auspuffklappe, Katalysator, etc. - das ist sowieso alles nur zusätzliches Gewicht. Kurt versicherte mir, dass es für den 620R auch eine „zivile“ Auspuffanlage mit Kat gibt - aber wer braucht den so was?!?

Kommen wir zum Innenraum. Zuerst fällt einem der Schalthebel der sequentiellen Schaltung auf. Vor der klassischen Handbremse in der Mittelkonsole thront ein hoher Aluknauf in einem schmalen Schlitz der nur Bewegungen nach vorn und hinten zulässt. Das Carbon Armaturenbrett neben den klassischen Rundinstrumenten eine ganze Armada an Schaltern, die in zwei übereinander liegenden Reihen mittig angeordnet sind. Die einzelnen Schalter sind durch Stege getrennt um eine Fehlbedienung auszuschließen. Sehr



schön, aber lachhaft wenn am mit dieser Rakete unterwegs ist. Dann findet man im Sturm der Geschwindigkeit sowieso keinen Schalter mehr. Aber dazu später mehr. Sehr nett ist auch die runde Geschwindigkeitsanzeige in Meilen, mit innerer kleinerer Kilometer-Beschriftung - auch dazu später mehr!!!

Kurt bot mir dann an, den 620R auf dem Ring zu testen. Aber - und da bin ich ehrlich - ich hatte einen heiden Respekt vor diesem Geschoß.

Ausflug: Das ist und wird höchstwahrscheinlich die Fahrt meines Lebens gewesen sein. Ich glaube nicht, dass ich noch einmal die Gelegenheit habe, ein Auto mit so einer Performance zu fahren. Man muss einfach einmal die nackten Zahlen auf sich wirken lassen. 310 PS aus 2 Liter Hubraum mit Kompressor Aufladung = das heißt Drehmoment schon ab Leerlaufdrehzahl. Bei gemessenen 600 kg (Vollgetankt, mit Käfig, etc. - Werksangabe 545 kg) kommen wir auf Leistungswerte unter 2kg/PS, die eines Porsche Turbo, Lamborghini Aventador, ja selbst eines Bugatti Veyrons würdig sind. Ich bin ja schnelle Autos mit viel PS-Leistung



„gewöhnnt“, aber diese Autos sind auch 3 bis 4 mal schwerer. Kurt fragte uns nicht umsonst, wer sich „traut“ den 620R zu fahren und außer mir hat sich keiner gemeldet ...

Und dann gleich noch auf der Rennstrecke unter ganz vielen weiteren Amateur-Rennfahrern - mit Helm und mit einem mir unbekanntem sequentiellen Getriebe - nee, das habe ich mich dann doch nicht getraut und den Wunsch geäußert, den kleinen „Grünen“ auf der offiziellen Straße testen zu wollen. Nach dem ersten ungläubigen Blick von Kurt drückte er mir den Schlüssel in die Hand und half mir beim Anschlallen.

Interessanter Weise kam ich mit meinem dreistelligen Gewicht - gar nicht Caterham-Like - sehr gut über den Überrollbügel in den Schalensitz. Da ich selbst einen linksgelenkten S3 fahre, fühlte ich mich sofort heimisch. Das große Quick-Out Momo-Lenkrad passt nicht so wirklich in den 620R. Kurts Antwort auf meine Frage nach der Lenkradgröße ließ mich nochmals zusammensucken. Er hat extra ein größeres Lenkrad verbaut, da er während des Fahrens dauernd gegenlenken müsste und da ist ein größeres Lenkrad einfach besser.

Dann erklärte Kurt mir das Getriebe. Ein Ruck nach hinten und der erste Gang ist drin. Nach Hinten hochschalten – nach Vorne

herunterschalten. Bei Vollgas kann man ohne Kupplung einfach den Schalthebel nach hinten reißen und dann ist der nächste Gang drin. Beim Herunterschalten muss man kuppeln. Der Rückwärtsgang ist etwas kompliziert (Schalthebel unten hochziehen und gleichzeitig nach vorne drücken und so...) und in der Praxis auch schwer einzulegen - aber wer will schon rückwärtsfahren.

Also wie bekomme ich den Hobel an, fragte ich mit sichtbarer Anspannung nachdem mich Kurt festgezurt hat, als ob ich nie wieder aus dieser Zwangsjacke entfliehen sollte. Schwant er Böses? Schlüssel drehen, bis Zündung an und dann den ersten Hebel der unteren Reihe vom Fahrer aus gesehen nach unten drücken.

OK, na dann... Ich drücke den Hebel und der kleine Grüne springt problemlos (ohne Gas) an und brabbelt, zwar laut aber mit sehr rundem Leerlauf, vor sich hin. Ich ziehe den Schalthebel nach hinten. Hier sei gesagt, dass der Schalthebel weiter hinten sitzt als bei meinem S3 mit Caterham 6-Gang-Getriebe. Bei mir ist der Schaltknüppel sehr kurz und ich schalte halb unter dem

Also wie bekomme ich den Hobel an, fragte ich mit sichtbarer Anspannung nachdem mich Kurt festgezurt hat, als ob ich nie wieder aus dieser Zwangsjacke entfliehen sollte. Schwant er Böses?

Armaturenbrett. Hier ist der Schalthebel deutlich höher und länger, aber da er weiter nach hinten versetzt ist schaltet man so gesehen vor dem Armaturenbrett. Nur im ersten Moment gewöhnungsbedürftig. Was dennoch stört ist die Kraft, die man aufwenden muss, um den Wagen zu schalten. Ich dachte das sequentielle Getriebe schaltet sich so „leicht“ wie das normale Getriebe, nur das es einfach nach vorn und hinten geht. Falsch gedacht. Man muss wirklich am Hebel reißen, damit die Gänge rein gehen. Ich bin insgesamt nur 20 Minuten Probe gefahren, aber meine Hand tat noch den ganzen restlichen Tag weh. Unglaublich und wirklich nichts für den Alltag.

Ich reiße also den Schaltstock mit Kraft nach hinten. Ein lautes metallisches „Klack“ und die Ganganzeige vorm Lenkrad zeigt mir als Bestätigung eine „1“ an. Was nun folgt verblüfft mich sehr. Der kleine Grüne rollt ohne Gas gemütlich aus der Box. Ich habe einfach die sehr gut dosierbare Kupplung losgelassen und das Monster rollt seelenruhig los. Das hätte ich von einem „Rennmotor“ nicht gedacht. Dann drücke ich das Gas leicht durch und der 620R rollt mit nur 1.500 U/Min dahin. Andreas und Peter fahren vor um Bilder zu schießen.

Raus aus dem Infield des Nürburgrings, durch den Tunnel



Caterham Car Club
Verein für Caterham und Lotus Seven Enthusiasten

Mitglieds-Nr: _____
(wird festgelegt)

Antrag auf Mitgliedschaft im Caterham Car Club e.V. i.G.

Hiermit beantrage ich die Mitgliedschaft im Caterham Car Club e.V. i.G. und erkenne die gültige Satzung des Clubs an. Eine Kündigung der Mitgliedschaft erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Clubvorstand und ist jederzeit unter Einhaltung einer Frist von 6 Wochen zum Ende des Geschäftsjahres (01.10. des Vorjahrs bis 30.09.) möglich.

Caterham Car Club e.V. i.G.
D 55288 Armsheim • Grüner Weg 1
Eingetragen in Mainz VR xxxxx
Finanzamt Bingen St.-Nr. xxxxxxxxxxx
1. Vorsitzender: Andreas Seydell
Telefon +49 6734 960028
Telefax +49 6734 960027
Sparkasse Rhein-Nahe
IBAN: DE63560501800017112210
BIC-Code: MALADE51KRE

Mitglied

Jahresbeitrag z. Zt. 77,- Euro

Förderndes Mitglied - bitte jährlich folgenden Betrag einziehen _____ Euro

Dein Name

Titel: _____
Vorname: _____
Nachname: _____
Geb.-Datum: _____

Name deines Partners

Titel: _____
Vorname: _____
Nachname: _____
Geb.-Datum: _____

Deine Anschrift

Strasse Nr. : _____
Postleitzahl: _____
Ort: _____
Land: _____

Deine Kontaktdaten

Telefon privat: _____
Telefon gesch.: _____
Mobil: _____
eMail: _____

Dein Fahrzeug

Lotus Caterham **Modell:** _____
Amtliches Kennzeichen.: _____ **FIN:** _____
Motortyp/Leistung (PS/KW): _____ **Baujahr:** _____
Sonderausstattungen/Modifikationen: _____

Stand 25.02.2018

Der Mitgliedsbeitrag ist bei Aufnahme zu zahlen und wird sodann erneut jeweils bis zum 15. Oktober eines jeden Geschäftsjahres fällig.

Die Mitgliedsbeiträge werden per SEPA- Lastschriftverfahren eingezogen. Erteilt ein Mitglied keine Einzugsermächtigung, ist der Verein berechtigt, den erhöhten Verwaltungsaufwand pauschal in Rechnung zu stellen. Kann der Bankeinzug aus Gründen, die das Mitglied zu vertreten hat, nicht erfolgen, sind die dem Verein dadurch entstehenden Bankgebühren vom Mitglied zu erstatten. Leistet ein Mitglied seinen Beitrag nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig, ist der Verein berechtigt, Mahn- und Verwaltungsgebühren zu erheben.

Einwilligung nach Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

§1 Wir möchten Sie darüber informieren, dass die von Ihnen im Mitgliedsantrag angegebenen Daten über Ihre persönlichen und sachlichen Verhältnisse (sog. Personenbezogenen Daten) auf Datenverarbeitungssystemen des Vereins gespeichert und für Verwaltungszwecke des Vereins verarbeitet und genutzt werden.

Wir sichern Ihnen zu, Ihre personenbezogenen Daten vertraulich zu behandeln und durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen vor der Kenntnisnahme Dritter zu schützen. Sonstige Informationen zu den Mitgliedern und Informationen über Nichtmitglieder werden von dem Verein grundsätzlich nur verarbeitet oder genutzt, wenn sie zur Förderung des Vereinszweckes nützlich sind (z.B. Speicherung von Telefon- und Faxnummern einzelner Mitglieder) und keine Anhaltspunkte bestehen, dass die betroffene Person ein schutzwürdiges Interesse hat, dass der Verarbeitung oder Nutzung entgegensteht.

§2 Sie können jederzeit schriftlich Auskunft über die zu Ihrer Person gespeicherten Daten anfordern und bei Bedarf eine Korrektur der Daten veranlassen. Sollten die gespeicherten Daten für die Abwicklung der Geschäftsprozesse des Vereins nicht notwendig sein, können Sie auch eine Sperrung, gegebenenfalls auch eine Löschung Ihrer personenbezogenen Daten verlangen.

Der Vereinsvorstand weist hiermit darauf hin, dass ausreichende technische Maßnahmen zur Gewährleistung des Datenschutzes getroffen wurden. Dennoch kann bei einer Veröffentlichung von Mitgliederdaten im Internet ein umfassender Datenschutz nicht garantiert werden.

§3 Der Vorstand macht besondere Ereignisse des Vereinslebens, insbesondere die Durchführung von Veranstaltungen in der Vereinszeitschrift und/oder auf den vereinseigenen Internetseiten bekannt. Dabei können personenbezogene Mitgliederdaten veröffentlicht werden. Das einzelne Mitglied kann jederzeit gegenüber dem Vorstand Einwände gegen eine solche Veröffentlichung seiner Daten vorbringen. In diesem Fall unterbleibt in Bezug auf dieses Mitglied eine weitere Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift und/oder den vereinseigenen Internetseiten.

§4 Der Verein kann die Presse über besondere Ereignisse informieren. Solche Informationen werden überdies auf den Internetseiten des Vereins veröffentlicht. Das einzelne Mitglied kann jederzeit gegenüber dem Vorstand Einwände gegen eine solche Veröffentlichung seiner personenbezogenen Daten erheben bzw. seine erteilte Einwilligung in die Veröffentlichung im Internet widerrufen. Im Falle eines Einwandes bzw. Widerrufs unterbleiben weitere Veröffentlichungen zu seiner Person. Personenbezogene Daten des widerrufenden Mitglieds werden von der Homepage des Vereins entfernt.

§5 Ferner möchten wir Sie darüber informieren, dass im Rahmen von Veranstaltungen, an denen Sie als Mitglied für den Verein teilnehmen, Foto- und Filmaufnahmen gemacht werden können und derartige Aufnahmen im Rahmen von Berichterstattungen in der Vereinszeitschrift, der Presse sowie im Internet auf der vereinseigenen Internetseite verwendet werden können. Die vereinseigene Internetseite ist öffentlich zugänglich.

§6 Des Weiteren möchten wir Sie darüber informieren, dass Ihre Daten im Passwortgeschützten Mitgliederbereich der vereinseigenen Internetseite allen anderen Mitgliedern des Caterham Car Club e.V. i.G. zur Einsicht zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Erhalt der Zugangsdaten verpflichtet sich das Mitglied die vergebenen Zugangsdaten und Passwörter zur Nutzung des Mitgliederbereichs geheim zu halten. Ebenfalls verpflichtet es sich, alle direkt oder indirekt zur Kenntnis gekommenen Informationen und Dokumente aus dem Mitgliederbereich strikt vertraulich zu behandeln und diese nicht ohne vorherige Zustimmung des Vorstandes an Dritte weiterzugeben oder zu veröffentlichen. Zur Wahrnehmung der satzungsmäßigen Rechte versichert es hiermit, dass diese Informationen von ihm nicht zu anderen Zwecken verwendet werden.

Die Vertraulichkeitsverpflichtung dauert auch nach Beendigung der Mitgliedschaft an. Das Mitglied haftet für alle Schäden in vollem Umfang, die dem Verein durch Verletzung der Vertraulichkeitsverpflichtung entstehen.

Der Verein behält sich bei Zuwiderhandlung rechtliche Schritte zur Geltendmachung weitergehender Schadensersatzansprüche vor. Alle Zugriffe auf unseren Mitgliederbereich werden gemäß der aktuellen Datenschutz-Grundversorgung (DSGVO) geloggt um eine Rückverfolgung zu ermöglichen. Des Weiteren gelten die Datenschutzrichtlinien auf der vereinseigenen Internetseite: www.caterhamcar.club.

§7 Das Vereinsmitglied trifft die Entscheidung zur Veröffentlichung seiner Daten im Internet freiwillig und kann seine Einwilligung jederzeit widerrufen.

§8 Beim Austritt werden alle personenbezogenen Daten des Mitglieds unter §1 aus dem Mitgliederverzeichnis gelöscht. Personenbezogene Daten des austretenden Mitglieds, die die Kassenverwaltung betreffen, werden gemäß den steuergesetzlichen Bestimmungen bis zu zehn Jahre ab der schriftlichen Bestätigung des Austritts durch den Vorstand aufbewahrt.

Hiermit bestätige ich die „Einwilligung nach Datenschutz-Grundverordnung“ des Caterham Car Club e.V. i.G. zur Kenntnis genommen zu haben und willige in die Veröffentlichung personenbezogener Daten (z.B. innerhalb des geschützten Mitgliederbereiches der vereinseigenen Internetseite, etc) durch den Caterham Car Club e.V. i.G. ein.

Ferner stimme ich in die Veröffentlichung von Foto- und Filmaufnahmen, welche im Rahmen von Berichterstattungen über sportliche oder gesellschaftliche Ereignisse in der Vereinszeitschrift, der Presse sowie auf der vereinseigenen Internetseite verwendet werden, ein.

Vorname: _____

Nachname: _____

Geb.-Datum: _____

Ort, Datum

Unterschrift

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige den Caterham Car Club e.V. i.G., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Caterham Car Club e.V. i.G. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Das Mandat gilt sowohl für wiederkehrende Zahlungen wie auch für einmalige Zahlungen.

SEPA-Basislastschriftmandat für den Caterham Car Club e.V.

Gläubiger-ID DE70ZZZ00002069562 Mandatsnummer: 10 001
(wird nachgetragen)

Kontoinhaber: _____ Bank: _____

BIC: _____ IBAN: _____

Ort, Datum

Unterschrift Kontoinhaber



DNA AUS DER F1

Direkt an der A3 Ausfahrt DIERDORF

Königsberger Straße 25

D - 56269 Dierdorf



zum historischen Fahrerlager. Im Tunnel genieße ich erstmals den unvergleichlichen Sound. Dann raus auf die Straße nach rechts und durch die Kreisel in Richtung ADAC Fahrsicherheitsgelände. Der 620R lässt sich einfach und entspannt fahren. Die Gänge gehen – bis auf das schwere Reißen am „Steuerknüppel“ problemlos rein und ich fahre mit Landstraßentempo und 1.500 bis 2.500 U/min hinter Andreas her. Was für ein Motor! So gut, so rund, so entspannt bin ich selten Caterham gefahren. Also war meine Angst übertrieben? Ich lege langsam den Respekt vor dem kleinen Grünen ab und drücke etwas fester aufs Gaspedal – vielleicht halb durch.

Schei... was war das? Ich wäre fast in Andreas rein gefahren. Man geht das Teil ab! Ich habe doch gar nicht viel Gas gegeben. Nach einer kurzen Strecke auf der ich dann öfters die Bremsen testen musste, da ich immer wieder viel zu schnell auf Andreas auffuhr, kamen wir zu unserem, bereits bekannten Fotoplatz.

Hier ist die Straße ideal, da man sich hier sehr gut an der Straße mit der Kamera platzieren kann.

Dann folgt die gleiche Prozedur wie immer. Ich fahre die Straße hin und her, Peter macht Fotos.

Ich hatte mich unglaublich schnell an den Caterham gewöhnt, da er sehr ähnlich reagierte, wie mein eigener, was Kupplung,

stutzte ich. 125km/h? Nein, das sind ja 125 Meilen!!! (= 201 km/h). Stand hier nicht gerade ein Tempo 70 Schild? Ups, da Bremse ich lieber einmal sachte ab.

Bevor ich ganz aus der Eifel-Region entschwinde drehe ich wohl lieber um. Nachdem ich das mit dem Rückwärtsgang „geklärt“ hatte geht es wieder zurück zu Andreas und Peter. Schließlich wollen die beiden ja Bilder machen. Also Gas geben und ab geht's. Ich fliege förmlich zurück zum Foto-Treffpunkt und drehe dort meine Runden. Nach dem zweiten Wenden kommt mir Andreas entgegen und ermahnt mich, ich solle doch einmal langsam fahren, schließlich wollen die beiden ja Fotos machen und außer einem dicken grünen Stich mit mittigem schmalen roten Steifen haben sie nichts auf der Kamera. Bin ich wirklich so schnell? Ein Blick auf den Tacho bestätigt mir, dass ich fast durchgehend in einem Führerschein gefährdenden Tempo unterwegs bin. Ich grinse über das gesamte Gesicht. Mir schmerzen die Ohren wegen des ohrenbetäubenden Sounds aus der Sidepipe. Scheinbar erregt der Sound auch die Aufmerksamkeit der dort lebenden Ureinwohner. Zumindest ermahnte mich Andreas nach der dritten Durchfahrt, ich sollte doch etwas leiser vorbei rollen, da bereits Beschwerden wegen Ruhestörung eingegangen sind.

Ich frage mich nur, wie ich das mit dieser Höllenmaschine an-



**Selbst im
Leerlauf
produziert
der kleine
Grüne einen
dreistelligen
Schallpegel.**

Bremse, Lenkung betrifft. Der Motor brummte zufrieden bei 2.000 U/Min und ich rollte im zweiten Gang mit ca. 40 km/h gemächlich dahin. Also gut dachte ich und gab etwas mehr Gas.

Hölle! Nach geschätzten Sekundenbruchteilen war ich im roten Bereich und der Begrenzer setzte ein. Also schnell den Knüppel nach hinten und weiter geht's. Verdammte, schon wieder der Begrenzer! Das kann doch nicht sein – also schnell Knüppel reißen! Oh Gott! Hört das wohl nie auf, ich bin schon wieder Richtung Begrenzer unterwegs! Ich gehe vom Gas und schaue auf den Tacho. Dort steht irgendetwas von 125. OK, dachte ich. Die Beschleunigung fühlt sich zwar an, wie ein Tritt in den Hintern, aber bis 125 km/h habe ich mir das schneller vorgestellt. Dann

stellen soll.?

Selbst im Leerlauf produziert der kleine Grüne einen dreistelligen Schallpegel. Zumindest kommt es mir so vor, wobei meine Ohren bereits gelitten haben und sich bereits den Außengeräuschen ein immer lauter werdendes permanentes Summen hinzugefügt hat.

Egal, die Fotosession ist vorüber und ich biete Peter einen Platz auf dem Beifahrersitz an. Peter soll auch noch einmal kurz in den Genuss der explosiven Beschleunigung kommen. Nach einer kurzen Runde geht es dann gemeinsam zurück zum Ring. Um die Akustik vollends genießen zu können schalte ich kurz vor dem Tunnel in den zweiten Gang und berühre abermals das



Bodenblech mit dem Gaspedal. Was eine Freude! Nur schade, dass der Tunnel viel zu kurz ist, bzw. wir damit viel zu schnell aus dem Tunnel heraus katapultiert werden – geradewegs auf den ersten Kreise zu. Also weg vom Gas und auf die Bremse. Eine Maschinengewehrsalve aus dem Auspuff kündigt unsere Kreiseinfahrt bereits vorausschauend an. Alle Fußgänger suchen schnell das Weite bzw. Schutz hinter Verkehrsschildern. Selten so einen sprotzelnden Auspuff gehabt. Ich habe das Feuer leider nicht gesehen, aber es hörte sich so an, als ob meterweite Flammen aus der Sidepipe schießen. Den Kreisel schön im Zweiten mit dem Gaspedal umrundet, wobei ich meist in die andere Richtung gelenkt habe. Meine Güte reagiert dieser Caterham auf Lenk und Gasbefehle! Ich habe noch nie ein Fahrzeug gefahren, das so Fahrwerksseitig so perfekt ausbalanciert ist. Man lenkt mit dem Gasfuß, wobei man auch hier immer extreme Zurückhaltung üben muss, da sonst aus dem leichten Drift schneller ein Dreher wird, als man Blinkeln kann.

Mit benommenem Kopf und einem Pfeifen in den Ohren stelle ich den 620R wieder in die Box zu Kurt. Jetzt merke ich auch die leichten Schmerzen in der Schalthand – vom starken vor- und zurückreißen des sequentiellen Schalthebels.

Mein erster Satz zu Kurt spricht Bände: „Wo muss ich unter-

**Bei der Ge-
schwindigkeit
hackt Dir das
Blümchen die
ausgestreckte
Hand einfach
ab!**

schreiben!“ Zu Kurts Leidwesen hatte er keinen Kaufvertrag dabei. Ehrlich gesagt hätte ich den 620R auch nicht wirklich gekauft. Er ist für die Rennstrecke gedacht und im Straßenverkehr nur bedingt geeignet. Mit ihm möchte ich nicht durch die Stadt cruisen oder zwei Wochen und tausende Kilometer in Urlaub fahren. Das hängt zum einen an der schieren Kraft dieses phänomenalen Motors zusammen, so dass man durchgehend damit beschäftigt ist, das Gefährt auf der Straße zu halten – von legalen Geschwindigkeiten mal ganz abgesehen. Zum Anderen an dem nicht straßen-tauglichen Getriebe, das auf Dauer einen Arztbesuch wegen eines Tennis- / Pardon eines Schaltarms notwendig macht. Den Auspuff bekommt man sicherlich leiser – aber wer will das schon bei so einer Rakete. Das Teil klingt so, wie es ist... pervers!

Preislich sind wir nun auch in Sphären angekommen, die jenseits meiner persönlichen Geldbörse sind. Um die € 80.000 kostet der 620R als Neuwagen.

„Normalos“ würden den Kopf schütteln und sagen: „Ganz schön viel Geld für so wenig Auto“. Nicht so wir – die Caterham-Fahrer. Wir ordnen das Preis-Leistungsverhältnis anders ein. Und dennoch. Der 620R ist ein Monster-Caterham für betuchte Rennstrecken-Benutzer und kein Auto für „Blümchenpflücker“. (Bei der Geschwindigkeit hackt Dir das Blümchen die ausgestreckte Hand einfach ab! – Wer schon einmal versucht hat aus einem rollenden Caterham ein Blümchen am Straßenrand zu pflücken, weiß was

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



ich meine. Aua!)

Mein persönliches Fazit:

Mit dem Caterham 620R hat Caterham ein Superlativ auf Rädern gebaut, die keinen Gegner auf der Rennstrecke zu fürchten braucht. Der 620R gehört auf die Rennstrecke und ist für den normalen Straßenverkehr nicht wirklich geeignet. Man sollte den Caterham-Schlüssel auch nur in geübte Caterham-Fahrerhände legen. Ein Caterham-Anfänger ist damit schlicht überfordert. Ein Wort kam mir während der Testfahrt immer wieder in den Sinn. Es war nicht „Angst“ – es war „Respekt!“.

Nachtrag:

Nun, nachdem eine Woche vergangen ist, trauere ich der Performance des 620R schon etwas hinterher. Mein kleiner „Blauer“ in der Garage ist mit seinen 180 PS sicherlich nicht untermotorisiert und er hat mich seit 100.000 km!!! nie im Stich gelassen, aber nun weiß ich was möglich ist und auch wenn es idiotisch klingt, ich würde den 620R kaufen. Aber nur unter zwei Bedingungen. Das sequentielle Getriebe müsste dem Caterham 6-Gang-Getriebe weichen und der Preis müsste sich in Regionen meiner Brieftasche bewegen. Das mit dem Getriebe ist eine

technische Sache, die man sicherlich irgendwie regeln könnte, beim anderen hilft erst einmal nur Lotto spielen. Bleibt mir einfach weiter zu träumen, denn Träume braucht der Mensch. Diese Testfahrt werde ich sicher so schnell nicht wieder vergessen. ■



MOTUL

Technische Daten Caterham Seven 620R

Motor	Ford Duratec 2.0, Vierzylinder, Kompressor aufgeladen
Max. Leistung (bhp/rpm)	310 bhp @ 7,700 rpm
Max. Drehmoment (Nm/rpm)	219 Nm @ 7,350 rpm
Gewicht	545kg
0-60mph	2,79 Sekunden
Leistungsgewicht	568 bhp pro Tonne
Höchstgeschwindigkeit	155 mph (250 km/h)

Grundausstattung

- 6-Gang Getriebe, sequentiell
- Sperrdifferential
- Trockensumpfschmierung
- Carbonkotflügel, Nase und Aeroscreen
- Carbonsitze
- Carbondashboard
- 4-Punkt Sicherheitsgurte
- Gang- und Schaltanzeige
- Black Pack

Radaufhängung Vorne: Doppel Dreieckslenker, Stabis, höhenverstellbare Caterham Bilstein Stoßdämpfer. Wide Track

Radaufhängung Hinten: De Dion Achse mit Dreieckslenker; höhenverstellbare Caterham Bilstein Stoßdämpfer, zusätzlich einstellbare Stabis

Bremsen Zweikreis-Bremsanlage vorne/hinten mit Warnsystem. Scheiben vorne und hinten.

Lenkung Zahnstangenlenkung, Momo Quick-Out-Lenkrad

Räder und Reifen 13" Apollo Aluminium-Felgen mit Avon ZZR Rädern

Der Caterham, das ultimative Reisemobil für Zwei

Bilder und Text von Heiko Runkel



Letzten Monat hat mein Caterham auf der Rückfahrt von Caterham Cars die 80.000 Meilen erreicht. Das sind umgerechnet schließlich 129.000 km! Hauptursache der hohen Laufleistung sind unternommene Reisen.

Der Caterham war bereits mehrmals in seiner Heimat (England) unterwegs, hat öfters die Alpen (Schweiz, Italien, Österreich) unsicher gemacht, fuhr durch Frankreich und Spanien, immer mit zwei Personen und Gepäck für mehrere Tage/Wochen.

In der gesamten Laufzeit hatten wir nur drei Pannen. Zweimal ist der Gaszug gerissen und einmal das Kupplungsseil zum Glück noch zu Hause kurz vor der Abfahrt.

Der Caterham wurde auch auf den Reisen nicht geschont, sodass wir öfter im Urlaub neue Reifen benötigten, da die Semislicks blank waren. Vorteil: Man lernt andere Caterham-Enthusiasten kennen, wie z.B. den Caterham-Händler in Barcelona, der uns nach 4.000 km in zwei Wochen (von Spaniens Ostküste zur Westküste und wieder zurück) neue Reifen besorgte.

Hilfreiche Bücher hierfür sind:

- „Der kleine Minimalist“ von Joachim Klöckner
- „Minimalismus“ von Joshua Fields und
- „Leben mit leichtem Gepäck“ von Uwe Habenicht

Zum Glück gibt es in Europa überall gut ausgestattete Geschäfte, Läden und eine gute Werkstattinfrastruktur. Daher kann man alles notwendige kaufen, sofern noch Platz im Kofferraum oder Zusatzkoffer ist.

Hat man o.g. Dinge beherzigt, ist der Caterham das ultimative Reisemobil für zwei Personen, für Reisen bis zu drei Wochen. ■

Für solche Reisen benötigt man:

- einen verständnisvollen und enthusiastischen Partner/-in, der den ganzen Stuss bereitwillig und freudig mitmacht.
- Passende Kleidung: CCC-Buff, CCC-T-Shirt, Caterham-Cap
- Ein Bodenblech, damit man sich nicht irgendwo in der Pampa die Ölwanne ruiniert und dann dort verhungern muss.
- Ersatzteile: eine Rolle Panzerband und ein Seilzug reichen.
- Einen sehr guten Putzlappen, der das Regenwasser wieder aus dem Auto wringt.
- Sonnencreme Sonnenschutzfaktor 100 und eine gute Seife um den ganzen Straßenabrieb wieder von der Haut abwaschen zu können.
- Einen Zusatzkoffer mit entsprechender Befestigung am Caterham.
- Man muss packen lernen und alles auf das Notwendigste reduzieren können, wenn man mit dem Caterham mehr als zwei Wochen unterwegs sein möchte.



SEPTEMBER

Freitag, 7. bis Sonntag, 9. September

🇬🇧 Goodwood Revival

Freitag, 14. bis Sonntag, 16. September

🇩🇪 1on1 - Sprint auf dem Militärflughafen Pferdsfeld/Bad Sobernheim

Freitag, 28. bis Sonntag, 30. September

🇮🇹 Portofino Meeting

OKTOBER

Freitag, 5. bis Sonntag, 7. Oktober

🇩🇪 1on1 - Sprint auf dem Militärflughafen Pferdsfeld/Bad Sobernheim

Samstag, 06. Oktober

🇨🇭 Swiss Classic British Car Meeting Morges

Freitag, 12. bis Sonntag, 14. Oktober

🇩🇪 Veterama Mannheim

Sonntag, 21. Oktober

🇩🇪 Fotoshooting am Nürburgring
Caterham Deutschland fotografiert Deinen Seven für den Kalender 2019 und für Dich

NOVEMBER

Samstag, 3. November

🇩🇪 Mitgliederversammlung des Caterham Car Club im Dorint-Hotel am Nürburgring

WEITERE TERMINE:

Seven-Treffen

🇩🇪 www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

🇨🇭 www.isos.ch - Termine

Freies Fahren o.ä.

🇩🇪 www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

🇩🇪 www.smrc-eurocup.com/events

2019

tbd

🇬🇧 Caterham Car Club trifft Caterham Cars und Arch Motors

September, tbd

🇮🇹 Über die Vogesen nach Portofino

Samstag, 12. Oktober

🇩🇪 „50 Jahre THE PRISONER - Nummer 6“ im deutschen Fernsehen
Treffen der No6.de-Freunde in Gießen - Sevenfahrer sind gerne gesehen

tbd = to be defined

CATERHAM DRIFT EXPERIENCE

am Nürburgring auch als Firmenevent buchbar



www.caterham.de



Bei der CATERHAM DRIFT ACADEMY kann jeder mit Führerschein teilnehmen.

Für € 198,- / halber Tag oder € 298,-/ ganzer Tag sind Sie dabei.

Die Fahrzeuge sowie Helme werden gestellt.

Keine Vorkenntnisse erforderlich.

Die Jungs von der CATERHAM DRIFT EXPERIENCE zeigen Ihnen nicht nur wie Sie an einem Tag einen Satz Reifen vernichten in dem sie ihn in Rauch auflösen, sondern auch wie Sie Ihre Fahrzeugkontrolle perfektionieren. Am Ende des Kurses können Sie ein Fahrzeug im 90 Grad Drift um den Parcours bewegen wie die Profis. Das Catering an der Rennstrecke, sowie eine professionelle Zeitnahme, die Helme und die Fahrzeuge werden gestellt.



Am Ende des Tages gibt es eine Gesamtwertung mit DRIFT ZERTIFIKATEN für jeden Teilnehmer und Pokale für die ersten drei TOP Platzierten.



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

Dann maile sie an redaktion@tiefflieger.mobi
Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.

