

Caterham 7 Journal 7



In dieser Ausgabe: Telegram-/Facebook-News | News and Events | Das Seven - Tagebuch | Das tapfere Schneiderlein, oder ein neues Kleid für die Queen | Tieffliegen mit dem Duratec | LOTUS SEVEN LIZENZBAUTEN | Wir auf der Karte Oldtimer Grand Prix | Classic Days | Internationales Event | Das Interview aus der Szene | Veranstaltungskalender 2025

No. 54
04/2025



ACHTUNG NEUE ADRESSE: NÜRBURGRING BOULEVARD



CATERHAM BRAND STORE
Jetzt NEU im RING BOULEVARD
NÜRBURGRING



Verabreden Sie ihren persönlichen
Beratungs- und Testfahrt-Termin



Konfigurieren Sie mit uns Ihren
CATERHAM live am Bildschirm

CATERHAM
Sportfahrzeuge • Verkauf • Service • Motorsport-Event
ring°boulevard • NÜRBURGRING • 53520 Nürburg

Tel.: +49 175 5644 011
info@caterham.de
www.caterham.de

CATERHAM
NÜRBURGRING

Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design
Redaktion / Editorial office:
Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag des
CATERHAM CAR CLUB e.V.
Lektor / Proofreading: Michael Fromm
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:
info@caterhamcar.club

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

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Editorial deadline for the issue
No. 55 -Juli 2025: 10. Juni 2025

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

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

© 2025 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

Inhalt:

Telegram-/Facebook-News – nicht nur Sonntagmorgens	4
News and Events.....	6
Frühlingstreffen.....	6
CATERHAM Nürburgring.....	6
MV 2025.....	6
Kalender 2025/2026.....	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder.....	6
Das Seven - Tagebuch.....	7
Das tapfere Schneiderlein, oder ein neues Kleid für die Queen.....	8
Tieffliegen mit dem Duratec.....	12
LOTUS SEVEN LIZENZBAUTEN.....	24
Oldtimer Grand Prix 2025.....	29
Classic Days 2025.....	31
Internationales Event im Imperial War Museum Duxford.....	32
Das Interview aus der Szene.....	34
Veranstaltungskalender 2025.....	38



Front Cover:

50 Year of Caterham
Florian



Rear Cover:

Severn Bridge M48
Paul

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die

Bärenherz
Stiftung
für schwerstkranke Kinder



No comment



Verloren im Grün
Lost in the greenery



Nori T - one Man - two Kei Cars



Irgend etwas fehlt noch ____
Something's still missing ____



Ein neues Spielzeug?
New toys?



Caterham-Entwicklung für den französischen Markt?
Caterham development for the French market?

News and Events

Frühlingstreffen *Spring Meeting*

Wir freuen uns sehr, Euch vom 12. bis 15. Juni, dem Wochenende zwischen Pfingsten und Fronleichnam, zu unserem Frühlingstreffen in Luxemburg willkommen zu heißen. Unser wunderschönes Hotel Golf de Clervaux ist in die malerischen Luxemburger Ardennen eingebettet. Es verfügt über 23 elegant ausgestattete Zimmer und bietet Euch einen atemberaubenden Panoramablick auf

We're thrilled to welcome you to Luxembourg for our spring meeting from 12 to 15 June, the weekend between Pentecost and Corpus Christi. Our gorgeous Hotel Golf de Clervaux is tucked away in the scenic Luxembourg Ardennes, and it's got 23 stylish rooms with stunning panoramic views of the



die üppig grünen Landschaften, die es umgeben. Die jährlich stattfindende Oldtimerrallye ist die perfekte Grundlage für unsere Routen. Die Rallye über rund 400 Kilometer durch traumhafte Straßen im wunderschönen Großherzogtum begeistert immer wieder die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Bitte bucht die Zimmer wie immer über unseren Shop.

lush green landscapes around it. The annual classic car rally is the perfect backdrop for our routes. The rally covers around 400 kilometres through the beautiful Grand Duchy and always inspires the participants. Please book your rooms as usual through our shop.



CATERHAM Nürburgring

Die Homepage von CATERHAM DEUTSCHLAND wurde anlässlich der Eröffnung des Showrooms am Nürburgring überarbeitet. News und Veranstaltungskalender sind jetzt auf der Startseite zu finden.

The CATERHAM DEUTSCHLAND website has been relaunched to coincide with the opening of the Nürburgring showroom. News and a calendar of events can now be found on the landing page.



MV 2025

Als Ergebnis der Umfrage in unserem Forum hat der Vorstand festgelegt, die Mitgliederversammlung innerhalb des Frühlingstreffens abzuhalten. Somit laden wir hiermit zur Mitgliederversammlung am 13. Juni 2025 um 17:00 Uhr ins Hotel Golf de Clervaux ein.

AM 2025

As a result of the survey on our Forum, the Board has decided to hold the General Assembly during the Spring Meeting. We therefore invite you to the General Assembly on 13th June 2025 at 17:00 at the Hotel Golf de Clervaux.

Kalender 2025/2026

Wir brauchen wieder Eure Fotos für unseren Kalender. Das neue Kalenderformat erfordert etwas mehr Aufmerksamkeit

We need your photos for our calendar again. The new calendar format requires a little more attention to detail when it comes to choosing and



bei der Bildauswahl, bzw. eigentlich schon beim Fotografieren. Und es muss nicht immer nur der „nackte“ Seven sein, gebt ihm etwas mehr Drumherum. Und wenn Ihr die Fotos dann noch direkt in unsere Cloud hochladet (Login mit Eurem Forenuser, wenn ihr Mitglied seid), kommen die Bilder ohne Qualitätsverlust bei uns an. Natürlich könnt Ihr die Bilder auch an eine Mail anhängen (möglichst nicht einfügen), aber vergesst nicht, zu jedem Bild ein paar Worte/Sätze zu schreiben. Vielleicht schaffen wir es ja, zu jedem Bild im Kalender mehr als nur den Namen zu schreiben.

taking the photos. And it doesn't always have to be the 'naked' Seven, give it a little more framing. And if you upload the pictures directly to our cloud (login with your forum username if you are a member), the pictures will reach us without any loss of quality. Of course, you can also attach the pictures to an email (preferably not paste them), but don't forget to write a few words/sentences for each picture. We might be able to include more than just the name of the picture in the calendar.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder
We welcome our new members



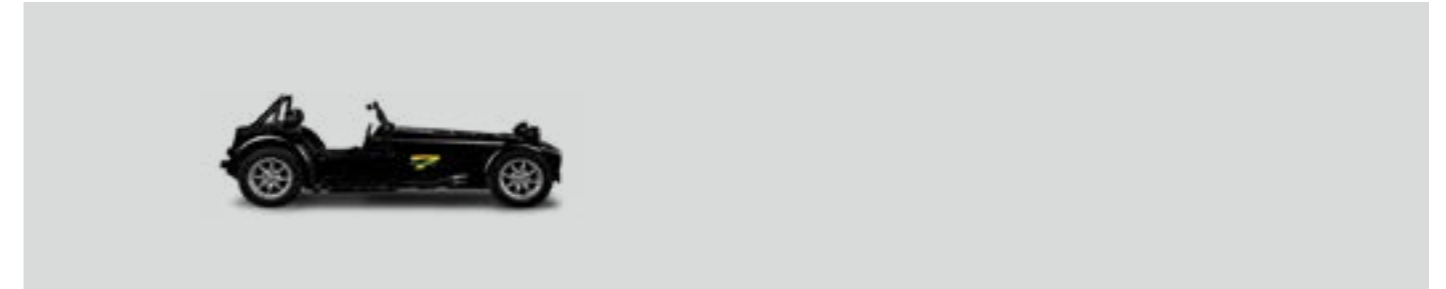
Markus Buschmeier - Wiggensbach

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

We are always happy to hear from the new members: Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?

Das Seven - Tagebuch

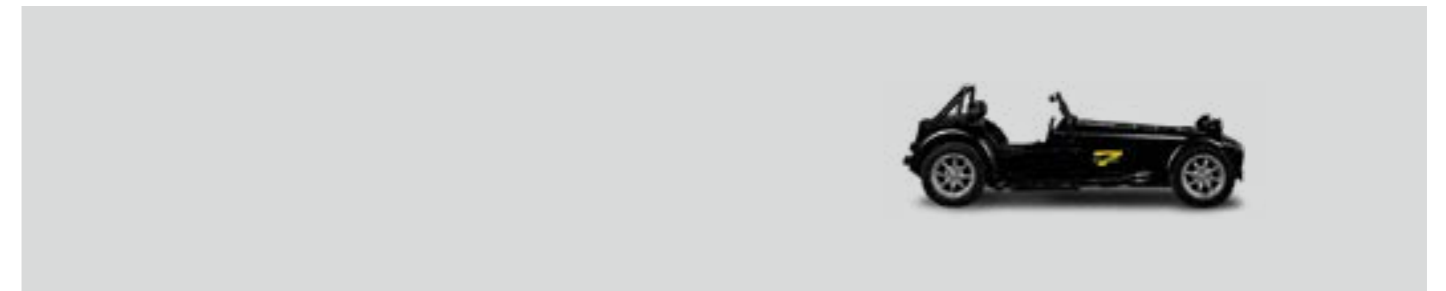
Jetzt ist es bald wieder so weit, die Sonne zeigt sich schon öfter und im Tagesverlauf gehen die Temperaturen langsam hoch. Also beschließe ich, den Seven aus dem Winterschlaf zu wecken und mir eine kleine Ausfahrt zu gönnen. Ich schiebe ihn aus der Garage, Haube runter, Jumpstarter angeschlossen, ein paar Pumpstöße Starthilfespray in die Vergaser gespritzt und schon röhrt der Motor zu meiner und der Nachbarn Freude los. Ich lasse ihn mal leicht warmlaufen und ziehe mich, den noch ziemlich niedrigen Temperaturen gemäß, erstmal dick an. Auch die Wollmütze wird nicht vergessen. Bevor ich erfriere, im Moment hat es gerade mal drei Grad Celsius, suche ich vorsichtshalber das Verdeck raus, das ich schon Jahre nicht mehr benutzt habe. Okay, vorsichtig mit lauwarmem Wasser



und damit befeuchtetem Tuch sauber machen, vorne an der Scheibe anknüpfen, nach hinten ziehen und hinter der Sitzbank befestigen. Äh, stöhn, nix da. Das Mistding ist geschrumpft! Keine Chance, es auch nur ansatzweise hinten zu befestigen, eher reiße ich die Scheibe vorne ab oder mir die Fingernägel. Na gut, dann wieder runter damit und für ein paar Stunden ins Warme verfrachtet, vielleicht hilft das. Zum Glück habe ich ja noch ein schönes Halfhood und zusammen mit den Türen sollte das für zumindest etwas Wärmeisolierung reichen. Eingestiegen und los geht's, zum nächsten Bäcker. Dort angekommen brauche ich erstmal einen heißen Kaffee um mich aufzuwärmen. Hatte ich vergessen zu erwähnen, dass die Heizung bei der letzten Restaurierungsaktion der „add lightness“ Philosophie zum Opfer gefallen ist? Jetzt verfluche ich mich leise dafür und knacke mit meinen kalten Fingern. Die Bäckerin schaut mir mitleidig zu, als ich mich wieder in den Seven einfädle.

It's almost that time of year again, the sun is showing itself more often and the temperatures are slowly rising as the day progresses. So I decide to wake the Seven from hibernation and treat myself to a little drive. I push it out of the garage, bonnet down, jump starter connected, a few pumps of starting aid spray injected into the carburettors and the engine roars to my and the neighbours' delight. I let it warm up a little and put on some thick clothes, as the temperature is still quite low. I don't forget my woolly hat either. Before I freeze to death - it's just three degrees Celsius at the moment - I take the precaution of getting out the soft top, which I haven't used for years.

Okay, carefully clean it with lukewarm water and a damp cloth, attach it to the windscreen at the front, pull it back and fasten it behind the seat. Groan, groan, nothing there. The bastard has shrunk! No chance of even beginning to attach it at the back, I'm more likely to tear off the front disc or my fingernails. All right, let's take it down again and put it in a warm place for a few hours, maybe that will help. Luckily I still have a nice halfhood and together with the doors this should at least provide some insulation. I get in and off I go to the nearest bakery. Once there, I need a hot coffee to warm me up. Did I forget to mention that the heating fell victim to the 'add lightness' philosophy during the last restoration programme? Now I'm silently cursing myself for it and cracking my cold fingers. The baker watches me pityingly as I thread my way back into the Seven.



Zuhause angekommen wird der Kleine wieder in die Garage geschoben und das Halfhood abgeknöpft. Vielleicht ist das Verdeck jetzt geschmeidiger und passt besser? Aber als ich ins Wohnzimmer komme, wo ich das Verdeck auf dem Boden abgelegt hatte, muss ich feststellen, dass die Katze es sich dort bequem gemacht hat und mich vorwurfsvoll anguckt, als ich ihr ihre neue Unterlage grausam entziehe. Das ist mal wieder nicht mein Tag. Wie soll ich die verdammten Katzenhaare jetzt von dem Canvastop wieder runterkriegen? Aus Erfahrung weiß ich, dass ich damit wahrscheinlich Stunden mit einer kleinen Bürste und einer Pinzette verbringen werde. Ansatzlos verliere ich die Lust. Da hilft nur eines: ich rufe meine Kumpels an und verspreche ihnen einen Kasten Bier und Würstchen, wenn sie Lust haben, mich am Abend zu besuchen und Benzin zu quatschen. Dann ist der Tag ja vielleicht doch noch gerettet.
(to be continued)

*Once home, the little one is pushed back into the garage and the halfhood is unbuttoned. Maybe the soft top is smoother now and fits better? But when I get into the living room, where I had put the hood on the floor, I realise that the cat has made herself comfortable there and looks at me reproachfully as I cruelly remove her new pad. It's not my day again. How am I supposed to get the damn cat hair off the Canvastop now? I know from experience that I'll probably spend hours with a small brush and tweezers. I lose interest immediately. There's only one thing to do: I call my mates and promise them a crate of beer and sausages if they want to visit me in the evening and chat about petrol. Then maybe the day will be saved after all.
(to be continued)*

Das tapfere Schneiderlein, oder ein neues Kleid für die Queen

Fotos und Story von Mark

Bald ist es so weit, die erste wirklich, wirklich lange Strecke mit unserem Caterham steht an, zumindest das Jahr in dem die Reise stattfinden soll, hat begonnen.

Meine Frau und ich wollen im September zu einer Hochzeit an den Gardasee fahren, natürlich mit unserem Caterham. Bis September ist zwar noch etwas Zeit, aber es gibt ja auch noch ein paar Projekte zu verwirklichen.



maschine. Gut, sie ist von Karen's Uhroma, eine Anleitung zu dieser gibt es zumindest teilweise auch und man sieht recht schnell, dass man die Geschwindigkeit ganz gut mit den Füßen steuern kann.

Zu Beginn war ich noch sehr euphorisch und es hat auch recht gut funktioniert mit der guten Wertheim. Aber dann kam die Frage auf, möchte ich wirklich einige Meter, mit dieser Maschine Nähen?

Die Antwort war recht einfach:
Nein.

Als ich meinem besten Freund mein Vorhaben erklärte, bot er mir an, diese Arbeit auf seiner Nähmaschine (von seiner Mutter geerbt, und

höchst wahrscheinlich Jahre Älter als wir beide) durchzuführen. Toll, wir sind nun also zu dritt und die Nähmaschine hat einen elektrischen Antrieb. Das heißt aber nicht, dass auch nur eine(r) von uns die Bedienung der Maschine beherrscht. Wir sind also wieder am Anfang und bei Learning by doing.

Nun ging es also wirklich los, die Frage die sich recht schnell stellte: Wie nehmen wir die Maße von der Queen (der Spitznahme unseres Caterham's) und übertragen sie auf den Stoff? Nach einer kurzen Runde Brainstorming, haben wir beschlossen, den Stoff in voller Länge (6 x 1,6 Meter am Stück) über den Wagen zu



Da ich als Kind, irgendwann vor sehr viel Jahren, meiner Tante schon beim Nähen tatkräftig geholfen habe, sollte es doch kein Problem darstellen, für den Caterham ein kleines grünes zu schneiden. Damit er, wenn er mal ohne Dach im freien steht, nicht nass wird, oder man die Hinterlassenschaften von Vögeln nicht im Innenraum entfernen muss.

Da ich mich an meine ersten Nähversuche nur noch bruchstückhaft erinnern kann, gehe ich davon aus, dass ich auch damals keine wirkliche Hilfe war. Also heißt es nun Learning by doing. Aber ich muss da ja nicht alleine durch, ich habe ja meine Frau an meiner Seite. Und wer hätte es geahnt, wir haben ja auch eine Näh-

The brave little tailor, or a new dress for the Queen

Soon it will be time for the first really, really long trip in our Caterham, or at least the year in which the trip will take place has begun.

My wife and I want to go to a wedding on Lake Garda in September, in our Caterham of course. There is still some time until September, but there are still a few projects to be completed.



with your feet.

In the beginning I was very euphoric and it worked quite well with the good Wertheim. But then the question arose: do I really want to sew a few metres with this machine?

The answer was quite simple:

No.

When I explained my plan to my best friend, he offered to do the work on his sewing machine (inherited from his mother and probably years older than either of us). Great, now there are three of us and the machine has an electric motor. But that doesn't mean that only one of us knows how to use it. So we're back to square one and learning by doing.

So now it really began, the question that quickly arose: How do we take the measurements of the Queen (the point of our Caterham) and transfer them to the fabric? After a short round of brainstorming, we decided to lay the full length of the fabric (6 x 1.6 metres in one piece) over the car and see how it would fit around the corners.

This consideration also led to the idea of clamping the front end between the bonnet and nose, eliminating the need for a previously considered option of attaching the shower cap with an elastic band.

We started with the front and rear ends so that we could make the adjustments directly on the vehicle. Once



Having helped my aunt with sewing as a child, many years ago, it shouldn't be a problem to make a little green one for the Caterham. So that it doesn't get wet when it's outside without a roof, or so that you don't have to clean up bird droppings in the interior.

As I can only remember bits and pieces of my first sewing attempts, I suppose I wasn't much help back then either. So now it's a case of learning by doing. But I don't have to do it alone, I have my wife by my side. And who would have thought, we have a sewing machine. Well, it's Karen's great-grandmother's, there are some instructions, and you soon realise that you can control the speed quite well

Volltüren für Caterham S3 und den SV/CSR, die durch Abnehmen der rahmenlosen Seitenscheiben zu **klappbaren Halbtüren** werden.

Preis pro Paar (S3): € 1190,-
Preis pro Paar SV/CSR: € 1250,-

Carbonkotflügel für Caterham
(Standardbreite/300mm)
Paar: € 690,-

Caterham Carbonnasen:
S3: € 595,-
SV: € 714,-



Carbon Mittelkonsole für Caterham mit beflocktem Ablagefach: € 260,-



Carbon Mittelkonsole für Caterham (universal): € 198,-



Caterham Carbon Gehäuse für Nebel- und Rückfahrcheinwerfer: € 98,- pro Stück



Alle Teile können auch bei uns montiert werden!

Viele weitere Angebote und Infos finden Sie auf unserer Homepage unter:

www.cr-modelltechnik.de

CR-Modelltechnik
Christof Rothe
Bahnhofstraße 5
35759 Driedorf / Roth

Tel.: 02775 / 5788610
E-Mail: c.r@cr-modelltechnik.de

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

legen und zu schauen, wie dieser sich dabei an den Rundungen anlegen lässt.

Durch diese Überlegung, ist auch die Idee entstanden, die Befestigung des vorderen Endes zwischen Motorhaube und Nase zu klemmen und somit ist, eine zuvor angedachte Möglichkeit, das Showercap mittels Gummizug zu fixieren, hinfällig geworden.

Damit wir die Anpassungen direkt am Fahrzeug machen konnten, haben wir mit den Enden vorne und hinten begonnen. Nachdem wir die Verstärkung des Stoffes an der Front angenäht hatten, wurden am Heck Verstärkungen und Druckknöpfe gesetzt. Nun hatten wir einen straff am Fahrzeug anliegenden Stoff. Leider hatten wir uns etwas zu früh gefreut, um nicht die Nahtstellen nach außen zu nähen, mussten wir den Stoff auf links über das Fahrzeug ziehen und hatten somit nur noch den Fixpunkt an der Front. Dies erwies sich aber als recht unproblematisch, da wir ja zu dritt waren (man könnte das abstecken der Seiten auch alleine durchführen, allerdings benötigt man ein Hilfsmittel, welches den Stoff am Heck strafft).

Begonnen haben wir am Rahmen der Windschutzscheibe, den dort abstehenden Stoff möglichst nah am Rahmen abzustecken, so dass wir an diesem entlang eine Verbindungsnaht setzen konnten. Wie wir im recht weit fortgeschrittenen Projekt feststellten, dürfen die Nähte welche zum zusammenfügen der einzelnen Teile gesetzt werden, nicht über diese Teile hinaus gehen, da es hierbei zu Problemen kommen kann, wenn man weitere Teile anzusetzen möchte.

Nachdem wir die Nähte auf Höhe der Windschutzscheibe gesetzt hatten, ging es wieder ans Fahrzeug um zu prüfen, ob die Nähte grade und passend sind. Zur Überprüfung haben wir das Showercap immer wieder auf rechts montiert. Wenn wir mit diesem Arbeitsschritt zufrieden waren, wurde es wieder auf links gedreht. Den Arbeitsschritt wie zuvor am Scheibenrahmen, haben wir am Überrollbügel wiederholt, jedoch hier nicht der schräge folgend sondern senkrecht.

Die Seiten haben wir auf Höhe des Einstieges, mit einem ca. 35cm langen Stück Stoff nach unten verlängert. Am Fahrzeug entlang der Keder und Druckknöpfe haben wir die Kontur angepasst und die Verstärkungen, sowie die Druckknöpfe gesetzt. Zu guter letzt haben wir rundum noch den Saum umgenäht.

Schlussatz ?

Zufrieden mit unserem ersten Nähwerk, steht der erste Regentest

jedoch noch aus. Der lang ersehnten Reise nach Italien steht jedoch nun nichts mehr im Wege.

Wobei ...

das ein oder andere Projekt ist auch schon wieder geplant.



we had sewn the fabric reinforcement to the front, we added reinforcements and snaps to the rear. Now we had a fabric that fitted snugly to the car. Unfortunately, we were a little too happy, so to avoid the seams being sewn on the outside, we had to turn the fabric inside out over the car, leaving only the front as a fixed point. However, as there were three of us, this was not a problem (you could do the side seams yourself, but you would need a helper to pull the fabric together at the back).

We started at the frame of the windscreen, pinning the excess fabric as close to the frame as possible so that we could place a joining seam along it. We realised quite late in the project that the seams used to join the parts together should not extend beyond those parts, as this could cause problems when you wanted to attach other parts.

Once the seams were at windscreen level, we returned to the car to check that the seams were straight and in place. To check this, we mounted the shower cap on the right side several times. When we were satisfied with this step, we turned it back to the left. We repeated the same operation on the windscreen frame on the roll bar, but this time we followed the vertical rather than the diagonal.

We extended the sides downwards at the height of the entrance with an approx. 35cm long piece of fabric. We adjusted the contour of the vehicle along the piping and press studs and added the reinforcements and press studs. Last but not least, we sewed around the hem.

The final result?

Satisfied with our first sewing, the first rain test is still to come. But now nothing stands in the way of our long-awaited trip to Italy.

However ...

one or two projects are already in the pipeline.

Tieffliegen mit dem Duratec

Lowflying with Duratec

Dieser Artikel wurde erstmals in Lowflying, dem Magazin des Caterham & Lotus Seven Club GB für Caterham- und Lotus 7-Enthusiasten, veröffentlicht - www.caterhamlotus7.club“.

David Long befasst sich mit einigen Designaspekten, die den Ford Duratec zu einem so beliebten Motor im Seven machen, und erörtert Überlegungen, die beim Tuning des Motors für zusätzliche Leistung zu berücksichtigen sind.

David Long looks at some of the design aspects that make the Ford Duratec such a popular engine in the Seven and discusses considerations to bear in mind when tuning the engine for additional performance.

Der Name Duratec wurde erstmals 1993 verwendet, um Fords V6-Motor zu kennzeichnen, aber Caterham-Besitzer assoziieren ‚Duratec‘ eher mit dem HEI4-Motor, der ab 2002 vom Band lief. Dieser hocheffiziente Reihen-4-Zylinder-Motor war dafür bestimmt ein „Welt“-Motor zu werden, da er weltweit von Mazda und Ford gebaut wurde. Er ist immer noch als neuer Ersatzmotor erhältlich.

Im Schatten dieses Projekts lauerte Cosworth, die das Potenzial des Entwurfs deutlich erkannten. Sie entwickelten bald einen Längseinbau, der im neuen Caterham CSR zu sehen war. Das kleinere S3-Chassis musste etwas länger warten, bis der R400 Superlight 2007 mit Caterhams eigenem CPT-Motor (Caterham Powertrain) mit dem 210 PS Duratec neu auf den Markt gebracht wurde.

Andere Tuningfirmen folgten schnell mit einer Vielzahl von Ersatzteilen, die diesen Motor zu einem der einfachsten und billigsten Motoren machen, mit denen man gute Leistung erzielen kann.



The Duratec name was first used to badge Ford's V6 engine back in 1993, but Caterham owners are more likely to associate 'Duratec' with the HEI4 engine that started to come off the production lines around 2002. This High Efficiency Inline 4 cylinder engine was destined to become a 'World' engine and was built globally by both Mazda and Ford. It is still in limited production and available as a new replacement (crate) engine.

Lurking in the shadows of this project was Cosworth who clearly saw potential in the design. They soon engineered a longitudinal installation which was seen in the new Caterham CSR.

The smaller S3 chassis had to wait a little longer before the R400 Superlight was relaunched with Caterham's own CPT (Caterham Powertrain) 210 BHP Duratec engine in 2007.

Other tuning companies quickly followed with a plethora of aftermarket parts that make this one of the easiest, and cheapest, engines to obtain good horse power from.

Story vom David Long

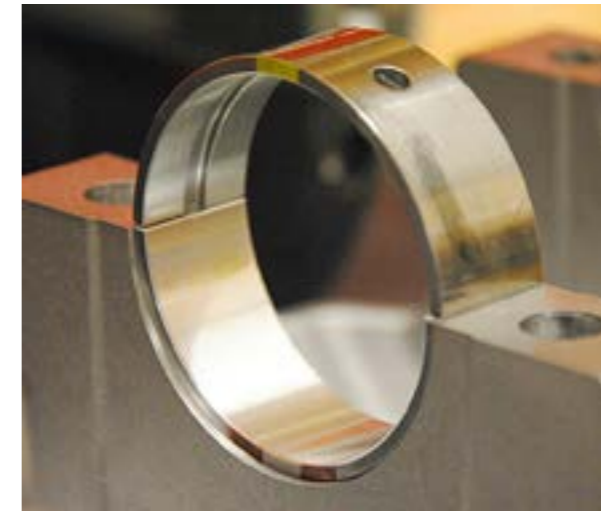
Der Erfolg

In den späten neunziger Jahren zwangen das Umweltbewusstsein und die zunehmende Regulierung die Konstrukteure dazu, effizientere Motorkonstruktionen zu entwickeln, was zwangsläufig zu geringeren Fertigungstoleranzen führte. Die Duratec-Produktionslinie arbeitet an den Grenzen dessen, was erreicht werden konnte und sortierte Komponenten in verschiedene Toleranzklassen. Diese wurden dann entsprechend ausgewählt, um die erforderliche Gesamttoleranz zu minimieren, bevor sie zusammengebaut wurden.

Diese Einstufung ist auf den Duratec-Lagerschalen zu sehen, die mit Farbe markiert sind, um die Toleranzklasse anzuzeigen. Es gibt insgesamt dreizehn mögliche Toleranzkombinationen, und bei einer so großen Auswahl an Schalen ist die Überholung des Duratec eine entmutigende Aussicht. Cosworth konnte abgestufte Lager liefern, aber es stellte sich bald heraus, dass die Hauptlagerbaugruppen sehr robust waren und selten ausgetauscht werden mussten. Die Pleuellagerschalen werden auf die gleiche Weise ebenfalls nach Größen sortiert, aber die meisten Motorenhersteller entscheiden sich für ein Upgrade auf die Hochleistungs-Tri-Metall-Lagerschalen (VP2). Sie sind in nur einer Nenngröße erhältlich, der Toleranzbereich ist in Klammern eingepreist.

Wenn die Lager schmaler sind, steigt die hydrodynamischen Belastungen und die physikalische Festigkeit der Schale wird immer wichtiger. Das Duratec-Lageroberflächenmaterial ist extrem dünn und wird von einem Sandwich aus Strukturmetallen getragen. Der direkte Kontakt von Oberfläche zu Oberfläche ist in modernen Lagern kritisch. Daher ist es wichtig, sie so zu konstruieren, dass eine konstante Schmierung gewährleistet ist - noch bevor der Öldruck beim Start hergestellt wird. Wenn die Pleuellage bei der Zündung des Zylinders Druck erzeugt, verringert sich der Abstand auf der belasteten Oberfläche und der Ölfilm bildet durch die Rotation eine Keilform um die Lagerstelle. Je kleiner das Spiel ist, desto kleiner wird der Keilwinkel und desto höher ist die Kraft, die das Öl auf die Oberfläche ausüben kann. Dieser Druck hängt nicht mit dem Ölpumpendruck zusammen, die Ölpumpe dient nur dazu, das Öl zu den Lagern zu bringen.

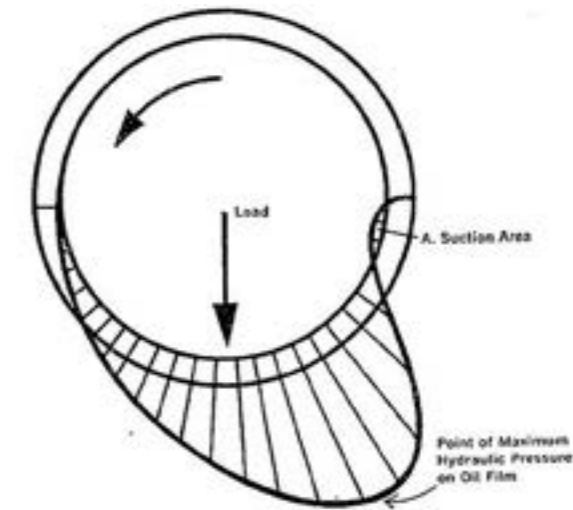
Dieser Prozess erzeugt auch einen negativen Druckbereich, der das Öl auf der Öffnungsseite des



Die Lagerschalen sind werkseitig mit Farbstreifen zur Kennzeichnung der Größenklasse versehen, ähnlich der Farbkennzeichnung bei elektrischen Widerständen. Factory shells have colour stripes painted on them to indicate their size grade - not unlike the colour coding seen on electrical resistors.



Das weichere Lagermaterial wird dünn auf ein Sandwich aus Strukturmetallen aufgetragen. The softer bearing material is thinly applied to a sandwich of structural metals.



Das klassische hydrodynamische Druckdiagramm zeigt die Druckverteilung in einem rotierenden Lager. The classic hydrodynamic pressure diagram showing how pressure is distributed within a rotating bearing

Making the grade

In the late 1990s, environmental awareness — and increasing regulation — were forcing designers to come up with more efficient engine designs, and this inevitably meant smaller manufacturing tolerances. Working on the limits of what could be achieved, the Duratec production line 'size graded' components. These were then selected to achieve the required tolerance before being assembled.

The grading can be seen on the Duratec bearing shells which are marked with a coloured paint to indicate their designated size. There are a total of thirteen possible grade combinations, and with such a large selection of shells, overhauling the Duratec was something of a daunting prospect. Cosworth could supply graded bearings, but it soon became apparent that main bearing assemblies were very robust, and seldom required replacement.

The big end shells are also 'size graded' in the same way, but most engine builders choose to upgrade to high performance tri-metal shells (VP2). They just come in a 'nominal' size that 'brackets' the tolerance range.

As bearings get smaller, the hydrodynamic loadings can become very high and the physical strength of the shell becomes increasingly important. The Duratec bearing surface material is extremely thin and is supported by a sandwich of structural metals. Surface-to-surface contact is intolerable in modern bearings and it is therefore vital to design them to provide constant lubrication — even before oil pressure is established at startup.

When the journal is loaded, the clearance on the loaded surface is reduced and this forms a wedge shape around the journal. As the journal rotates, the oil's viscosity causes it to be dragged into this wedge and pressure literally ramps up to hold the two surfaces apart. The smaller the clearance, the smaller the wedge angle becomes, and the higher force the oil can apply to the surface. This pressure is not related to the oil pump pressure (the oil pump is just to get the oil to the bearings).

This process also generates a negative area of pressure that sucks oil in on the opening side of the wedge. So if the shell is immersed in oil, it will provide hydrodynamic lubrication even



Die Radien der Lagerzapfen haben einen Hinterschnitt, so dass auf beiden Seiten des Lagers eine Nuten entstehen. Dadurch wird das Öl am Umfang des Lagers gehalten. *Journals have their radii undercut to form grooves at each side of the shell. This helps to retain oil around the circumference of the bearing*



Untere Hälfte des Pleuels
Lower half of the conrod

Keils ansaugt. Wenn die Schale dann in Öl getaucht ist, sorgt sie zumindest ohne Ölpumpendruck für eine begrenzte hydrodynamische Schmierung.

Ein auffälliges Merkmal der Pleuellagerschalen ist, dass sie schmäler sind als die Hauptlager sind und einen Spalt hinterlassen. Der Raum auf jeder Seite der Lagerschale füllt sich mit Öl und liefert Öl für die hydrodynamischen Schmierung der Flanken. Hochleistungs-Tri-Metall-Lagerschalen sind im Allgemeinen schmäler als Serienlagerschalen, und dies hängt mit einer höheren Schmierfähigkeit zusammen.

Die Hauptlager haben an ihrer Oberseite eine zentrale Nut. Seine Funktion besteht darin, über ein diagonal gebohrtes Loch in der Pleuellagerstellen zuzuführen.

Über diese Erklärung hinaus wird es etwas komplizierter, da das Öl zunächst gegen die Fliehkraft der rotierenden Pleuellager fließen muss und die Position der Austrittsbohrung zum Pleuellager sorgfältig gewählt werden muss, damit es auf der nicht belasteten Seite austritt.

Die Lagerbohrungen befinden sich nicht physisch in der Mitte der Nut und erfordern besondere Sorgfalt bei der Einstellung der Bohrungsposition, um sicherzustellen, dass die Ölbohrungen der Pleuellager genau mit der Nut übereinstimmen. Die seitliche Toleranz ist sehr gering, ohne dass der Ölfluss zum Pleuellager beeinträchtigt wird.

Mach es, dann mach es kaputt.

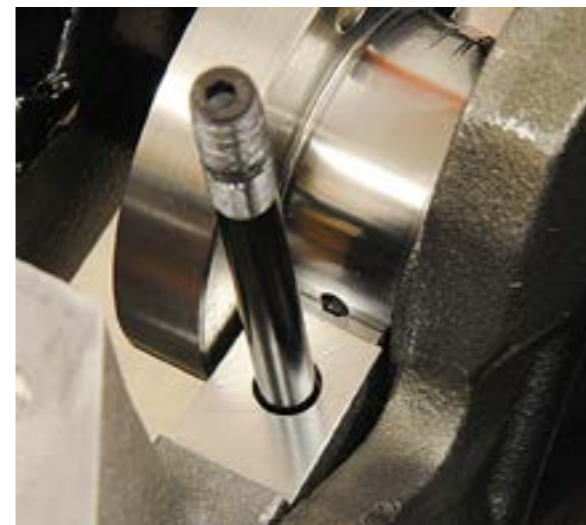
Bei der Entwicklung von Duratec war das „Brechen“ von Pleueln relativ neu. Tatsächlich ist es wirtschaftlich sinnvoll, die Pleuellagerstelle aus einem Stück zu fertigen und dann zu brechen. Viele Hersteller haben dieses Verfahren Anfang der 2000er Jahre allein aus Kostengründen eingeführt. Das Verfahren erzeugt eine selbstausrichtende Verbindung, die zumindest für die normalen Belastungsniveaus eines Straßenfahrzeugs ausreichend zu sein scheint.

Probleme können jedoch bei Hochleistungsmotoren auftreten, bei denen die gebrochene Oberfläche eine ideale Quelle für Ermüdungsrisse ist. Diese entstehen an der Oberfläche des Gefüges, schwächen die Verbindung und können zum Versagen führen.

Hochleistungsmotoren verwenden daher diese Fertigungstechnik nicht. Hier kommen geschmiedete Hochleistungspleuel zum Einsatz.



Die Pleuel werden in einem Stück gegossen und anschließend gebrochen und bearbeitet.
Conrods are cast as one piece before being broken and then machined



Um den Ölfluss zu den Enden zu ermöglichen, müssen die Lagerschalen mit dem Ölkanal der Pleuellager fluchten. *Bearing shells should be aligned to the crank oil gallery to maximise oil flow to the big ends*



Ein leicht zu übersehendes Detail ist die Toleranz von 0,4 mm für die Hauptlagerpositionen. *There is a 0.4mm tolerance for the main bearing positions - a detail that can be easily overlooked*

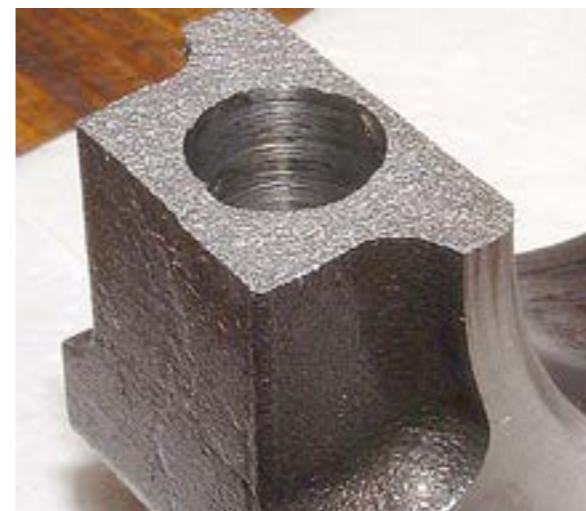
without oil pump pressure, at least for a limited period.

A noticeable feature on the big end shells is that they are narrower than the journal and leave a gap. The space on each side of the bearing shell fills with oil and — you've guessed it — provides oil for recirculating hydrodynamic lubrication. Upgraded bearings are generally narrower than factory shells, and this probably relates to more lubrication resilience.

The main bearings have a central groove on their upper side. Its function is to feed oil to the big ends via a hole in the crank. The crank is cross-drilled to ensure that one of the holes is always aligned to the upper shell groove. A diagonal hole that intersects this cross drilling connects it to the big end.

Beyond that explanation, it all gets a little complex in that the oil has to initially flow against the centrifugal forces of the rotating crank, and the position of the exit hole to the big end shell is also carefully chosen to be (mostly) on the unloaded side of the Journal.

Duratec bearings are not physically located within their web and require some care when setting their position (and not necessarily central on the web) to ensure the crankshaft oil holes line up accurately with the groove. There is very little lateral tolerance without risking compromising the flow to the big end.



Make it, then break it.

Quite novel at the time was the 'fracture splitting' of the con rods that were made for the Duratec. It actually makes good commercial sense to manufacture con rods as one item, and then fracture them. Many manufacturers went on to adopt this method in the early 2000s, purely as a cost saving measure. The process makes a self-aligning joint that appears to be very strong, at least within the normal stress levels of a road car.

Problems can however occur on high-performance engines where the fractured surface becomes an ideal source to seed fatigue cracks. These propagate into the joint surface, weaken the joint area, and potentially cause failure. Performance conrods therefore do not use this manufacturing technique, and it's best to upgrade to them if you intend to use prolonged high RPM.

Die gebrochene Oberfläche ergibt eine sehr gute Verbindung, kann sich aber bei starker Beanspruchung als Schwachstelle erweisen. The broken surface makes a very good joint, but may prove a weakness in highly-stressed applications

Cool, anders zu sein.

Ein interessantes Merkmal des Duratec ist, dass sich der Thermostat auf der Rücklaufseite des Kühlmittelkreislaufs befindet. Der herkömmliche Ort wäre der Austritt aus dem Zylinderkopf in den Kühler. Das Problem dabei ist, dass das Kühlmittel mit unbekannter Temperatur zum Motorblock zurückfließt, wodurch Teile des Motors unterkühlt werden können.

Der Einbau des Thermostats auf der Rücklaufseite (am Eingang des Blocks) ermöglicht eine genauere Regelung der Motortemperatur. Der Clou dabei ist, dass der Thermostat als Mischventil zwischen dem heißen Bypass und dem Kühlerrücklauf funktioniert. Da der Thermostat nie „schließt“, hält er die Zirkulation im Block konstant und die Temperatur gleichmäßig. Dies bringt uns zum Streitpunkt der Elektropumpen und der Entfernung des Thermostats. Es ist nicht meine Aufgabe, die Vor- und Nachteile dieser Änderungen zu kommentieren. Ich möchte nur vorschlagen, dass die wegfallenden Konstruktionsmerkmale berücksichtigt werden.



Der Thermostat steuert eine kontinuierliche Zirkulation der Kühlflüssigkeit um den Block - eine Mischung zwischen dem kühleren Kühler und dem heißeren Bypass-Kreislauf.

Alles dreht sich?

Tassenstößel sind eine dieser mysteriösen Komponenten, die sich ohne ersichtlichen Grund drehen. Das Drehen wird erreicht, indem die Tassenstößel zur Ventilschaftmitte versetzt werden. Das Drehen sorgt für gleichmäßige Schmierung und Verschleiß.

Wenn der Tassenstößel eine Ringmarkierung auf seiner Oberfläche aufweist, dreht er sich nicht ausreichend. Solche Ringmarkierungen treten häufig bei neuen Motoren auf, verschwinden aber im Laufe des Einlaufprozesses.

Aus diesem Grund sollten immer neue Tassenstößel eingebaut werden. Während des Einlaufvorgangs schleifen sie sich ein, der Vorgang ist nicht umkehrbar!



**Das Ventil ist nicht mittig zum Tassenstößel
The position of the valve is not central in the cam follower**

Das Hauptproblem

Ein Aspekt der Duratec-Konstruktion, der bei Motorenbauern für Kopfschütteln sorgt, ist das Fehlen einer Passfedernut in der Kurbelwelle.

Das lässt sich relativ einfach erklären, wenn man den Montageprozess betrachtet - es ermöglicht einfach eine genauere Einstellung der Steuerzeiten.

Aber wie nachhaltig ist das?

Und warum schleifen die Motorentuner nachträglich eine Keilnut in Kurbelwelle und Kettenrad?

Im Werksmotor werden Reibscheiben (mit abrasiver Oberfläche) verwendet, um das Ritzel und die Riemenscheibe mit der Kurbelwelle zu verbinden. Ich habe noch nie davon gehört, dass eine davon durchgerutscht ist, aber wenn die Drehzahl steigt, könnte es theoretisch passieren.

Das Anbringen einer Nut-/Federverbindung ist wahrscheinlich eines der Dinge, die für Sicherheit in der Konstruktion sorgen. Es ist daher nützlich, während des Bauprozesses eine ungefähre Steuerzeit festzulegen, die dann später während des Aufbaus mit Hilfe eines Satzes von Nonius-Kettenrädern genau eingestellt werden kann.



**Ritzel mit Keilnuten können gekauft oder eingefräst werden
Sprockets with keyways can be purchased, or be cut into the original item**

Cool to be different.

An interesting feature on the Duratec is that the thermostat sits in the return side of the coolant circuit. The traditional place would be at the exit from the cylinder head going to the radiator. The problem with this is that the coolant returns to the block at an unknown temperature, which can over-cool parts of the engine.

Fitting the thermostat to the return side (at the input to the block) offers the opportunity to manage the engine temperature more precisely. The clever part is that the thermostat operates as a mixer valve between the hot



The thermostat controls a continuous circulation of coolant around the block - mixing between cooler radiator, and hotter bypass circuits.

bypass and the cooler radiator return. As the thermostat never 'closes', it keeps circulation inside the block constant and the temperature even.

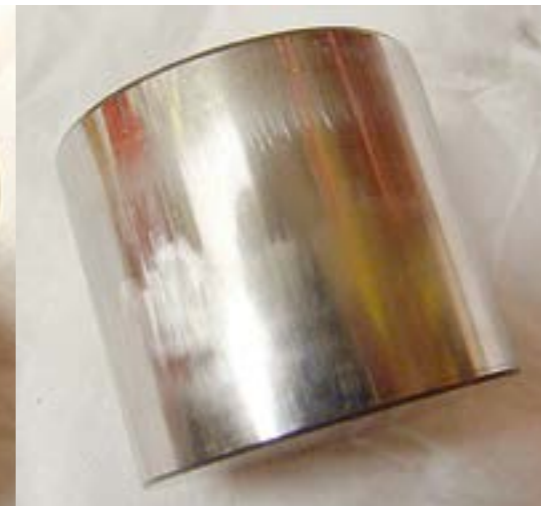
This brings us to the moot point about electric pumps and removing the thermostat. It's not for me to pass comment on the pros and cons of these modifications. All I would suggest is that consideration is given to the design features that are removed.

All in a spin?

Cam followers are one of those mysterious components that happily spin away for no apparent reason. The spin is achieved by off-setting the followers to the valve stem centre. The spinning ensures even lubrication and wear.

If your cam followers have a ring marked on their surface, then it is likely that your followers are sticking. The ring is formed by pressure changes at a particular height when it goes up and down. Ring marks like this are often seen on new engines, but they tend to settle down over time.

This is the reason that you should use brand new followers if



**Tassenstößel haben ein hartes Leben. Nach dem Einlaufen des Motors sollten sie nicht mehr verstellt werden.
Cam followers have a hard life. It's best not to change their position once the engine has run-in**

you are replacing them. There is a bedding-in process and they hone themselves into their own hole. That honing process stops as they bed in and they are less likely to settle down if they are changed to another position.

The key issue

One aspect of the Duratec design that gets engine builders hot under the collar is the lack of a keyway on the crank. This is relatively easily explained when considering the assembly process - it simply provides infinite adjustment. But how permanent is this? And why do engine builders go to the expense of machining a keyway in the crank and sprocket?

On the factory engine, friction washers (with an abrasive surface) are used to bond the sprocket and pulley to the crank. I have never known one to slip, but as the RPM goes up, theory suggests that the crank damper may struggle to stay rotationally connected.

Fitting a key is probably one of those things that is about peace of mind, and ease of build. It is useful to set approximate timing during the build process which can then be adjusted by a set of vernier cam sprockets at a later stage in the build.



**Die Keilnut muss das Ritzel einschließen, aber die Position muss stimmen.
The keyway should include the pulley, but its relationship to the trigger wheel must not be forgotten**

Spannungspunkt

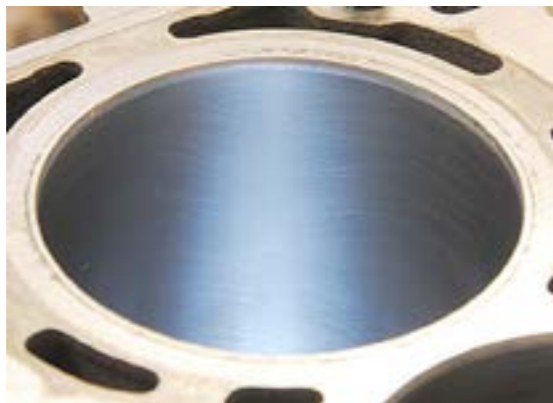
Wer schon einmal den Rückschlag des Duratec-Steuerkettenspanners erlebt hat, weiß, wovon die Rede ist! Eine „Werkzeugkiste voller Schraubenschlüssel“ beschreibt dieses Geräusch. Dieser Zustand tritt am ehesten auf der Rennstrecke nach einer Fahrzeugdrehung auf, bei der der Motor kurz rückwärts läuft. Der Standardspanner hat einen Ratschenmechanismus, der das Spiel der Steuerkette durch Öldruck beseitigt. Wenn der Motor rückwärts läuft, gibt es keinen Öldruck (die Pumpe saugt) und die Ratsche widersteht der (jetzt) ziehenden Seite der Kette. Dadurch kann der Ratschenmechanismus überlastet werden und die Kette wird sehr locker. Sie kann sogar einen Zahn überspringen. Bei den meisten Leistungssteigerungen wird daher der Spanner so modifiziert, dass die Kette immer mechanisch gespannt bleibt. Dies wird erreicht, indem an der Ratschenstange ein Distanzstück angebracht wird, der mechanisch verhindert, dass sich die Kettenführung zurückbewegt.



Um ein ungewolltes Lösen der Steuerkette zu verhindern, wird der Ratschenmechanismus des Spanners durch einen physischen Anschlag ersetzt.
Replacing the tensioner ratchet mechanism with a physical stop prevents any undesirable loosening of the timing chain

Bohren

Moderne Motoren werden im Werk gehont. Dieses Verfahren entfernt effektiv die Spitzen der geschliffenen Oberfläche und reduziert den Einlaufprozess auf ein Maß, das er bei einem neuen Motor nicht mehr erforderlich ist. Dies ist in einer Werkstatt nicht so zu erreichen, weshalb die meisten überarbeiteten Motoren einen Einlaufprozess benötigen. Dieser dauert bei Verwendung eines geeigneten Einlauföls in der Regel 20 bis 30 Minuten. Ziel ist es hier, kurzzeitig hohe Verbrennungsdrücke zu aufzubauen, damit die Kolbenringe in die gehonten Zylinderlaufflächen einlaufen.



Eine gut geschliffene Bohrung ist eine schöne Sache. Sie kann die Verdichtung und die Leistungsabgabe verbessern, wenn ein korrektes Einfahrverfahren eingehalten wird.
A nicely honed bore is a thing of beauty. It can improve the compression and power output if a correct running-in procedure is followed

Entscheidend für die Schmierung ist der Honschliff. Die Honung ist auf 40 Grad zur Horizontalen eingestellt und hält so den Ölfilm auf der Oberfläche. Die Kolbenringe gleiten dann mit minimalem Verschleiß über den Ölfilm. Das Öl kann die Kolbenringe relativ leicht in beide Richtungen passieren.

Das Öl haftet an der Zylinderwand und wird dort gekühlt. Es überlebt den Verbrennungszyklus und kehrt beim nächsten Aufwärtshub zur Sumpfseite zurück. Das Verhältnis von Öl nach oben zu Öl nach unten bestimmt die Ölmenge, die der Motor verbrennt. Die Kolbenringe sind so konstruiert, dass sie mit Hilfe eines Abstreifrings zum Sumpf hin „pumpen“. Dies kann so effektiv sein, dass der Ölverbrauch fast vernachlässigbar ist, jedoch nie Null sein darf.

Überraschend viel Öl strömt in beide Richtungen an den Ringen vorbei - der Abstreifring ist so konstruiert, dass er den Ölstrom in Richtung Sumpf lenkt.
There is a surprisingly large quantity of oil that flows past the rings in both directions - the scraper ring is designed to bias the passage of oil towards sump

with a suitable running-in oil. The aim is to have short bursts of sufficient combustion pressures to push the rings hard out so they bed in before the honed surface plateaus.

The honing finish is vital for the lubrication of the bores. The scratches are set at 40 degrees to horizontal and hold a film of oil on the surface. The piston rings then 'hydroplane' over the oil film with minimal wear.

Oil passes the piston rings in both directions relatively easily. The oil adheres to the cylinder wall where it is kept cool and survives the combustion cycle to return to the sump side on the following upward stroke. The ratio of oil going upwards, to that going downwards, defines the amount of oil the engine burns. Piston rings are designed to bias 'pumping' towards the sump by using a scraper ring. This can be so effective that oil consumption can be negligible.

Abschließend

Da die Duratec-Kurbelwelle über keine Passfedern verfügt, musste werkseitig eine zuverlässige Möglichkeit zur Einstellung des OT geschaffen werden. Ford erreicht dies mit einem Stift, der in eine Gewindebohrung im Block passt. Er berührt eine ebene Fläche am Gegengewicht der Kurbel. Da hierfür eine bearbeitete Fläche an der Kurbelwelle verwendet wird, ist das Ford-Werkzeug sehr genau. Aftermarket-Werkzeugsätze sind jedoch weniger genau und müssen normalerweise überprüft und kalibriert werden. Man kann auch einfach eine passende Schraube auf Länge schleifen, um den gleichen Job zu erledigen.



Das Werk verwendet eine in die Kurbel geschliffene Fläche, um den oberen Totpunkt zu bestimmen.
The factory uses a flat ground into the crank to locate TDC (1)



Die meisten Nockenwellen sind mit Stiften versehen, um unerwünschtes Durchrutschen zu verhindern; außerdem sind sie einstellbar.
Most aftermarket cams will be pinned to prevent any unwanted slippage. Vernier adjustment then becomes a necessity

Point of Tension

If you have ever had a Duratec tensioner reset whilst driving, you'll know about it! A 'bag of spanners' hardly begins to describe the nature of this heart-stopping noise. This condition is most likely to occur on track after a spin where you may have inadvertently run the engine backwards.

The standard tensioner has a ratchet mechanism which is designed to remove the slack from the timing chain when there's no oil pressure. If the engine runs backwards, there is no oil pressure (the pump sucks) and the ratchet finds itself resisting the (now) pulling side of the chain. This can overwhelm the ratchet mechanism and the chain becomes very slack. There's the potential for it to jump a tooth too.

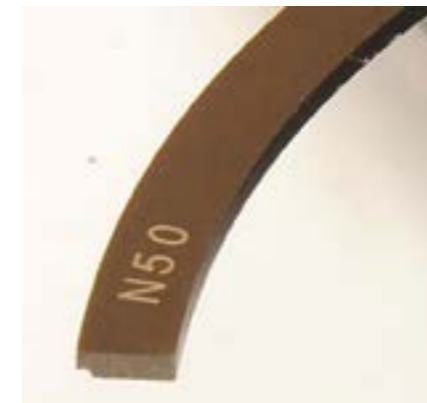
Die neuen Spannschlösser werden mit einem Splint geliefert, der nach der Montage entfernt werden muss - nicht vergessen! Die modifizierte Version muss fest angezogen werden, um das Spiel auf ein Minimum zu reduzieren.
Replacing the tensioner ratchet mechanism with a physical stop prevents any undesirable loosening of the timing chain

So most performance builds will modify the tensioner to tension the chain mechanically at all times. This is done by adding a spacer to the ratchet bar which mechanically stops the chain guide from moving back.

Boring

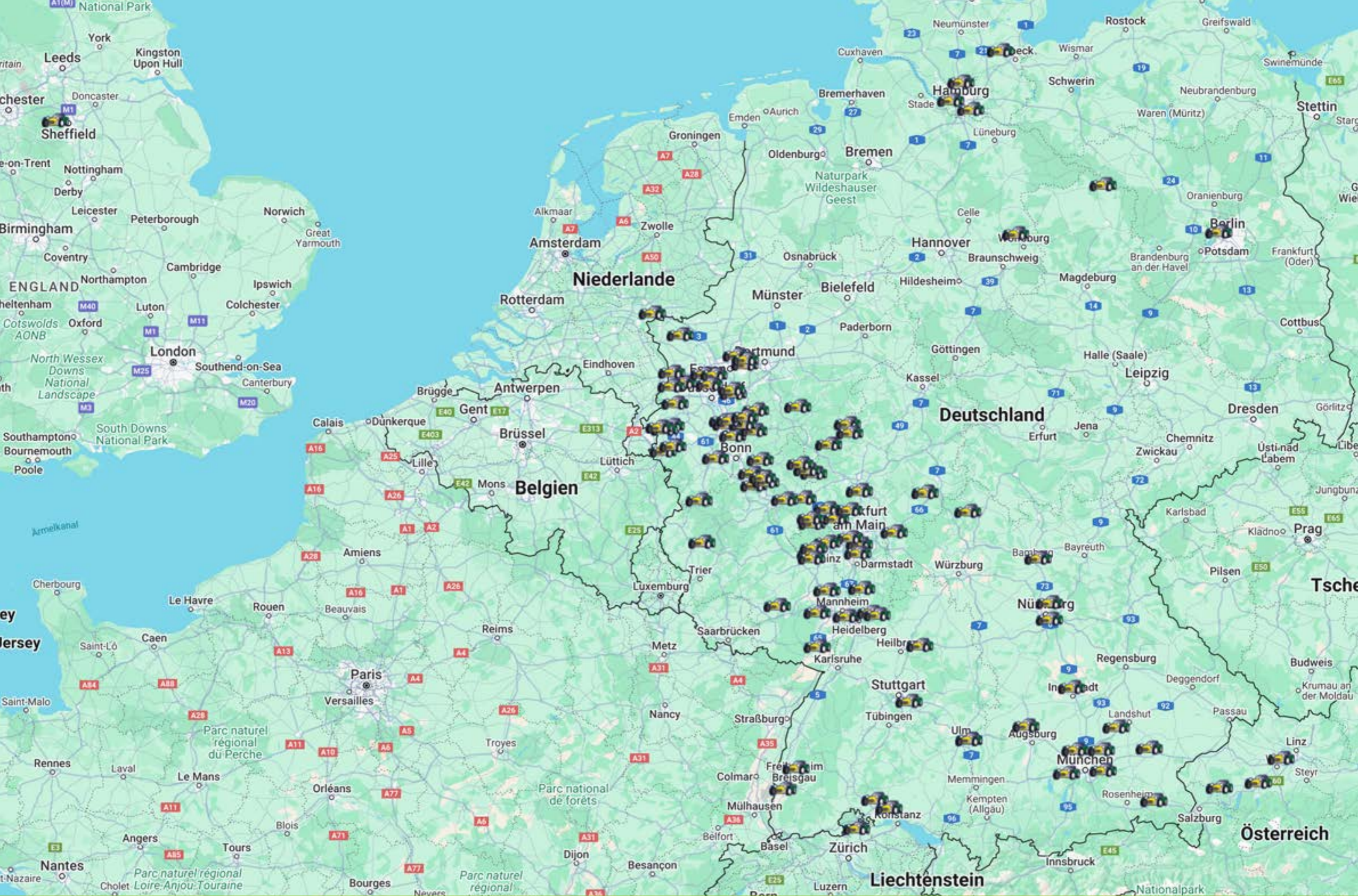
Modern engines are plateau honed in the factory. The process effectively removes the peaks from the honed finish and reduces the running-in process to the point that it is no longer a major consideration for a new engine.

This is not easy to replicate in a workshop, nor necessarily desirable for that matter, and most rebuilt engines will require running-in. It's normally 20-30 minutes of increasing load on and off (or to the engine builder's chosen method)



Locking up

The lack of keyway on the Duratec crank required the factory to provide a reliable way to set TDC. The Duratec achieves this with a peg that fits in a threaded hole in the block. It touches a flat ground on the crank counter balance weight. As this uses a machined surface on the crank, it is very accurate when using the Ford tool. However, the aftermarket locking kits are less accurate and they usually need to be checked and calibrated. You can just grind a bolt to length to do the same job.



Mein Profil

Ich lernte den Duratec-Motor vor zwölf Jahren kennen, als ich 2008 meinen eigenen R400D kaufte. Es dauerte nicht lange, bis ich mich mit der Aufrüstung des Duratec-Motors beschäftigte. Ich habe keine offizielle Qualifikation in irgendeiner Disziplin der Fahrzeugtechnik, aber Motoren sind meine Leidenschaft und es hat mir immer Spaß gemacht, mir die Hände schmutzig zu machen. Als Teenager war die Arbeit an Renn- und Rallyemotoren Routine, und im Laufe der Jahre hatte ich das Privileg, an einigen erstaunlichen Oldtimer-Flugzeugmotoren zu arbeiten.



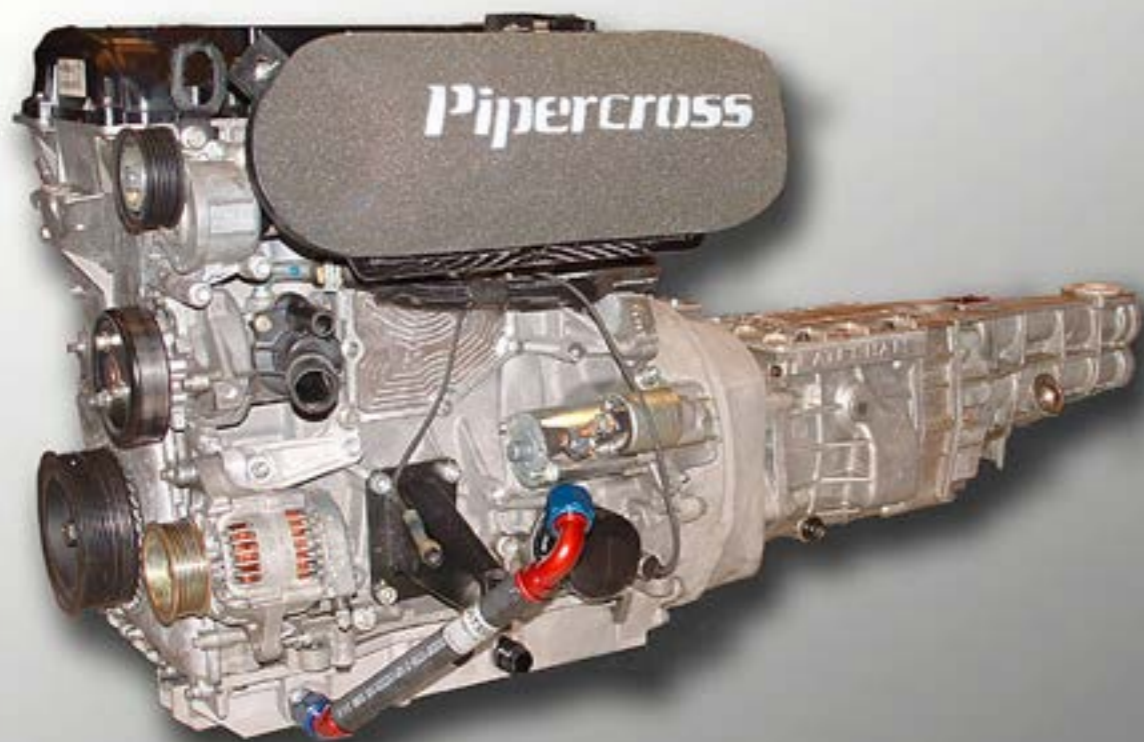
Die Rallye Morris Marina war nichts für schwache Nerven. *Rallying a Morris Marina was not for the mechanically faint-hearted*

My Profile

My introduction to the Duratec engine was twelve years ago when I purchased my own R400D in 2008. It wasn't long before I was busy upgrading the Duratec engine..
I'm not formally qualified in any discipline automotive engineering, but engines are my passion and getting my hands dirty has always been a pleasure. As a teenager, working on race and rally engines was routine and over the years I have been privileged to work on some amazing vintage aircraft engines.



Vorbereitung eines Bristol-Mercury-Motors für Start und Flug. Diese Westland Lysander von 1938 fliegt jetzt in der Sammlung Shuttleworth. *Preparing a Bristol Mercury engine for start-up and power run. This 1938 Westland Lysander is now flying with the Shuttleworth collection*



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



- OFFICIAL CATERHAM IMPORTER IN AUSTRIA**
 - Caterham Dealership • Maintenance/Service for Caterham cars • Repair Workshop
- CATERHAM TUNING**
 - Tuning Kits, Engine conversions, etc. • Tuning Parts (worldwide shipping)
 - Development & manufacturing in Austria
- CATERHAM MOTORSPORT**
 - Rent a Cockpit (in one of our race-cars) • Tuning/Setup for race-cars
 - Custom built race-cars



JUBU Performance GmbH

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

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

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

LOTUS SEVEN LIZENZBAUTEN

Story von Martin Stather

1973 trat Lotus die Rechte am Lotus 7 an Caterham Car Sales ab. Dort sollte weiterhin der Seven S 4 in Lizenz gebaut werden. Lotus bekam für die Produktionsrechte einen bestimmten Betrag, der nicht öffentlich kommuniziert wurde. Außerdem entwickelte Lotus ein neues Emblem für den Seven, da das Lotus-Emblem aus Haftungsgründen nicht weiterverwendet werden durfte. Offenbar hatte man gemischte Erfahrungen damit gemacht, die man nicht wiederholen wollte, siehe weiter unten. Der Wagen sollte von nun an einfach als „Seven“ verkauft werden, Caterham Car Sales firmierte als Hersteller unter „Seven Cars Limited“. Da das Publikum jedoch immer vom „Caterham Seven“ sprach, wurde sehr bald der Name dahingehend geändert.

Im Rückblick scheint es merkwürdig, dass Lotus (i.e. Colin Chapman) das o.k. für eine mehr oder weniger komplette Neuentwicklung des Seven gegeben hatte, da die Serie 3 doch offenbar mehr Geld gekostet hatte, als er für die Firma generieren sollte. Lotus verlor offenbar pro Auto zwischen 100 und 110 Pfund Sterling. Hauptkosten waren die aufwendigen und teuren Gitterrohrrahmen von Arch Motors. Am einfachsten wäre es gewesen, den Seven einzustellen, was Chapman ja schon lange vorhatte, da er eher ins Luxussegment drängte. Wenn der Seven Geld bringen sollte, musste er in jedem Fall einfacher und vor allem kostengünstiger zu produzieren sein, eine Vorgabe, die Lotus Components seit der Serie 1 immer wieder zu hören bekam. Mike Warner, frisch gebackener Chief Executive bei Components, wusste, was zu tun war.

1. einfachere Bauweise als der arbeitsintensive Serie 3 und
2. größere Volumenzahl.

Geplant waren bis zu 2.000 Autos im Jahr (zum größten Teil für den Export gedacht). Warner, bis 1967 Chef des Einkaufs bei Lotus, hatte die Firma verlassen, um sich als Hersteller von Leichtmetallrädern selbständig zu machen. Bald darauf, im Frühjahr 1968, lud Chapman den völlig überraschten Warner zu einem Mittagessen gemeinsam mit Fred Bushell, dem Finanzchef, ein, bot ihm den Job als Manager bei Lotus Components an und kaufte ihm beim Dessert gleich noch seine Firma ab, die dann, für die Serie 3 und den Europa, als „Brand Lotus Wheels“ Räder produzierte.

Warner gedachte, stärker in den Export zu investieren. Das war mit dem alten Seven schwierig, da viele Länder dafür keine Zulassung gaben. Also blieb nichts anderes übrig, als ein komplettes Re-Design zu wagen, das den Seven in eine andere Liga Sportwagen platzieren sollte, irgendwo zwischen Beach Bug-

gy, Triumph Spitfire und Austin Healey Sprite/MG Midget. Ein zivilisiertes Auto für die 70er Jahre sollte es sein, mit besserem Wetterschutz und etwas mehr Komfort. Als Einstieg in die Welt der Lotus-Fahrzeuge wäre ein solcher neuer Seven ideal gewesen.

In der Zwischenzeit kam Warner der Zufall zu Hilfe, der seine Export-Ambitionen befeuern sollte.

Ein Seven für Südamerika

Richard Vignoles, ein Uruguayer, der vom Anfang der 60er Jahre Service- und Werkstatteleiter in Colon, in der Nähe von Montevideo arbeitete, kam im Juli 1967 nach England. Bei Ford in Dagenham nahm er an Servicekursen sowie einem Programm zur Erlangung eines MBA (Master of Business Administration) teil und arbeitete in seinen Sommerferien dort, um etwas Geld zu verdienen. Er brachte Ford Cortinas nach Hethel zu Lotus, die dort Lotus Cortinas aus den Autos machten. Vignoles war von Lotus und insbesondere dem Seven so beeindruckt, dass er Mike Warner aufsuchte und ihm einen Vorschlag machte, nämlich den Seven auch in Uruguay zu montieren. Sein Geschäftspartner dabei sollte Jorge Mutio, der Eigentümer eines der größten Weingüter in Uruguay, der Bodegas Santa Rosa in Montevideo, sein, den Vignoles von einer gemeinsamen Leidenschaft für den Kartsport und Formelrennen kannte. Während eines Besuches von Mutio während des Pariser Autosalons beschlossen die beiden, Warner ihren Vorschlag zu präsentieren. Im Laufe der Verhandlungen entschied man sich aus logistischen Gründen jedoch, lieber in Argentinien zu montieren, da die dortige Automobilindustrie Zulieferer für Teile, insbesondere des Motors, sein konnte. Damit kam Edgardo Boschi ins Spiel, ein Argentinier aus Buenos Aires, wiederum ein Bekannter von Mutio



Lotus Seven Argentio mit Fiat Motor
Lotus Seven Argentio with Fiat engine

aus der Rennsportszene, der seine Garage für die Montage des ersten Prototyps anbot.

Als ersten Schritt kaufte Vignoles einen Seven-Bausatz und baute ihn unter der Aufsicht der Lotus-Mannschaft im Werk in Hethel zusammen. Im Januar 1969 wurde das Auto nach Buenos Aires verschifft. Der argentinische Seven sollte mit Fiat-Mechanik gebaut werden, da Fiat in Argentinien über eine große Niederlassung verfügte und der Lieferung von Motoren zustimmte. Der erste Prototyp wurde im Frühjahr in einer Garage in Martinez (ein Stadtteil von Buenos Aires) in der Ruta Panamericana 935, die die Gesellschafter erworben hatten, mit einem 81 PS starken 1500er Fiat-Motor auf die Räder gestellt. Er hatte (der schlechten südamerikanischen Straßen

LOTUS SEVEN LICENCE BUILDINGS

In 1973, Lotus ceded the rights to the Lotus 7 to Caterham Car Sales. The Seven S 4 was to continue to be built there under licence. Lotus received a certain amount for the production rights, which was not publicly communicated. Lotus also developed a new emblem for the Seven, as the Lotus emblem could no longer be used for liability reasons. Apparently they had had mixed experiences with it, which they did not want to repeat, see below. From then on, the car was to be sold simply as a 'Seven', with Caterham Car Sales operating as the manufacturer under the name 'Seven Cars Limited'. However, as the public always spoke of the 'Caterham Seven', the name was soon changed accordingly.

In retrospect, it seems strange that Lotus (i.e. Colin Chapman) had given the go-ahead for a more or less complete redevelopment of the Seven, as the Series 3 had apparently cost more money than it was supposed to generate for the company. Lotus apparently lost between 100 and 110 pounds sterling per car. The main cost was the complex and expensive Arch Motors tubular frame. The easiest thing to do would have been to discontinue the Seven, which Chapman had long intended to do, as he was pushing more into the luxury segment. If the Seven was to make money, it had to be simpler and, above all, cheaper to produce, a requirement that Lotus Components had been hearing time and again since Series 1. Mike Warner, newly appointed Chief Executive at Components, knew what had to be done.

1. a simpler design than the labour-intensive Series 3 and
2. larger volume.

The plan was to produce up to 2,000 cars a year (mostly for export). Warner, head of purchasing at Lotus until 1967, had left the company to set up his own business as a manufacturer of alloy wheels. Soon afterwards, in the spring of 1968, Chapman invited the completely surprised Warner to lunch with Fred Bushell, the head of finan-

ce, offered him the job as manager at Lotus Components and, over dessert, bought his company, which then produced wheels for the Series 3 and the Europa as 'Brand Lotus Wheels'.

Warner wanted to invest more in exports. This was difficult with the old Seven, as many countries did not authorise it. So there was nothing left to do but venture a complete redesign that would place the Seven in a different league of sports cars, somewhere between the Beach Buggy, Triumph Spitfire and Austin Healey Sprite/MG Midget. It was to be a more civilised car for the 1970s, with better weather protection and a little more comfort. Such a new Seven would have been ideal as an entry into the world of Lotus vehicles.

In the meantime, Warner was helped by chance, which fuelled his export ambitions.

A Seven for South America

Richard Vignoles, a Uruguayan who had worked as a service and workshop manager in Colon, near Montevideo, from the early 1960s, came to England in July 1967. He attended service courses and an MBA (Master of Business Administration) programme at Ford in Dagenham and worked

... somewhere between the Beach Buggy, Triumph Spitfire and Austin Healey Sprite/MG Midget.



Argentinischer Seven
Argentinian Seven

there in his summer holidays to earn some money. He took Ford Cortinas to Hethel to Lotus, who turned the cars into Lotus Cortinas. Vignoles was so impressed by Lotus and the Seven in particular that he went to see Mike Warner and made him a proposal to assemble the Seven in Uruguay as well. His business partner was to be Jorge Mutio, the owner of one of the largest wineries in Uruguay, Bodegas Santa Rosa in Montevideo, whom Vignoles knew from a shared passion for karting and formula racing. During a visit to Mutio at the Paris Motor Show, the two decided to present their proposal to Warner. In the course of negotiations, however, it was decided for logistical reasons that it would be better to assemble the car in Argentina, as the local automotive industry could supply parts, particularly for the engine. This brought Edgardo Boschi into the picture, an Argentinian from Buenos Aires, again an acquaintance of Mutio from the racing scene, who offered his garage for the assembly of the first prototype.

As a first step, Vignoles bought a Seven kit and assembled it under the supervision of the Lotus team at the factory in Hethel. In January 1969, the car was shipped to Buenos Aires. The Argentine Seven was to be built with Fiat mechanics, as Fiat had a large subsidiary in Argentina and agreed to supply engines. The first prototype was put on wheels in the spring in a garage in Martinez (a district of Buenos Aires) in the Ruta Panamericana 935, which the partners had ac-



Boschi, Mutio und Vignoles mit ihrem Produkt
Boschi, Mutio and Vignoles with their product

wegen) weichere Stoßdämpfer, Fiat-Leichtmetallräder und die Vergaser auf der linken Seite wie in der Serie 2. Mike Warner flog im Juni '69 nach Argentinien und war mit dem Prototyp offenbar sehr zufrieden. Daraufhin gründeten Richard Vignoles, Edgardo Boschi und Jorge Mutio mit dem Segen Hethels die Firma Lotus Argentina SA. Lotus genehmigte sogar die Verwendung des Firmenlogos auf der Nase des Seven! Um auch den Segen von Fiat Italien zu bekommen, wurde der Prototyp nach Turin verschifft und erhielt dort auch das Placet der Fiat-Bosse. Aber Vignoles hatte noch eine Alternative im Sinn und reiste mit einem weiteren Prototyp mit Renault-Motor und Mechanik nach Uruguay, da er die Hoffnung auf eine Produktion in seinem Heimatland offenbar noch nicht aufgegeben hatte. Renault zeigte jedoch kein Interesse.

1971 kam Colin Chapman nach Buenos Aires zum Grand Prix von Argentinien und besuchte dabei auch die Werkstatt von Lotus Argentina. Offenbar war er hinreichend beeindruckt, auch wenn das gesamte Unternehmen in einer Garage von ca. 60 qm Platz fand - das kannte er ja noch von den eigenen Anfängen...

Die Produktion kam jedoch nur langsam voran, bald gab es Streitigkeiten der beiden Finanziers Boschi und Mutio über Finanzielles, die die Fertigung weiter verlangsamen. Schließlich übernahm Boschi im Juli 1971 die Firma alleine, Vignoles trennte sich von seinen Partnern, heiratete und ging nach England zurück. 1975 schließlich wurde der letzte Lotus Seven Argentino gebaut, die Angaben zur Gesamtproduktion schwanken zwischen 39 und 51 Einheiten.

Der Joker: Series 4

Es ist immer behauptet worden, dass Chapman keine Ahnung von der Entwicklung des Series 4 hatte und er von der Präsentation des Prototyps völ-

lig überrascht wurde, aber das Gegenteil ist der Fall. Alan Barrett, der die neue Außenform um das Design-Team von Warner herum gestaltete, erzählte, dass Chapman mit grundsätzlich allen Dingen, die Lotus betrafen, befasst war und er regelmäßig durch die Fabrik ging, um sich alles anzusehen und äußerst wütend werden konnte, wenn er etwas entdeckte, das ihm nicht gefiel. Er wusste über alles genau Bescheid und bei einem Meeting mit Warner, Peter Lucas und Alan Barrett wurde ihm das Modell zum S 4 vorgeführt.

Bereits im Oktober 1969 war der erste Prototyp fertig. Zur Enthüllung der 3 Prototypen in Hethel wurde Caterhams Boss Graham Nearn dazu gebeten. Er hatte im Vorfeld versucht, auf den Entwurf Einfluss zu nehmen, da ihm ein nur leicht veränderter S 3 vorschwebte, von dem er annahm, er sei gut zu verkaufen - und er musste ihn verkaufen, schließlich hatte er die Exklusiv-Vertriebsrechte! Die Leute bei Lotus sahen allerdings keine Veranlassung, sich ins Werk pfuschen zu lassen und verzichteten darauf, ihn zu konsultieren. Colin Chapman und seine Frau Hazel waren ebenfalls bei der Vorstellung anwesend. „Verdammt Hazel - sie haben ein neues Auto gebaut!“ war Chapmans belustigte Reaktion. Nearn hingegen war ziemlich schockiert - das war also das Auto, das er nun verkaufen sollte. Zu seiner nicht geringen Erleichterung wurden 5 weitere Vertragspartner als Verkaufsstellen benannt, um den Verkauf richtig anzukurbeln. Nearn war seinen Exklusivvertrag zwar los, hatte aber auch nicht die alleinige Verantwortung, da das neue Auto ja deutlich mehr Stückzahlen sehen sollte - in der Theorie.

Im März 1970 wurde der S 4 (dessen komplette Neuentwicklung auch mit einer neuen Type-Nr., nämlich Lotus Type 60, belohnt wurde) dann offiziell auf dem Genfer Autosalon vorgestellt. Im Kern bestand er aus einer sehr simplen, neuen Mischung von Leiterrohrrahmen/Gitterrohrrahmen mit aufgeschweißten Stahlplatten rund ums Cockpit.

„Verdammt Hazel - sie haben ein neues Auto gebaut!“ war Chapmans belustigte Reaktion. Nearn hingegen war ziemlich schockiert - das war also das Auto, das er nun verkaufen sollte.

Die Karosserie, einer Badewanne nicht unähnlich, bestand aus einem Stück in Fiberglas mit integriertem Armaturenbrett und ebenso integrierten rückwärtigen Kotflügeln. Die Motorhaube incl. Nase war ein eigenes Teil, das vorn angeschlagen wurde, ebenso die vorderen Kotflügel, die ebenso separat montiert wurden. Die GFK-Karosserie wurde bei Lotus selbst gegossen, ein wichtiger Kostenfaktor, da dies wesentlich günstiger war als die alte Aluminiumkonstruktion. Außerdem versprach man sich von einer trendigen Karosserieform, die hervorragend in die beginnenden 70er Jahre passte, einen Erfolg als Einstiegsmodell für potentielle Lotus-Kunden. Jedes Fahrzeug erhielt einen Aufkleber an der Windschutzscheibe: „Lotus Motoring Begins Here“. Der S 4 war in den Farben Gelb, Rot, Weiß, Blau, Orange und Limettengrün erhältlich - die GFK-Karosserie jeweils durchgefärbt statt lackiert. Anfangs wurden die vorderen Blinker (wie beim S 3 SS) rechts und links der Nase platziert, später jedoch in die Kotflügel vorn integriert. Arch fabrizierte weiterhin die Chassis, allerdings unterstützt von Griston Engineering, da die verlangten Stückzahlen ihre Fertigungskapazitäten überschritten. Die Escort-Hinterachse wurde beibehalten, der traditionelle A-Rahmen jedoch verworfen und dafür mit diagonalem Stabilisator und 4 Zug- und Schubstreben versehen. Die Vorderachskonstruktion mit Doppelquerlenkern und separatem Querstabilisator kam jetzt vom Europa statt vom alten Mark 12 (da diese billiger herzustellen und sowieso verfügbar war). Bei der Motorisierung blieb der Lotus-Holbay Twin Cam die bei weitem beliebteste Variante, aber auch ein 1600er und ein günstiger 1300er (der recht selten verbaut wurde, da man für Ein- bzw. Ausbau ein Rahmenrohr heraustrennen musste) war zu haben; Leistungsausbeute von 72 bis 125 PS. Es gab nun keinen „Super Seven“ mehr - alle Motorvarianten mussten sich mit der Bezeichnung „Seven“ begnügen. Die Batterie, Quell einiger Freude, besonders von Kurzschlüssen mit der Motorhaube bei frühen Sevens, wanderte vom Motorraum ins Gepäckfach. Dafür wanderte der Benzineinfüllstutzen von der Rückseite (bei frühen Sevens im Gepäckfach) auf die Oberseite des linken hinteren Kotflügels. Wie beim S 3 gab es hinten Trommel- und vorne Scheibenbremsen. Eine Burman-Zahnstangenlenkung auf Triumph-Basis sorgte für die nötige Kurvenfreudigkeit. Der Innenraum war in Breite und Länge endlich etwas gewachsen, gekoppelt mit bequemeren Sitzen, die (allerdings nur im Export-Modell) sogar verstellbar waren! 6 (statt 5) Instrumente bauten sich nun direkt vor dem Fahrer auf, eine neue Krückstock-Handbremse (aus dem Elan) befand sich rechts an der Seitenwand - nicht wesentlich geschickter zu bedienen als bei den Vorgänger-Mo-



Lotus Seven Argentino

quired, with an 81 hp 1500 Fiat engine. It had softer shock absorbers (due to the poor South American roads), Fiat alloy wheels and the carburetors on the left-hand side as in the Series 2. Mike Warner flew to Argentina in June '69 and was apparently very satisfied with the prototype. Richard Vignoles, Edgardo Boschi and Jorge Mutio then founded the company Lotus Argentina SA with Hethel's blessing. Lotus even authorised the use of the company logo on the nose of the Seven! In order to get the blessing of Fiat Italy, the prototype was shipped to Turin, where it also received the approval of the Fiat bosses. But Vignoles still had an alternative in mind and travelled to Uruguay with another prototype with a Renault engine and mechanics, as he had obviously not yet given up hope of production in his home country. Renault, however, showed no interest.

In 1971, Colin Chapman travelled to Buenos Aires for the Argentine Grand Prix and also visited the Lotus Argentina workshop. He was obviously sufficiently impressed, even though the entire company was housed in a garage of around 60 square metres - something he remembered from his own beginnings...

Production progressed slowly, however, and soon the two financiers Boschi and Mutio had disputes over financial matters, which further slowed down production. Finally, Boschi took over the company alone in July 1971, Vignoles parted company with his partners, married and returned to England. The last Lotus Seven Argentino was finally built in 1975, with total production figures varying between 39 and 51 units.

The Joker: Series 4

It has always been claimed that Chapman had no idea about the development of the Series 4 and that he was taken completely by surprise by the presentation of the prototype, but the opposite is true. Alan Barrett, who designed the new exterior mould around the Warner design team, said that Chapman was involved with basically all things Lotus and that he regularly walked round the factory to look at everything and could get extremely angry if he found something he didn't like. He knew everything inside out and at a meeting with Warner, Peter Lucas and Alan Barrett, he was shown the model for the S 4.

The first prototype was ready in October 1969. Caterham's boss Graham Nearn

was invited to the unveiling of the three prototypes in Hethel. He had tried to influence the design in advance, as he had in mind an only slightly modified S 3, which he thought would sell well - and he had to sell it, after all he had the exclusive distribution rights!

However, the people at Lotus saw no reason to interfere with his work and decided not to consult him. Colin Chapman and his wife Hazel were also present at the launch. 'Blimey Hazel - they've built a new car!' was Chapman's amused reaction. Nearn, on the other hand, was quite shocked - so this was the car he was now supposed to sell. To his no small relief, 5 other contractors were named as outlets to really boost sales. Nearn was rid of his exclusive contract, but he didn't have sole responsibility, as the new car was supposed to see significantly more sales - in theory.

In March 1970, the S 4 (whose completely new development was also rewarded with a new type number, namely Lotus



Lotus Seven Argentio 1500

Type 60) was officially presented at the Geneva Motor Show. At its core, it consisted of a very simple, new mixture of a ladder-type tubular frame/tubular lattice frame with welded steel plates around the cockpit. The body, not unlike a bathtub, consisted of a single piece of fibreglass with an integrated dashboard and equally integrated rear wings. The bonnet, including the nose, was a separate part that was attached at the front, as were the front wings, which were also mounted separately. The GRP body was cast by Lotus itself, an important cost factor, as this was considerably cheaper



Lotus Seven Argentio

than the old aluminium construction. In addition, it was hoped that a trendy body shape, which fitted perfectly into the early 1970s, would be a success as an entry-level model for potential Lotus customers. Each vehicle was given a sticker on the windscreen: 'Lotus Motoring Begins Here'. The S 4 was available in the colours yellow, red, white, blue, orange and lime green - the GRP body was coloured through instead of painted. Initially, the front indicators (as on the S 3 SS) were positioned to the right and left of the nose, but were later integrated

'Blimey Hazel - they've built a new car!' was Chapman's amused reaction. Nearn, on the other hand, was quite shocked - so this was the car he was now supposed to sell.

into the front wings. Arch continued to manufacture the chassis, albeit with the support of Griston Engineering, as the required quantities exceeded their production capacities. The Escort rear axle was retained, but the traditional A-frame was discarded in favour of a diagonal stabiliser bar and 4 tension and thrust struts. The front axle design with double wishbones and separate anti-roll bar now came from the Europa instead of the old Mark 12 (as this was cheaper to produce and available anyway). The Lotus-Holbay Twin Cam remained by far the most popular engine variant, but there was also a 1600cc and a cheaper 1300cc (which was very rarely fitted, as a frame tube had to be cut out for installation or removal); power output ranged from 72 to 125 hp. There was no longer a 'Super Seven' - all engine variants had to make do with the designation 'Seven'. The battery, the source of some joy, especially from short circuits with the bonnet on early Sevens, moved from the engine compartment to the luggage compartment. Instead, the petrol filler neck moved from the rear (in the luggage compartment on early Sevens) to the top of the left rear wing. As with the S 3, there were drum brakes at the rear and disc brakes at the front. A Burman rack-and-pinion steering system based on the Triumph provided the necessary cornering ability. The interior had finally grown somewhat in width and length, coupled with more comfortable seats, which were even adjustable (but only in the export model)! 6 (instead of 5) instruments were now positioned directly in front of the driver, a new crutch-stick handbrake (from the Elan) was located on the right-hand side wall - not much more skilful to operate than in the previous models. The steering wheel shrank from 14 to 13 inches in diameter, which made threading the legs a little easier. However, this was made more difficult by the fact that the front mudguards had to be pulled towards the rear ones - you had to get over them first - much to the amusement of the driver with fashionably miniskirted female passengers. To the disgust of gouty Seven veterans, the pinnacle of decadence was a heater, a cigarette lighter and a reading light as extras! If you wanted, you could even order a hard-top - only 12 of these were sold. The doors had sliding windows - any more wishes?

All tests were satisfactory and the initial sales figures were encouraging: up to 15 kits a week left the factory. However, the clientele had also changed. Customers were now returning cars because they



Chassis plate S4 New Zealand

dellen. Das Lenkrad schrumpfte von 14 auf 13 inch Durchmesser, was das Einfädeln der Beine etwas erleichterte. Dieses wurde jedoch wiederum erschwert durch das Heranziehen der vorderen Kotflügel an die hinteren - da musste man erstmal drüber weg - zum nicht geringen Vergnügen des Fahrers bei modisch miniberockten Beifahrerinnen. Den Gipfel der Dekadenz bildeten zum Abscheu gichtiger Seven-Veteranen als Extras eine Heizung, ein Zigarettenzünder sowie ein Leselicht! Wer wollte, konnte sogar ein Hardtop ordern - nur 12 Exemplare wurden davon verkauft. Die Türen wiesen Schiebefenster auf - noch Wünsche? Alle Tests fielen zur Zufriedenheit aus und die anfänglichen Verkaufszahlen waren ermutigend: bis zu 15 Kits pro Woche verließen die Fabrik. Allerdings hatte sich auch die Kundschaft verändert. Kunden gaben jetzt Wagen zurück, weil sie klapperten oder Wasser in den Innenraum drang - und waren mit der Auskunft, dass man da leider nichts tun könne, kaum zufrieden zu stellen. Ein bahnbrechender Fortschritt, wie man das von Lotus inzwischen erwartete, war der Wagen sicherlich nicht. Auch die Exportzahlen waren nicht wirklich berauschend; nur im englischen Inland verkaufte sich der S 4 besser als jeder Seven zuvor.

Einen kleinen Wermutstropfen hatte Caterhams Boss, Graham Nearn, jedoch zu schlucken: Lotus vergab gleichzeitig die Produktionsrechte am Seven S 4 nach Neuseeland, an die dortige Firma Steel Brothers.

Ein Seven für Down Under: Steel Brothers, Neuseeland

Steelbro wurde 1878 von den beiden Brüdern Joseph und David Steel gegründet und hieß ursprünglich Steel Bros Canterbury Coach Factory und war in der Lincoln Road in Addington (heute ein Vorort von Christchurch) beheimatet.

Das Unternehmen stellte zunächst Pferdewagen und Kutschen her. Bis 1895 beschäftigten die Brüder Steel 22 Mitarbeiter.



Autoclasica Motor Show Buenos Aires 2018

In den frühen 1900er Jahren begann das Unternehmen mit der Herstellung von Kraftfahrzeugkarosserien, zunächst für Nutzfahrzeuge, dann für Privatwagen. Während der Kriegsjahre wurden von der Firma eine Reihe von Militärprodukten hergestellt, um die Kriegsanstrengungen zu unterstützen, darunter Traktoren, Lastkähne, Baumaschinen und sogar Scheinflugzeuge für die Platzierung auf einer Reihe von Flughäfen auf der Südspitze Neuseelands. Bis 1952 beschäftigte das Unternehmen rund 100 Mitarbeiter.

1960 begann das Unternehmen mit der Montage von Kranen an schweren Anhängern und LKW-Aufbauten. 1967 wurde eine Vereinbarung mit Toyota erzielt und der erste in Neuseeland montierte Toyota Corona konnte vom Band der Motor Assemblies der Steel Brothers laufen. Ab 1973 und bis 1979 montierte und exportierte Steel Brothers Lotus Seven S 4 Fahrzeuge. Lotus lieferte 95 Kits nach Neuseeland. Steel Brothers boten eine deutlich verbesserte Ausstattung an, als dies in Großbritannien der Fall gewesen war, u.a. mit Handschuhfach in der Mittelkonsole, Radio, Windschutzscheiben-Waschdüsen sowie Hardtop (das es theoretisch auch in GB zu kaufen gab, praktisch jedoch fast nie geordert wurde). Da die Autos in Neuseeland vorwiegend von rennbegeisterten Enthusiasten erworben wurden, boten Steel Brothers modifizierte Motoren, kürzere Übersetzung und ein einstellbares Fahrwerk ab Werk an. Damit waren die Wagen im Rennsport sehr erfolgreich. Im März 1979 wurde der letzte Seven S 4 in Neuseeland gebaut.

Steel Brothers hatten die Ambition, den Seven im Laufe der Jahre zu modernisieren und wollten einen etwas breiteren S4, genannt Lotus 907, mit dem Doppelnockenwellenmotor 907 bauen und gaben im Frühjahr 1978 bekannt, diesen nach den USA exportieren zu wollen. Der amerikanische Importeur verfügte jedoch nicht über die nötigen finanziellen Mittel und so entstand nur ein Prototyp, der sich heute in den USA befindet.

Damit endete das Kapitel der Lizenzbauten; von nun an war allein Caterham **Custodians of the legend!**

When you get into the Hyundai after several hours in the Seven, you feel like you're in a bus: huge steering wheel, high seating position, everything is soft and sluggish.

However, Caterham's boss, Graham Nearn, had a small downer to swallow: Lotus simultaneously awarded the production rights for the Seven S 4 to New Zealand, to the local company Steel Brothers.

were rattling or water was leaking into the interior - and were hardly satisfied with the information that unfortunately nothing could be done. The car was certainly not a ground-breaking advance, as was now expected of Lotus. The export figures were also not really exhilarating; only in the UK did the S 4 sell better than any previous Seven.

However, Caterham's boss, Graham Nearn, had a small downer to swallow: Lotus simultaneously awarded the production rights for the Seven S 4 to New Zealand, to the local company Steel Brothers.

A Seven for Down Under: Steel Brothers, New Zealand

Steelbro was founded in 1878 by the two brothers Joseph and David Steel and was originally called Steel Bros Canterbury Coach Factory and was based in Lincoln Road in Addington (now a suburb of Christchurch).

The company initially manufactured horse-drawn carriages and coaches. By 1895, the Steel brothers employed 22 people.

In the early 1900s, the company began manufacturing motor vehicle bodies, first for commercial vehicles and then for private cars. During the war years, the company manufactured a range of military products to support the war effort, including tractors, barges, construction machinery and even mock aeroplanes for placement at a number of airports on the South Island of New Zealand. By 1952, the company employed around 100 people.

In 1960, the company began assembling cranes on heavy trailers and truck bodies. In 1967, an agreement was reached with Toyota and the first Toyota Corona assembled in New Zealand rolled off the assembly line at Steel Brothers Motor Assemblies. From 1973 until 1979 Steel Brothers assembled and exported Lotus Seven S 4 vehicles. Lotus supplied 95 kits to New Zealand. Steel Brothers offered significantly better equipment than had been the case in the UK, including a glove box in the centre console, radio, windscreen washer nozzles and hardtop (which was theoretically also available in the UK, but was almost never ordered in practice). As the cars were mainly purchased by racing enthusiasts in New Zealand, Steel Brothers offered modified engines, shorter gear ratios and adjustable suspension ex works. This made the cars very successful in racing. The last Seven S 4 was built in New Zealand in March 1979. Steel Brothers had the ambition to modernise the Seven over the years and wanted to build a slightly wider S4, called the Lotus 907, with the twin-camshaft 907 engine and announced in spring 1978 that they wanted to export it to the USA. However, the American importer did not have the necessary financial resources and so only a prototype was built, which is still in the USA today.

This marked the end of the chapter of licence builds; from then on, Caterham alone was **custodians of the legend!**

Oldtimer Grand Prix 2025

Das Dröhnen klassischer Motoren und der Duft hochoktaniger Nostalgie kehren vom 1. bis 3. August zum 52. BELMOT-Oldtimer-Grand-Prix an den Nürburgring zurück, leider ein Wochenende früher als gewohnt und damit am gleichen Wochenende wie die Classic Days.

Der Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring ist eine der faszinierendsten Veranstaltungen im Motorsportkalender und zieht Jahr für Jahr Tausende von Zuschauern an.

Der Nürburgring mit seiner Nordschleife, der Grünen Hölle, einer der legendärsten Rennstrecken der Welt, bietet die perfekte Kulisse für diese Veranstaltung. Mit seiner langen Geschichte, die bis in die 1920er Jahre zurückreicht, war der Nürburgring bereits Austragungsort zahlreicher Rennen und Meisterschaften. Der Oldtimer Grand Prix nutzt die gesamte Rennstrecke, einschließlich der berühmten Nordschleife, die für ihre anspruchsvollen Kurven und Höhenunterschiede bekannt ist. Diese Strecke stellt nicht nur das Können der Fahrer auf die Probe, sondern lässt auch die Herzen der Motorsportfans höher schlagen, wenn sie die Oldtimer über die Piste jagen sehen.

Samstags kann die Nordschleife für ein Taschengeld eine Stunde lang ohne Schranken befahren werden.

Neben den Rennen bietet der Oldtimer Grand Prix ein umfangreiches Rahmenprogramm. Ebenso gut besucht wie die Rennen sind die Ausstellungsflächen, auf denen Clubs und Privatleute ihre Fahrzeuge präsentieren. Hier können die Zuschauer die Oldtimer hautnah

erleben, mit den Besitzern sprechen und Geschichten über die Fahrzeuge und ihre Geschichte erfahren. Auch verschiedene Händler und Restauratoren sind vertreten und bieten Ersatzteile und Zubehör an.

Wie immer wird „simplyseven“ versuchen, das ganze Wochenende eine Clubbetreuung für alle Seven-Derivate auf dem Parkplatz B4 zu organisieren. Bring deinen Seven und dein Zelt mit oder buche ein Zimmer in einem der Ringhotels und verpasse die Abendveranstaltung nicht.

Die Zuteilung für unseren geliebten Parkplatz B4 ist noch unbestätigt. Das könnte unsere gewohnte Routine vor der Veranstaltung etwas durcheinander bringen und möglicherweise zu kurzfristigen Änderungen im Veranstaltungsprogramm führen, aber keine Sorge, liebe Freunde!

Die Ungewissheit über die Parkmöglichkeiten sollte uns nicht die Laune verderben. Dieses jährliche Treffen ist ein Fest der automobilen Leidenschaft und eine Gelegenheit, sich mit anderen Seven-Liebhabern auszutauschen.

Wir halten euch auf dem Laufenden, was die B4 betrifft, aber in der Zwischenzeit könnt ihr euren Chrom polieren und euer Picknick vorbereiten - der Oldtimer Grand Prix steht vor der Tür und verspricht ein unvergessliches Wochenende zu werden!

The roar of classic engines and the scent of high-octane nostalgia will return to the Nürburgring from 1 to 3 August for the 52nd BELMOT Oldtimer Grand Prix, unfortunately a weekend earlier than usual and therefore on the same weekend as the Classic Days.

The Oldtimer Grand Prix at the Nürburgring is one of the most fascinating events in the motor sport calendar and attracts thousands of spectators year after year.

The Nürburgring with its Nordschleife, the Green Hell, one of the most legendary race tracks in the world, provides the perfect backdrop for this event. With a long history dating back to the 1920s, the Nürburgring has hosted numerous races and championships. The Oldtimer Grand Prix uses the entire circuit, including the famous Nordschleife, which is renowned for its challenging corners and elevation changes. This circuit not only tests the skills of the drivers, but also makes the hearts of motorsport fans beat faster as they watch the classic cars race around the track.

On Saturdays, the Nordschleife is open to the public for one hour for a small fee.

In addition to the races, the Oldtimer Grand Prix offers an extensive supporting programme. Just as popular as the races are the exhibition areas where clubs and private individuals display their vehi-

cles. Spectators can get up close and personal with the classic cars, talk to the owners and learn stories about the cars and their history. Various dealers and restorers will also be present, offering spare parts and accessories.

As always, „simplyseven“ will try to organise club support for all Seven derivatives in car park B4 throughout the weekend. Bring your Seven and your tent or book a room in one of the Ring hotels and don't miss the evening event.

The allocation for our beloved B4 car park is still unconfirmed. This may disrupt our usual pre-event routine and possibly lead to last-minute changes to the event programme, but don't worry, friends!

Uncertainty about parking should not dampen our spirits. This annual gathering is a celebration of automotive passion and an opportunity to socialise with fellow Seven enthusiasts. We'll keep you posted on the B4, but in the meantime, polish your chrome and prepare your picnic - the Oldtimer Grand Prix is just around the corner and promises to be an unforgettable weekend!




CLASSIC DAYS
 GRAND MEETING
 1. - 3- August 2025




Rittergut Birkhof

Classic Days 2025

Classic Days 2025 sind am Start – wie immer vom 1. – 3. August. Final haben wir den besten Ort gefunden, der neue Heimat für die Classic Days ab 2025 werden kann: Das Rittergut Birkhof bei 41352 Korschenbroich. Nur knapp 2,5 Kilometer Luftlinie entfernt vom Ursprungsort unseres großen vielfältigen Festivals Schloss Dyck lockt der neue Event-Punkt, das Rittergut aus dem Jahr 1846 mit allen Festivalbereichen, die die Classic Days ausmachen.

The Classic Days 2025 are back - as always from 1 to 3 August. We have finally found the best place to be the new home of the Classic Days from 2025: The Birkhof estate near 41352 Korschenbroich. Just 2.5 kilometres as the crow flies from the original location of our large and varied festival at Schloss Dyck, the new venue, a manor house dating back to 1846, houses all the festival areas that make up the Classic Days.



We enjoyed being at Schloss Dyck 14 times, the Green Park Düsseldorf was not a real alternative, just a stopover to continue the Classic Days after the enforced Corona break.

dings and the enchanting little lawns and beautiful squares that make the new venue so attractive. Many things fit together very well here.

Now we are looking forward to an old manor, officially a manor in the realm with its own jurisdiction since 1846, first mentioned in the 11th century and celebrating its 775th anniversary in 2025.

Today also saw the details of the area that will be available to us as a club area - and yes, there will be enough space for all our plans up to now and beyond, as well as for the years to come. We were also able to sign contracts for additional grass pitches. The club meeting will take place in the immediate vicinity of the circuit, parallel to a large chestnut avenue on a large green area. The clubs will be even closer to the event and will be part of the presentations and exhibitions.

We are delighted to have found a wonderful new home for Classic Days and our big, colourful get-together with lots of nice people and great exhibits at Birkhof Manor. It's not just

We want to sweeten the days with a tent, tea and cold drinks (if allowed) and sweet biscuits.

For further planning/reservations of our club area, we kindly ask each Caterham to register via info@caterhamcar.club - keyword Classic Days 2025.

Further information will follow - soon on a revised website: www.classic-days.de and on <https://forum.caterhamcar.club>.

Accommodation can be booked here: <https://plazahotels.de/hotel-grevenbroich/>

We look forward to some wonderful summer days together on the first weekend in August.

Wir waren gerne 14 x am Schloss Dyck, der Green Park Düsseldorf war keine echte Alternative, nur ein Zwischenstopp um die Classic Days nach der erzwungenen Corona-Pause überhaupt wieder fortzusetzen.

Nun freuen wir uns auf ein altes Rittergut, seit 1846 offiziell als Rittergut im Reich mit eigener Gerichtsbarkeit, im 11. Jahrhundert erstmals erwähnt und mit einem 775 Jahre Jubiläum in 2025.

Wir freuen uns unendlich, mit diesem Rittergut Birkhof nun wirklich ein wunderbar neues Zuhause für Classic Days und unser großes buntes Get Together mit vielen netten Menschen und tollen Exponaten gefunden zu haben. Nicht nur historische Gebäude, zwei lange Alleen, Naturdenkmäler, ein Landschaftspark, Teiche, Wiesen, alte Stallungen, Gebäude-Ensemble und verwunschene kleine Rasenflächen und liebevolle Orte überzeugen am neuen Veranstaltungsstandort. Es passt hier sehr sehr vieles gut zusammen.

Heute hat sich auch im Detail geklärt, welches Areal wir als Clubfläche zur Verfügung steht - und ja, es gibt ausreichend Platz für alle bisherigen Planungen und auch darüber hinaus und dies auch für Folgejahre. Wir konnten vor Ort Verträge schließen über zusätzliche Grasflächen. Das Clubtreffen wird in direkter Nähe zur Rundstrecke, parallel zu einer großen Kastanien-Allee auf einer großen grünen Fläche stattfinden. Die Clubs

rücken tatsächlich noch näher in die Veranstaltung und werden Bestandteil der Präsentationen und Ausstellungen.

Zur weiteren Planung/Reservierung unseres Clubbereiches bitten wir um zusätzliche Anmeldung jedes Caterham über info@caterhamcar.club - Stichwort Classic Days 2025.

Weitere Informationen folgen - bald dann auch auf einer überarbeiteten Website: www.classic-days.de und auf <https://forum.caterhamcar.club>.

Übernachtungen buchen man hier: <https://plazahotels.de/hotel-grevenbroich/>

Wir freuen uns auf wunderbar gemeinsame Sommertage am ersten Augustwochenende.



We wollen wieder mit Zelt, Tee und kalten Getränken (wenn erlaubt) und mitgebrachten Süßgebäck die Tage versüßen.



Internationales Event im Imperial War Museum Duxford

Der Event im Imperial War Museum Duxford, Cambridgeshire, am Samstag, den 12. Juli 2025 richtet sich an alle Mitglieder des Caterham & Lotus Seven Clubs, die mit ihrem Seven oder Caterham 21 teilnehmen möchten.

Er bietet nicht nur die Gelegenheit, sich international zu vernetzen, sondern auch die Möglichkeit, Europas renommiertestes Luftfahrtmuseum zu erkunden. Unsere Fahrzeuge können in einem speziell für uns reservierten Bereich auf dem Flugfeld ausgestellt werden, umgeben von faszinierender Luftfahrtgeschichte.

Tickets sind für einen Fahrer (Clubmitglied) zum Preis von 24,50 £ oder für einen Fahrer plus Beifahrer zu 49,00 £ erhältlich. Experten aus Duxford bieten geführte Touren zur Spitfire Mk 1a an. Diese Touren sind in drei Zeitfenstern verfügbar und können zusätzlich zum Eintrittsticket erworben werden. Die Tourtickets kosten 12 £ pro Person, und jede Tour dauert ungefähr 45 Minuten. Um ein angenehmes Erlebnis zu gewährleisten, sind die Touren auf etwa 25 Teilnehmer begrenzt. Da die Verfügbarkeit begrenzt ist, empfehlen wir eine frühzeitige Buchung und die regelmäßige Überprüfung der Website. Bitte erkundige dich bei deiner Ankunft bei einem der Ordner nach den Treffpunkten für die Touren.

Unabhängig davon, ob dein Interesse amerikanischen Flugzeugen, dem Luftraum, der Luftschlacht um England, Naturschutzprojekten oder dem Operationsraum gilt - es gibt viel zu entdecken. Duxford empfiehlt, mindestens 4 bis 5 Stunden für das gesamte

Programm einzuplanen. Das Einfahrtstor öffnet um 9 Uhr, und wir bitten darum, vor 10 Uhr zu erscheinen. Der Eingang schließt um 11 Uhr, und die Ausfahrt sollte vor der Schließung des Museums um 18 Uhr erfolgen.

Der Ticketverkauf endet am Montag, den 30. Juni, oder sobald die Grenze von 450 Fahrzeugen erreicht ist. Die Tourtickets werden eingestellt, sobald die maximale Teilnehmerzahl erreicht ist. Die Veranstaltung findet an einem öffentlichen Tag statt, und es ist eine Höchstgeschwindigkeit von 10 mph auf dem Gelände einzuhalten.

Diese Veranstaltung verspricht ein unvergesslicher Tag voller Geschichte, ingenieurtechnischer Wunder und der Möglichkeit, die Gemeinschaft gleichgesinnter Enthusiasten zu genießen. Tickets sind im „Store“-Bereich der Website des Caterham & Lotus Seven Clubs erhältlich.



This event at the Imperial War Museum Duxford, Cambridgeshire, on Saturday, July 12, 2025 is aimed at members of the Caterham & Lotus Seven Club who wish to participate with their Seven or Caterham 21.

It not only offers the opportunity to network internationally but also the chance to explore Europe's most renowned aviation museum. Our vehicles can be displayed in a specially reserved area on the airfield, surrounded by fascinating aviation history.

Tickets are available for one driver (club member) at a price of £24.50 or for one driver plus one passenger for £49.00. Experts from Duxford will offer guided tours of the Spitfire Mk 1a. These tours are available in three time slots and can be purchased in addition to the entry ticket. Tour tickets cost £12 per person, and each tour lasts approximately 45 minutes. To ensure a pleasant experience, tours are limited to about 25 participants. As availability is limited, we recommend early booking

and regularly checking the website. Please inquire with one of the stewards upon your arrival about the meeting points for the tours.

Whether your interest lies in American aircraft, airspace, the Battle of Britain, conservation projects, or the operations room - there is much to discover. Duxford recommends planning at least 4 to 5 hours for the entire program. The entrance gate opens at 9 AM, and we ask that you arrive before 10 AM. The entrance closes at 11 AM, and departure should take place before the museum closes at 6 PM.

Ticket sales will end on Monday, June 30, or as soon as the limit of 450 vehicles is reached. Tour tickets will be halted once the maximum number of participants is reached. The event will take place on a public day, and a maximum speed of 10 mph must be observed on the premises.

This event promises an unforgettable day filled with history, engineering marvels, and the opportunity to enjoy the community of like-minded enthusiasts. Tickets are available in the „Store“ section of the Caterham & Lotus Seven Club's website.

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



Storm Cap



Draft Reducer



Boot Bag

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

Soft Bits for Sevens
Innovate and refine

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



REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

sales@redlinecomponents.co.uk

+44 1883 346515

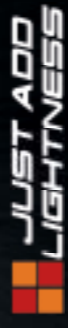
www.redlinecomponents.co.uk

MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK

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

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

WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK



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
Rochwong Way, Huntingdon, Cambridgeshire PE29 7HD
Tel: 01460 459661/2/3 Email: info@archmotor.co.uk





Das Interview aus der Szene

Andreas interviewt Ralf

Ralf ist fast drei Jahre bei uns und beantwortet für uns die magischen Sevenfragen.

Hallo Ralf, danke das Du Dir die Zeit nimmst und uns die magischen Sevenfragen für uns beantwortest.

Woher kommst Du, wer bist Du, was hast Du gelernt?

Mein Name ist Ralf, komme aus der Schweiz und wohne im Kanton Zürich, Region Winterthur. Ich bin Jahrgang 1971, dem Jahr als die Frauen in der Schweiz ihr Stimmrecht erhielten. Früher hätte ich hier nun einen derben Damenwitz platziert, aber das wird ja heute gnadenlos mit einem Taylor Swift Download nicht unter einem GB bestraft, deshalb unterlasse ich das. Ihr kennt sie ja sowieso alle besser als ich (nein, nicht Taylor Swift).

Die erste nähere Begegnung mit einem Seven hatte ich in meinen Zwanzigern (damals noch Opel-Gang mit Astra GSI...) am Auto Salon in Genf. Mein Bruder war mal Besitzer eines Opel Speedsters und meinte, der Seven wäre ein tolles Auto. Klein, leicht und spritzig, ein Go-Cart für die Strasse. Ich liebäugelte damals eher mit Autos aus deutscher Premium-Produktion und wollte der Herr der Ringe werden. Was meine Bank lange Zeit mit einem milden lächeln quittierte. Also am Salon mal eine Sitzprobe im Seven gemacht. Was ich damals nicht wusste: es war ein S3 und ich bin 1.86m mit Schuhgrösse 46. Reinsetzen ging ja noch, aber dann... Eigentlich effizient: Das erste Auto, bei dem ich alle 3 Pedale mit einem Fuss gleichzeitig bedienen konnte. Wenn ich auskuppeln wollte, konnte ich mit dem Knie auch gleich die Lenkradsperre aktivieren, was ich mir auf den Schweizer Pässen nur mässig hilfreich erschien. Das Thema war also schnell abgehakt, selten

sah man Mal ein Exemplar in freier Wildbahn, ich habe nicht mehr darüber nachgedacht. Zudem hatten wir damals immer die Devise: Gott schütze uns vor Sturm und Wind und Autos, die aus England sind! Lustigerweise aus heutiger Sicht, ist der Motor vom damaligen Astra GSI auch im Seven zu finden, ein Sahnestück!

Jahre später krönte ich mich selbst dann doch noch zum Herrn der Ringe. Das Cabrio Fieber hatte mich infiziert, ich schaffte mir einen gebrauchten Audi TT Roadster an, mit dem ich viel Spass hatte. Der TT war damals ein bisschen Avantgarde, was eigentlich nicht zu mir passte, aber die Mädels fandens toll. Chip Tuning und Tieferlegung sorgten für einen etwas rustikaleren Charakter und das offen fahren war klar mein Ding, auch fast bei jedem Wetter. Das tollste waren eigentlich Cabrio-Ausflüge bei frisch gefallenem Schnee, das hat mir sehr getaugt. Selbst unsere Hündin fand Cabrio fahren sehr toll, ich habe ihr auf dem Beifahrersitz mit Schonbezügen und Sicherheits-Geschirr temporär einen Sitzplatz eingerichtet.

Irgendwann ergab es sich, dass ich den TT verkaufen musste, ich war dann eine Weile ohne Spassauto unterwegs. Meine Freundin war aber ebenfalls vom Cabrio-Virus infiziert, sie vermisste die Ausfahrten mit dem TT genau wie ich. Sie hat sich dann entschieden, nach einem viersitzigen Cabrio (Hündin) Ausschau zu halten. Wir haben also geprüft, was es auf dem Markt so gibt. Ich habe etwas eigen-sinnig vorgeschlagen, mal einen Dreier auszuprobieren, aber das hat sie wohl falsch verstanden. Sie entschied sich für einen BMW 4er Cabrio. Wir fanden einen Gebrauchtwagen in super Zustand und guter Ausstattung, schick

Der TT war damals ein bisschen Avantgarde, was eigentlich nicht zu mir passte, aber die Mädels fandens toll.

und sportlich. Das Auto hat auch mir sehr gut gefallen, gutes Fahrwerk, genug Bums, sehr schön zu fahren. Aber was mich immer öfter gestört hat, waren die zahlreichen elektronischen Helferlein, mit denen man in so einem modernen Auto bevormundet wird. Das trübte meinen Spass im ansonsten tollen BMW ziemlich stark. Und trotz Schaltwippen am Lenkrad, hatte ich immer das Gefühl, das Motor und Getriebe in zu viel Watte gepackt waren und das Gewicht die Fahrdynamik ausbremst, da könnte man wesentlich mehr aus den sonst hervorragenden Komponenten herausholen.

Plötzlich und aus heiterem Himmel war der Seven wieder ein Thema. Die Idee vom völlig reduzierten Leichtbau und die Abwesenheit von jeglichen Fahrhilfen faszinierte mich. Nach ei-



An interview from the scene

Ralf has been with us for almost three years and answers the magic seven questions for us.

Hello Ralf, Thank you for taking the time to answer the magic seven questions.

Where are you from, who are you, what have you studied?

My name is Ralf, I am from Switzerland and I live in the canton of Zurich, in the region of Winterthur. I was born in 1971, the year women got the right to vote in Switzerland. In the past I would have made a crude joke about women here, but today that would be mercilessly punished with a Taylor Swift download of no less than one GB, so I won't do that. You all know her better than I do anyway (no, not Taylor Swift).

I had my first close encounter with a Seven in my twenties (back

The TT was a bit avant-garde at the time, which didn't really suit me, but the girls loved it.

then an Opel gang with an Astra GSI...) at the Geneva Motor Show. My brother owned an Opel Speedster and thought the Seven was a great car. Small, light and nippy, a go-cart for the road. At the time, I was into premium German cars and wanted to be Lord of the Rings. For a long time, my bank acknowledged this with a mild smile. So I had a seat test in the Seven in the showroom. What I didn't know at the time was that it was an S3 and I'm 1.86m tall and wear a size 46 shoe. I could still sit in it, but then... Really efficient: the first car in which I could use all three pedals at the same time with one foot. If I wanted to disengage the clutch, I could also activate the steering wheel lock with my knee, which I found only moderately helpful on the Swiss mountain passes. So the subject was quickly dropped, you rarely saw one in the wild, and I never thought about it again. What's more, in those days we always had the motto: „God save us from storms and wind and cars from England! Funnily enough, from today's point of view, the engine from the then Astra GSI can also be found in the Seven, a real gem!

Years later I crowned myself Lord of the Rings. The convertible bug had bitten me and I bought a second-hand Audi TT Roadster, which I had a lot of fun with. The TT was a bit avant-garde at the time, which didn't really suit me, but the girls loved it. The chiptuning and lowering gave it a more rustic character and open-top driving was clearly my thing, in almost any weather. The best thing was actually going out in the convertible in the freshly fallen snow, I really enjoyed that. Even our dog loved driving in the cabrio; I gave her a temporary

seat in the front passenger seat with protective covers and a seatbelt.

Eventually I had to sell the TT and was without a fun car for a while. My girlfriend caught the convertible bug and missed the TT as much as I did. She then decided to look for a four-seater convertible (female). So we looked at what was on the market. I stubbornly suggested we try a three-seater, but she must have misunderstood me. She decided on a BMW 4-series convertible. We found a used car in great condition, well equipped, stylish and sporty. I also liked the car very much, good chassis, enough bang, very nice to drive. But what bothered me more and more was the amount of electronic gadgets you are bombarded with in such a modern car. It really spoils my enjoyment of an otherwise great BMW. And despite the paddle shifters on the steering wheel, I always had the feeling that the engine and gearbox were wrapped in too much cotton wool and that the weight slowed down the driving dynamics.

Suddenly, out of the blue, the Seven was back on the agenda. I was fascinated by the idea of a completely reduced lightweight construction and the absence of any driving aids. After some research, I was hooked, and so I ended up at Kumschick in Schötz for a test drive of a 175 SV. The rest is history, it fit me like a glove, I was easy prey for Frank from Kumschick! So from June 2020 I was the proud owner of a Caterham 175 SV in Light Green. What's more, one of my best friends bought a Seven 275 S3 just a week later. So the two of us hit the road together and did a lot of touring.

As I kept looking at the 485 af-

niger Recherche war ich Feuer und Flamme und so schlug ich schliesslich bei Kumschick in Schötz auf, um einen 175 SV Probe zu fahren. Der Rest ist Geschichte, das passte zu mir wie die Faust aufs Auge, für Frank von Kumschick war ich leichte Beute! Ich war also ab Juni 2020 stolzer Besitzer eines Caterham 175 SV in Light Green. Dazu kommt noch, dass einer meiner besten Freunde nur eine Woche später einen Seven 275 S3 kaufte. So haben wir zu zweit die Strassen unsicher gemacht und viele Ausflüge unternommen.

Weil ich nach einer Weile immer wieder zum 485er schielte, organisierten wir eine Probefahrt, natürlich wieder bei Kumschick. Nicht, dass der 175er zu langsam oder langweilig wäre, aber irgendwas am 485er zog mich magisch an. Die Probefahrt war dann ein echtes Aha-Erlebnis, das Ding war so drüber, laut und explosiv. Für Schweizer Strassen gänzlich ungeeignet. Aber für mich der Himmel auf Erden. Es gab zu der Zeit keine guten Angebote, nur als S3. Meine Freundin hat dann heimlich und ohne mein Wissen mit Kumschick eine Vereinbarung getroffen, um mir auf meinen 50. Geburtstag ein Vorführomodell als SV hinzustellen, dass ich dann kaufen konnte. Kumschick hat ihr den Gefallen getan, trotz einiger Besuche habe ich nichts von diesem konspirativen Deal erfahren. Aus dieser Überraschung wurde dann leider nichts, weil das Modell in einen Unfall verwickelt wurde und komplett neu aufgebaut werden musste. Trotzdem an dieser Stelle herzlichen Dank an meine Freundin und die Firma Kumschick, für dieses Vorhaben!

Es gab beim 485er einen einzigen Punkt, der mich störte: das 5-Gang Getriebe. Ich hatte einfach das Gefühl, dass dieses Getriebe nicht mit dem Motor harmonisierte. In meiner Nähe wurde dann im Spätsommer 2022 ein 485er Jahrgang 2018 mit 6-Gang Getriebe in Light Green von einem kleinen Händler mit Werkstatt angeboten, den ich dann testen konnte. Das war perfekt, genau so habe ich mir das vorgestellt! Das 6-Gang Getriebe passte viel besser zum Duratec des 485. Ich habe mich mit dem Händler sehr gut verstanden, er hat mir sogar angeboten, meinen 175er zu übernehmen. Wir wurden schnell handelseinig und ich konnte im Oktober 2022 mit dem 485er die ersten Ausflüge unternemen.

Wie bestreitest Du Deinen Lebensunterhalt?

Ursprünglich Gärtner und Produzent von Pflanzen und Schnittblumen, bin ich heute Geschäftsführer eines Ladens für Tiernahrung für Hunde und Katzen mit Spezialgebiet

Frischfutter (BARF). Ihr findet uns unter www.hunde-oase.ch

Was steht in Deiner Garage?

Neben dem Caterham 485 SV erscheint der Hyundai Grand Santa Fe wie ein Berg. Der Hyundai mit Jg. 2014 ist ein zuverlässiger Begleiter mit viel Platz und hat nur das Nötigste an Elektronik. Wenn man von einem mehrstündigen Ausflug mit dem Seven direkt in den Hyundai umsteigt, fühlt man sich wie in einem Bus: riesiges Lenkrad, hohe Sitzposition, alles weich und träge. Im Geschäft verrichtet ein Ford Transit seinen Dienst als Arbeitspferd.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker?

Naja, eher ersteres, aber natürlich im Bewusstsein, sich auf öffentlichen Strassen zu bewegen. Wir machen öfters Tagestouren am Wochenende, ich fahre bis zu 10'000 Km pro Jahr mit dem Seven. Die Schweiz bietet so viele schöne Touren, das wird nie langweilig. Auf einer Rennstrecke war ich noch nie und ist zurzeit auch nicht geplant.

Was steht in Deiner Garage, wenn Du im Lotto gewinnst?

Das wechselt ständig, zurzeit wäre wohl der aktuelle Porsche GT3 RS mein Favorit. Zwar total überflüssig und unterfordert auf Schweizer Strassen, aber die Technik und Aerodynamik hat es mir angetan. Ein altes amerikanisches Modell mit gurgelndem V8 wäre wohl auch dabei.

Wer ist Dein liebster Rennfahrer?

Ganz klar Ayrton Senna, gefolgt von Kimi Räikkönen. Der Kimi ist einfach eine coole Socke, mir gefällt seine stoische Art, die so überhaupt nicht zum F1-Business passte. Er hat alles mit minimalem Aufwand betrieben und hat nur von seinem Talent gelebt. Der Kontrast z.B. zum Arbeitstier Michael Schumacher könnte nicht grösser sein, trotzdem haben sie sich grossartige Kämpfe auf Augenhöhe geliefert. Über Senna muss man nichts sagen, in der Neuzeit der F1 wohl das kompletteste Paket als Rennfahrer und Persönlichkeit.

Bier oder Champagner?

Bier. Passt immer, aber grundsätzlich nie, wenn ich danach noch fahre. Mit der Prickelbrause kann ich nichts anfangen. Ausser vielleicht auf dem Podium, aber das ist für mich etwa so realistisch wie eine Weltmeisterschaft des Sauber F1 Teams.

Der Caterham Car Club

Ich bin Passiv-Mitglied. Infos aus erster Hand von Gleichgesinnten sind immer wertvoll. Mir gefällt der freundliche Umgangston, findet man heutzutage sehr selten. Ich bin beeindruckt vom Engagement des CCC und frage mich oft, wie ihr das mit dem Privat- und Berufsleben unter einen Hut bringt. Ein dickes Dankeschön!

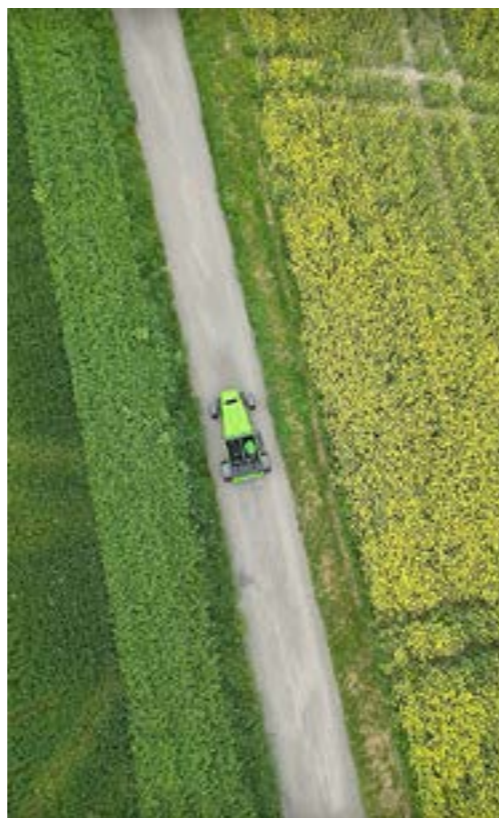
Was machst Du ausser Seven?

Das Thema Hund ist wohl mein Hauptinteresse, Beruf und Freizeit überschneiden sich da oft. Verfolge die F1-Weltmeisterschaft leidenschaftlich, vermisste aber den V10. Einmal die Woche Männerabend mit dem Besitzer des erwähnten 275er, er ist ein toller Koch, ich ein super Esser - matcht total. Ausserdem besitzt er einen F1-Simulator. Rockmusik/Hard Rock und elektrische Gitarre wirken spannend auf mich. Seit einiger Zeit habe ich eine Drohne und seit kurzem eine 360 Grad Kamera und verbringe viel Zeit mit dem Erstellen von Videos (<http://www.youtube.com/@RalfDietrich-C485S>)

Der schlimmste Augenblick im Auto

30. April Audi TT Roadster in letzter Sekunde beim Strassenverkehrsamt eingelöst - 1. Mai (Feiertag) nach vielleicht 10 Km Fahrt beim Überholen geblitzt. Führerausweis 1 Monat weg. Gespött des Jahres.

Wenn man von einem mehrstündigen Ausflug mit dem Seven direkt in den Hyundai umsteigt, fühlt man sich wie in einem Bus: riesiges Lenkrad, hohe Sitzposition, alles weich und träge.



ter a while, we organised a test ride, again at Kumschick of course. Not that the 175 was too slow or boring, but there was something about the 485 that magically attracted me. The test ride was a real eye-opener, the thing was so over the top, loud and explosive. Totally unsuitable for Swiss roads. But it was heaven on earth for me. There were no good deals at the time, only the S3. My girlfriend made a secret deal with Kumschick, without my knowledge, to give me a demonstration model as an SV for my 50th birthday, which I could then buy. Kumschick was doing her a favour and, despite several visits, I never found out about this conspiratorial deal. Unfortunately, the surprise was in vain, as the model was involved in an accident and had to be completely rebuilt. Nevertheless, I would like to take this opportunity to thank my friend and the Kumschick company for this endeavour!

There was only one thing that bothered me about the 485: the 5-speed gearbox. I just had the feeling that it didn't harmonise with the engine. In the late summer of 2022, a small dealer with a workshop near me offered me a 2018 485 with a 6-speed transmission in Light Green. It was perfect, just as I had imagined! The 6-speed gearbox was a much better match for the 485's Duratec. I got on really well with the dealer and he even offered to take my 175. We quickly came to an agreement and I was able to take the 485 on its first trips in October 2022.

What do you do for a living?

Originally a gardener and producer of plants and cut flowers, I am now the manager of a pet food shop for dogs and cats, specialising in fresh food (BARF). You can find us at www.hunde-oase.ch

What's in your garage?

Next to the Caterham 485 SV, the Hyundai Grand Santa Fe looks like a mountain. The 2014 Hyundai is a reliable companion with plenty of space and only the bare essentials in terms of electronics. When you get into the Hyundai after several hours in the Seven, you feel like you're in a bus: huge steering wheel, high seating position, everything is soft and sluggish. In the workshop a Ford Transit does its job as a workhorse.

Racing driver or flower picker?

Well, rather the former, but of course knowing that I'm on public roads. We often go on day trips at the weekends and I do up to 10,000 kilometres a year on the Seven. Switzerland has so many beautiful routes, it never gets boring. I've never been on a racetrack and have no plans to do so at the moment.

What would be in your garage if you won the lottery?

It changes all the time, but at the moment the current Porsche GT3

When you get into the Hyundai after several hours in the Seven, you feel like you're in a bus: huge steering wheel, high seating position, everything is soft and sluggish.

RS would probably be my favourite. It's completely unnecessary and underpowered for Swiss roads, but I love the technology and the aerodynamics. An old American model with a gurgling V8 would probably be my favourite too.

Who is your favourite racing driver?

Definitely Ayrton Senna, followed by Kimi Räikkönen. Kimi is just a cool guy, I like his stoic nature, which didn't suit the F1 business at all. He did everything with minimal effort and just lived on his talent. The contrast with workhorse Michael Schumacher, for example, couldn't be greater, yet they fought great battles on equal terms. Nothing more needs to be said about Senna, probably the most complete package as a driver and personality in the modern era of F1.

Beer or champagne?

Beer. Works every time, but never if I'm driving afterwards. I can't do anything with champagne. Except maybe on the podium, but that's about as realistic for me as a world championship for the Sauber F1 Team.

The Caterham Car Club

I am a passive member. First hand information from like minded people is always valuable. I like the friendly tone, which is very rare these days. I'm impressed by the commitment of the CCC and often wonder how you manage to fit it in with your private and professional life. A big thank you!

What do you do apart from Seven?

Dogs are probably my main interest, work and play often overlap. I am a passionate F1 fan, but miss the V10. Once a week I have a men's evening with the owner of the aforementioned 275, he's a great cook and I'm a great eater - a perfect match. He also has a F1 simulator. Rock music/hard rock and electric guitar relax me. I've had a drone for a while and recently bought a 360-degree camera and spend a lot of time making videos (<http://www.youtube.com/@RalfDietrich-C485S>).

Worst moment in the car

30th April: Audi TT Roadster handed in to the Road Traffic Licensing Office at the last minute - 1st May (public holiday) after driving maybe 10 km while overtaking. Driving licence suspended for 1 month. Mockery of the year.

Veranstungskalender 2025

APRIL

Sonntag, 06. April
 Saison-Eröffnung 2025 Süd

Sonntag, 06. April
 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 26. April
 SMRC - Circuit de Chenevières

MAI

Dienstag, 06. Mai
 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 09. bis Sonntag, 11. Mai
 ADAC Hockenheim Historic

Samstag, 10. Mai
 SMRC - Tazio Nuvolari (I)

Dienstag, 13. Mai
 SMRC - Autodromo Internazionale del Mugello (I)

Freitag, 16. bis Sonntag 18. Mai
 Taffia Fish & Chip Run 2025

JUNI

Sonntag, 01. Juni
 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*w

Donnerstag, 12. Juni
 SMRC - Circuit de Chenevières (F)

Freitag, 13. bis Sonntag 15. Juni
 Nürburgring Classics

Donnerstag 12. bis Sonntag 15. Juni
 Frühlingstreffen im Hotel Golf de Clervaux/Luxembourg

Freitag, 13. Juni
 Mitgliederversammlung 2024

Dienstag, 17. bis Samstag, 21. Juni
 Mille Miglia - Schwarzfahrer

Freitag, 20. Juni
 SMRC - Circuit Dijon-Prenois (F)

JULI

Dienstag, 01. Juli
 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 03. bis 06. Juli
 Classic Days Le Mans

Samstag, 12. Juli
 International Event in Duxford

Donnerstag, 10. bis Sonntag, 13. Juli
 Goodwood Festival of Speed

AUGUST

Freitag, 01. bis Sonntag, 03. August
 Classic Days Rittergut Birkhof

Freitag, 01. bis Sonntag, 03. August
 Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Samstag, 02. August
 SMRC - Hockenheimring (D)

Sonntag, 10. August
 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 17. August
 SMRC - Airfield Zweibrücken

Sonntag, 31. August
 British Car Meeting, Mollis

SEPTEMBER

Dienstag, 02. September
 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 06. September
 SMRC - Circuit de Chambley (F) (alternativ 20. September)

Donnerstag, 04. bis Sonntag 14. September
 Meet Your Maker mit Visit Factory Dartford X

Freitag, 12. bis Sonntag, 14. September
 Goodwood Revival

OKTOBER

Sonntag, 07. Oktober
 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 11. Oktober
 SMRC - Anneau du Rhin (F)

NOVEMBER

Dienstag, 04. November
 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 07. Dezember
 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

*) Link siehe forum.caterhamcar.club

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience
caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/

2024 MOTORSPORT CALENDER
caterhamcars.com/en/motorsport/championships

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

Seven-Treffen
www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen
www.isos.ch - Termine

Freies Fahren
www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport
www.smrc-eurocup.com/events

Caterham & Lotus Seven Club
<https://www.caterhamlotus7.club/events>

Oldtimer Trackdays
www.oldtimertrackdays.de

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

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

Perfektioniere dein Fahrerlebnis! Dein Caterham, unsere Leidenschaft

Kennst du das volle Potenzial deines Caterham's? Bei WESMO dreht sich alles um Geschwindigkeit, Präzision und pure Fahrfreude. Wir sind die Experten für Caterham, Seven und historische Lotus Fahrzeuge und bieten dir einen maßgeschneiderten Service damit auch dein Werkstatterlebnis perfekt ist.

Von Motoren- und Getriebeservice bis hin zu Fahrwerksoptimierung und Karosseriearbeiten – wir bringen dein Fahrzeug auf das nächste Level. Egal ob Service, AU/HU und TÜV-Eintragungen oder Garantiarbeiten für Caterham Cars – wir sind dein zuverlässiger Partner.

Unsere Leidenschaft für Motorsport und unser Know-how machen den Unterschied.



Unsere Services

- Service, AU/HU und TÜV-Eintragungen
- Garantiarbeiten für Caterham Cars
- Motoren-, Getriebe-, Differenzial-, und Fahrwerksservice
- Karosserie und Rahmenarbeiten:
- Herstellung und Montage MOG Carbon Composite Teile,

Weitere Dienstleistungen:

- Eigener Roehrig / CTW Automation Stoßdämpferprüfstand
- Bremsenoptimierung
- Fahrzeugaufbau für Rennsport und Straßenbetrieb
- Fahrzeugelektrik, Einbau von Datenloggern, Video-Systemen
- Herstellung von Karosserieteilen aus Kunststoff und Kohlefaser
- BBS Felgen für Caterham und Westfield
- Zolleingangsstelle für die problemlose Verbringung von Fahrzeugen aus der Schweiz und Norwegen
- Ausfuhrerklärung für die umsatzsteuerfreie Ausfuhr nach Reparatur
- Umbau von Fahrzeugen aus der Schweiz und Norwegen

WESMO



Westermann Motorsport • Neufeldstr. 10 • D-76456 Kuppenheim
 Tel: +49 (0) 72 22 / 94 24 - 0 • www.mog-racing.com

