

No. 23 - Juli 2017

Tiefflieger

Die deutschsprachige Markenclubzeitschrift für
Caterham und Lotus 7 Enthusiasten





CATERHAM Deutschland

Auf 3.500 qm präsentieren wir Ihnen ab 2017 die gesamte CATERHAM Modell Palette. Alle Modelle sind zum Testen vorrätig. Das Autohaus mit Servicebereich finden Sie nun direkt an der Autobahn Ausfahrt DIERDORF an der A3. Die Probefahrt Strecke befindet sich direkt vor der Haustüre und führt durch kurvige Westerwald Straßen.

Kurt Hoffmann freut sich auf Ihren möglichst angemeldeten Besuch unter 0175 / 56 44 0 11

CATERHAM DEUTSCHLAND

Königsberger Straße 25
56269 Dierdorf
Telefon: 02689 - 95818-0



Herausgeber, Layout und Design: Andreas Seydell
Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim
Anzeigen bitte an: herausgeber@tiefflieger.mobi

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

Redaktion:
Lotus Seven Club Deutschland e.V.
Grüner Weg 1
DE 55288 Armsheim

Eingetragen beim Amtsgericht Mainz VR 40148
Telefon +49 6734 960026
Telefax +49 6734 960027
redaktion@tiefflieger.mobi

und

Lotus Seven Owners Switzerland
CH 6000 Luzern
editor@lsos.ch

Berichte bitte an:
redaktion@tiefflieger.mobi bzw.
editor@lsos.ch

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

Erscheinungsweise: 1/4-jährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe
No. 24 - Oktober 2017 ist der 15. September 2017

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage: 500 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des LSCD, des LSOS u.a.

© 2017 Herausgeber

sowie

Lotus Seven Club Deutschland e.V.

und

Lotus Seven Owner Switzerland

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

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

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

Picture Gallery: Der Seven und unsere Kinder	4
Andy's Blog	6
Dear Diary - Das Seventagebuch	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	7
Carpe Diem – oder ... wie ich zum Caterham kam.	7
News and Events	8
6 Gänge zum Fahren	13
Ich habe mir ein Auto gebaut und	18
4. Double-Day	25
90. Mille Miglia	27
Rundfahrt um Caterham Deutschland	28
The Roadmaster – Testbericht Caterham 485 CSR	30
The same procedure as last year	33
Caterham@Spa Francorchamps	34
Zurück in die Zukunft ... – Seven Sprint	36
Morgens um 10 Uhr in Oberriexingen	38
Die Platte	40
Veranstaltungskalender	42

Front Cover: Fam. Geng beim Familienausflug mit nicht ganz passendem Sevenwetter



Das Rear Cover:
Caterham Cars lädt ein zum 60. nach Donington

Der Lotus Seven Club Deutschland e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder

Bis heute haben wir € 3.782,64 gespendet.



In dem Alter ist der Seven noch ein Dreisitzer



Die jüngste Sevenfahlerin Rhein Hessens



Im Anhänger sieht es ja keiner :-)



Ich komm' nicht an die Pedale!!!



Später muss der Papa dann zwei Runden drehen ...

Der Seven und unsere Kinder ...



Familie Geng als Vorbild für Familie Carspecken: man nehme zwei Seven ...



Und nächsten Jahr darf (muss?) er schon Academy fahren!



Nur mit der Mama ...



Bei Kurt kann man ja schon mal testen ...



Und wenn es erst mal nur auf dem Beifahrersitz ist ...

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



Forum kaputt? ...

Das Wetter so schön – abgesehen von ein paar Wolkenbrücken – da schreibt doch tatsächlich über mehrere Tage keiner etwas ins Forum.

Bis die Frage kommt: „Ist das Forum kaputt?“ Nein, seit langem läuft da alles sehr stabil – nur das Wetter ist zu schön, um was ins Forum zu schreiben :-)

Wieviel PS braucht ein Seven?

Dem einen reichen 80 PS, der andere strau-chelt, ob 145 PS nicht umgetauscht werden sollten gegen 200 PS – oder doch gleich 240 PS?

- Was ist die optimale Kombination zwischen Chassis und Motor?
- Was für ein Getriebe passt zu welchem Motor?

Schreibt ins Forum oder per Mail an uns. Wir wollen schon wissen, wie Ihr tickt ...

Ein Bericht folgt dann in einem der nächsten Tiefflieger.

Starachse, DeDion-Achse, Einzelradaufhängung ...

... da scheiden sich die Geister.

Alte Hasen machen eine Testfahrt und sind von neumodischem Schnickschnack wie z.B. einer Einzelradaufhängung begeistert.

Wo kommen wir da hin?

Verweichlichen wir noch mehr?

Galt nicht schon die DeDion-Achse als Frevel für einen richtigen Sevenfahrer?

Und erst an der Vorderachse innenliegende Stoßdämpfer ...

Und dann kommt da ein kleiner Super Sprint mit läppischen 80 PS, Starrachse und die ganze Welt sagt: „Das ist es ...“

Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

„Papa, wann ist dein Seven endlich sauber?“ Meine kleine Tochter biegt mit ihrem Bobby-Car um die Ecke. „Hmm, so richtig sauber ist er erst, wenn der Sommer rum ist und ich nicht mehr damit fahre, fürchte ich ...“

„Warum fährst Du dann nicht einfach und es ist dir wurscht, ob er schmutzig ist oder nicht?“ Gute Frage Nr. 321. „Papa, willst du mal mit meinem Seven fahren?“ Okay, ich lege den Putzlappen weg und lasse mich unter Ächzen auf die Erde nieder, d.h. meine Knie schleifen am Boden, der Hintern hängt überm Sitz, aber das Lenkrad habe ich voll im Griff. „Und los!“ Tja, leichter gesagt als getan. Wie eine Schildkröte stoße ich mich mit kleinen Zehenbewegungen ab. Gut, dass ich mich nicht sehen kann, sieht wahrscheinlich äußerst bescheiden aus. „Du machst das gaaaanz falsch!“ Sie stößt mich vom Auto, besteigt es und saust damit überm Hof. Da muss man auf seine alten Tage nochmal fahren lernen ...



Sonntagsausfahrt, die schön kurvigen Sträßlein im Odenwald rufen mich mal wieder, Einkehr inklusive, ist ja klar. Die Tour ist lang und schön, mal am Neckar entlang, dann wieder hoch auf den einen und anderen Hügel, durch dichte Waldstücke und schließlich lange ich am Ziel an, einer alten Mühle, die zur Kneipe geworden ist, natürlich mit großem Biergarten. Dass ich an einem sonnigen Sonntag da nicht allein aufschlagen würde, hatte ich mir bereits gedacht. Dummerweise hat sich jedoch eine Rotte Motorradrocker des Geländes bemächtigt, die Harleys und gehoppten Harleys pflastern den Parkplatz. Was soll's, da muss man durch, in der letzten Ecke ist noch Platz und das Weizenbier schmeckt hier besser als anderswo.

Schon schleichen 1,2 Typen um meinen Seven, sie kommen rüber und bauen sich vor mir auf. Ich ziehe schon mal das Genick ein, als sie sich einfach zu mir setzen, aber dann geht's los: sie wollen alles wissen: Baujahr, Motor, PS, Beschleunigung und so weiter. Wir sitzen da geschlagene anderthalb Stunden und fachsimpeln - der Tenor ist, Autos sind eh doof, aber vor dem Seven haben sie einen Heidenrespekt. Mit gefallen die Harleys auch nicht übel, auch wenn ich kein Motorradfan bin. Schließlich allgemeiner Aufbruch, sie winken freundlich und wir fahren jeder unserer Wege. Wieder ein Vorurteil weniger.



Mein Drehzahlmesser ist futsch, Ersatz schwierig, also mal bei ebay GB gucken, manchmal klappt das ja. Und tatsächlich, nach 3 Wochen Recherche gibt es da genau mein Modell - der Anbieter versendet aber nicht außerhalb des UK. Also Anfrage, ob er es vielleicht doch macht - keine Antwort. Das Angebot läuft langsam ab, also nochmalige, dringende Anfrage, mein Seven braucht das Teil! Und schon kommt die Antwort: warum ich das nicht gleich gesagt habe, für einen Seven verschickt er es nach Deutschland! Die Fangemeinde ist größer, als man denkt.

... im Lotus Seven Club Deutschland:

Patrick Zahner – Ehrenkirchen

Christian Thiel – Langenhahn

Christoph Söhn – Neuwied

Andreas Reimer – Friedrichsdorf

Dirk Godder – Oberhausen

Jürgen Schmitt – Mörbis

Alexander Krampe – München

... und im Lotus Seven Owner Switzerland:

Michael Beckmann – Zürich

Matthias Blättler – Maisprach

Jean-Baptiste Bonna – Veyrier

Peter Dummermuth – Spiez

Andreas Frees – Bülach

Hugo Fries – Dallenwil

Joaquin Gabarron – Troinex

Luc Gervasoni – Les Paccots

Marc Ilg – Frauenfeld

Roger Knox – Finhaut

Edgar Mächler – Benken

Urs Roggensinger – Eschlikon

Axel Seinsche – Effingen

Remo Stalder – Seftigen/BE

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?

Carpe Diem – oder ... wie ich zum Caterham kam.

von Stefan Herbst

Sauerland ... frühe 90er Jahre ... klein Stefan (o.k. ... 1,97 m war ich damals auch schon) sitzt vor seiner Stammkneipe, trinkt ein lecker Pils, der Wirt, nennen wir ihn Dieter, kommt mit seinem knallroten Donkervoort angefahren, Stefan staunt und denkt sich „wenn ich mal groß bin will ich sowas auch haben“.

Jahre verstreichen ... Studium ... berufliche Entwicklung ... Ehe kommt ... Ehe geht ... Menschen kommen ... Menschen gehen ... Motorräder kommen ... Motorräder gehen (o.k. ... eins durfte bleiben) ... mittlerweile in der seit vielen Jahren neuen Heimat, der Stadt mit der besten Stehplatztribüne im Weltfußball, angekommen ... doch eines blieb ... der immer wieder aufkommende Gedanke an den roten Donkervoort.

2016 wurde ich dann 45 ... habe mich selbst gefragt „Worauf eigentlich warten?“ ... Informationen gesammelt ... entschieden, das das „Original“ die richtige Wahl wäre ... probe gesessen ... entschieden das es ein SV sein muss ... gesucht ... gefunden



... und seit Dezember steht der aus England importierte Cati nun in meiner Dortmunder Garage und wird eifersüchtig vom Motorrad beäugt.

Die ersten salzfreien kurzen Ausfahrten haben mir bestätigt „alles richtig gemacht“ ... vom Platzregen ohne Verdeck überrascht zu werden fühlt sich ein bisschen wie Rock'n Roll an ... und auch meine Freundin wartet schon auf wärmere Temperaturen um zu erfahren was sich ihr Schatz da für einen seltsamen Traum erfüllt hat.



Das letzte Briefing: 60 Years of the Seven in Donington

Von Patrick Vogt

Irgendwann im Dezember 2015 hatten Florian Schlüter und ich die ungemein dumme Idee, den Engländern mal mitzuteilen, dass im 2017 der Seven sein 60. Wiegenfest feiert, und man eine grosse Sache möglichst früh in Angriff nehmen sollte. Nachdem wir den Guys and Gals auf der Insel mal unsere Vorstellungen so im Sinne des 50. jährigen Jubiläums im Carrotland durchgebröseln hatten, erwachten die Engländer aus der Lethargie, und beschlossen dazu ein Organisation Committee ins Leben zu rufen, natürlich nicht ohne uns beide dort zu verpflichten. Damals noch frohen Mutes, wurde diese Meierei inzwischen zur grössten Seven-Meeting-Organisation seit meinem Einstieg vor 31 Jahren.

Obwohl die einzelnen Länder und Vereine von Kontinentaleuropa in eigenen Gruppen nach Donington in Leicestershire anfahren, gibt es doch gemeinsame Fixpunkte. Die Gruppe des LSOS bekommt dazu Mitte Juni ein detailliertes Roadbook sowie die meisten Navigationsstrecken elektronisch zum Download bereitgestellt. Die Navigationsfiles ermöglichen eine stressfreie Fahrt ausserhalb einer Kolonne, denn jeder findet den Weg, auch auf Sicht zum Vordermann. Also wer ein Navigationsgerät hat, soll dieses bitte vor dem Meeting mit den Strecken füttern.

Unter den Deutschen, Schweizer, Belgischen und Französischen Teilnehmern wird es eine grosse Gruppe geben, welche am 6. Juli 2017 eine gemeinsame Fahre gebucht haben.

Die Fähre der 109 Seven – der Weg ist das Ziel

Noch nie in der Geschichte des Fahrhafens von Calais versammelten sich so viele Lotus und Caterham Sevens. Das Hafenmanagement hat für unsere Gruppe bereits 2 – 3 Embarkment-Spuren reserviert. Doch bis es soweit ist, wird folgendes stattfinden:

Für die Schweizer oder auch andere Fahrer ist der erste Treffpunkt auf der Autobahnraststätte Pratteln bei Basel. Von dort wollen wir am 5. Juli um punkt 07:00 Uhr in Richtung Vogesen aufbrechen, denn vor der grossen Autobahn gibt es noch den einen oder anderen Bogen zu befahren. Um die Mittagszeit werden wir so zwischen 12 – 13:30 Uhr auf der Raststätte „Aire Reims Champagne Sud“ Halt machen. Wer nördlich einfährt, kann sich uns dort anschliessen. Zu beachten ist, dass man zuerst tanken soll, und erst dann rasten. Die Zapfsäulen können nämlich nach dem Restaurantbesuch nicht mehr angefahren werden.

Gegen Abend dann treffen die Teilnehmer je nach Reservation und Bezahlung bei Saint Omer entweder im Chateau du Tilques, im Hotel du Golf oder im Chateau Cocove ein, wobei die Gäste des

Hotel du Golf ebenso im Chateau du Tilques verpflegt werden. Für Früheintreffende im Chateau du Tilques steht ein Indoor-Swimming-Pool zur Verfügung.

Am Morgen des 6. Juli treffen wir uns um 06:15 Uhr am Fährhafen, weil England kein Mitglied von Schengen ist, und die Einreisekontrolle neu in Calais stattfindet. Bitte dazu das Mitte Juni versandte persönliche Reiseticket sowie einen Personalausweis bereithalten. Die Fähre legt verladen um 07:45 Uhr ab, und wird mit der Zeitumstellung und ohne Unwetter um 08:15 Uhr nach 90 minütiger Fahrt in Dover anlegen.

The Heritage Trail – The Heart of England Run

Nach dem Anlegen in Dover trennen sich die 100 Heritage Trail Fahrer und steuern Brands Hatch an, wo wir die Seven-Urgesteine Dick Dixon und Debbie Stott bei Sevens & Classics treffen werden, welche für uns zusammen mit anderen Englischen AR Manager die beiden Vortage organisiert haben. Die Firma Sevens & Classics ist eine Sevengarage am Rennzirkus, welche für uns etwas Kleines vorbereitet hat. Von dort geht es durch den

Dartford Tunnel

Achtung: Neu muss die Toll für die Durchfahrt im Voraus oder 24 Stunden im Nachhinein über das Internet bezahlt sein. Der Prozess ist sehr einfach, und kann hier vorher erledigt werden <https://www.gov.uk/pay-dartford-crossing-charge>. Es gibt keine Zahlstelle mehr. Wer ohne zu zahlen durchfährt, riskiert eine Busse von £ 75, welche mit internationalen Abkommen auch Zuhause eingetrieben wird. Es gibt keine Alternative zu diesem Tunnel.

Kentwell Hall

Nach dem Dartford Tunnel fahren wir zuerst über Land nach Kentwell Hall zu einem Besuch, um von dort nach Duxford zu gelangen. Die Strecke führt uns über Nebenstrassen und Farmland, welche dem typischen Englischen Klischee entsprechen.

Duxford

In Duxford besichtigen wir das Imperial War Museum. Da am folgenden Wochenende die „Flying Legends Airshow“ www.flyinglegends.com stattfindet, werden wir landende Oldtimer beobachten können, welche eigentlich seit 70 Jahren eingemottet sind.

Nach dem Besuch fahren wir wiederum über Farmland nach Huntingdon, um im reservierten Marriott Hotel zu dinieren und zu schlafen.



Arch Motors

Arch Motors ist der Chassis Hersteller, welcher für uns am kommenden Morgen ein Breakfast organisiert hat. Die kleine Fabrik wird aus den Nähten platzen, und hat dafür entsprechende Parkfläche bereitgestellt. Nach dieser Stärkung fürs Auge fahren wir erneut über typisches englisches Farmland nach Melton Mowbray, wo wir einen reservierten Parkplatz vorfinden, um der Herstellung typischer Pies beizuwohnen. Eine Bar wird für uns extra öffnen. Nach dieser Stärkung steuern wir die reservierten Hotels bei Donington gemäss Anleitung der jeweiligen Landes-Gruppenleitung an.

Get Together Party in Donington Park

Ab 18:30 Uhr wird beim weltweit grössten Grand-Prix Museum bei der Rennstrecke die Get Together Party steigen. Dort wird die Welcome-Tüte gefasst, das Wrist-Band für die Zutritte, sowie im Innern des Museums das Essen und das Trinken.

Achtung: Neu müssen auch die Continentals ein E-Ticket vorweisen, welches ebenso Mitte Juni von der lokalen Vereinsorganisation verteilt worden ist. Zudem muss die Identität mit dem Personalausweis nachgewiesen werden. Der Zutritt ist streng geregelt, und es wird keine Tageskasse geben. Die Party dauert bis zur Schliessung des Museums um 22:00 Uhr. Danach geht es entweder zurück ins Hotel, oder noch ins Farmhouse zum weiterfeiern.

Samstag, 08.07.2017

Der Event verläuft gemäss Programm auf dem E-Ticket, respektive wie auf Deutsch auf unserer Website www.60years7.info beschrieben. Nebst den sportlichen Aktivitäten auf dem Tarmac Lake oder dem Heritage Loop werden einige Handelsstände ausstellen, man kann sich der Rennauto-Modellbahn widmen, es werden historisch wertvolle Sevens ausgestellt sein, oder man kann den Fachvorträgen lauschen. Zudem wird es einen kleinen Seven-Flohmarkt geben, sowie ein Charity-Auto-Jumble. Wer nicht den ganzen Tag auf dem Festival Platz verweilen will, der kann sich den verschiedenen Ausfahrten in die Umgebung anschliessen. Die Charity geht zugunsten der Demenzkranken.

Um 17:00 Uhr ist die Parade of the 1.000 Sevens auf der Rennstrecke geplant (gemütliches Pace Car Fahren, kein Rennen, kein Überholen), und anschliessend beginnt beim Farmhouse die Saturday Night Party.

Saturday Night Party

Wenn es ums Feiern geht, wissen die Briten wo es lang geht. Beim Farmhouse wurden entsprechende Festzelte aufgestellt. Auf dem Hog-Roast brätelt feines Fleisch, aber auch die Vegis unter uns kommen nicht zu kurz. Eine Live Band schmettert zeitgerechte Songs unter die Leute, und das eigene Bier wird in entsprechenden Bechern ausgeschenkt. Aber an der Ale Bar gibt es noch anders Fassfrisches. Die Camper unter uns können dann in wenigen torkelnden Schritten das eigene Zelt erreichen. Offiziell ist dann um Mitternacht Schluss. Da im Farmhouse selbst am Samstag auch eine Hochzeit stattfindet, bleiben die Sevens auf dem offiziellen und geschützten Parkplatz beim Heritage Loop parkiert. Es gibt einen kurzen Fussweg zum Farmhouse.

Sonntag, 09.07.2017

Der Sonntag verläuft analog wie Samstag, ausser der Party am Abend. Der Event schliesst um 18:00 Uhr. Eine grössere Gruppe Schweizer wird am Sonntag nicht mehr nach Donington zurückkehren, sondern direkt in Richtung Wales abfahren. Andere folgen den Engländern am Montag nach Portmeiron, wo man in nobler Umgebung ohne Jeans das 50jährige Jubiläum des „Prisoners“ feiern wird. Eine kleinere Gruppe an Teilnehmern starten am Montag ein eigenes Heimfahrprogramm mit Umwegen über Wales, Schottland oder sogar Irland.

60 Jahre Seven von Caterham

Leider hat sich Caterham von den ursprünglichen geplanten Feierlichkeiten nach und nach zurückgezogen, und wird lediglich das Championship Rennen auf der Piste am Weekend mit den Motorsportgruppen durchführen. Es wird also seitens Caterham keine eigentliche Party geben. Wer als Zuschauer am Weekend die Rennen ansehen will, kann hier <http://doningtonpark.seetickets.com/event/caterham-60th-anniversary-festival/donington-park-castle-donington/1043929> entsprechende Tickets vorbestellen, oder aber etwas teurer an der Donington Park Tageskasse direkt einkaufen.

Alle weiteren Informationen inklusive einer Übersichtskarte findet man unter www.60years7.info, weitere Downloadlinks zu Roadbook (falls vorhanden), E-Tickets oder Navigationsdateien dann via Newsletter.

Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

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

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

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

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



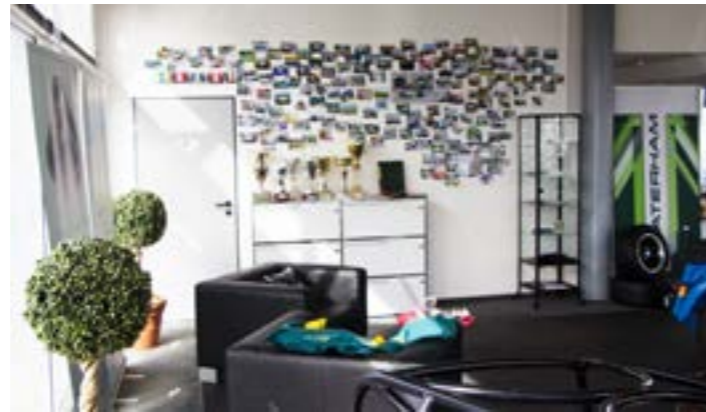
Lokale WhatsApp-Gruppen für die kleinen Ausfahrten?

Mit Messengers kann man schnell viele erreichen – meistens auf dem Smartphone. So verabreden sich auch unter uns Sevenfahrern einige via WhatsApp. Damit Neulinge Ihre Gruppe finden, haben wir auf unserer Homepage im geschlossenen Mitgliederbereich eine Karte erstellt, in der die Gruppen geografisch dargestellt und die Ansprechpartner genannt werden.



LSCD Club Corner bei Caterham Deutschland

Kurt hat in seinen neuem Verkaufsraum uns eine Club Corner eingerichtet. Neben den Sitzmöglichkeiten vor unseren Rollups haben wir unser Merchandising-Programm in einer Vitrine ausgestellt und auf der Wand eine Fotocollage mit vielen Fotos unserer Clubaktivitäten erstellt.



Mein Profil und mein Avartar: für die Homepage, das Forum und uns.

In unserem Forum gibt es nur Klar-Namen, kein verstecken hinter irgend welchen Synonymen.

Somit kennt man sich schon einmal mit Namen ohne großes Rätselraten – jetzt läuft man noch bei einem Treffen aneinander vorbei – weil, zum Namen fehlt noch ein Gesicht.

Deshalb stellen wir als Avatar in unsere Homepage ein schönes „Passbild“ ein. Da wir aber das Avatar nicht nur im Forum nutzen, stellen wir es nicht über die Uploadfunktion des Forums ein, sondern über eine separate Uploadfunktion, die wir auf der Seite **Profil bearbeiten** eingebaut haben – zu finden im Hauptmenü unter **Interne Clubinfos**.

Hier kann man auch seine persönlichen Daten anpassen, z.B. die neue Handy-Nr., die neue Adresse – so können wir Mitglieder immer auf dem Laufenden.

Nur eine Bitte – auch die Administration muss von den Änderungen erfahren. Also noch eine kleine eMail mit den Änderungen an info@lscd.de

Der Tiefflieger jetzt auch online

Wir haben den Tiefflieger online gestellt.

Jedenfalls die ersten Ausgaben ...

Auf der Inhaltsübersichtseite der ersten Ausgaben findet man über der Überschrift auf der Seite den Link, der die pdf-Datei öffnet. Nicht immer sind die pdfs aus den Anfängen des Tieffliegers perfekt für die Bildschirmansicht, aber besser so, wie garnicht.



Unser Tiefflieger Eure Sammlung

Immer wieder kommen Fragen nach älteren Ausgaben unseres Tieffliegers.

Natürlich gibt es alle älteren Ausgaben noch als gedruckte Exemplare.

Wir verkaufen jedes Heft für € 5,00 zuzüglich Porto. Der Gewinn geht wie immer zur Stiftung Bärenherz. Und wer seine Sammlung dann in einen Ordner ablegen will, der bestellt gleich noch ein, zwei Sammelmappen (jeweils für 10 Hefte) zum Preis von € 15,00 pro Stück dazu.



Seven Cap bestickt CHF 25.--	Polo Shirt bestickt, schwarz CHF 35.--	T-Shirt bedruckt, schwarz CHF 30.--	Softshell Gilet bestickt, schwarz CHF 75.--
Handschuhe bestickt, für Damen CHF 29.--	Softshell Jacke bestickt, schwarz CHF 105.--	Hoodie bestickt, schwarz CHF 45.--	Badetuch bestickt, schwarz CHF 40.--

jetzt bestellen: www.lscd.club/online-shop

6 Gänge zum Fahren ...

Bilder und Text aus Lowflying April 2017



**Exklusiv für die Schweiz: Caterham Seven 485 CSR.
Der aktuell beste Seven.**

Kumschick Sports Cars AG: Seit 39 Jahren der kompetente Caterham Partner.



Kumschick Sports Cars AG
Offizielle Caterham-Vertretung
Luzernerstrasse 57, CH- 6247 Schötz
www.kumschick.ch
sales@kumschick.ch
Tel: 0041 (0) 41 980 05 80



Basispreis Caterham Seven 485 CSR: CHF 82'100.--, abgebildetes Modell enthält zusätzliche Optionen. Motor: 2.0, 240PS, Leergewicht 585 kg, 0-100km/h in 3.5 Sek., Verbrauch gesamt: 7.7 l/100km, CO2 179 g/km, Durchschnitt aller Neuwagen 134g/km, Energieeffizienzklasse G. Preise inklusive MWST, Autosteuer, CO2-Abgaben. Preis- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.



Letzten Monat kaufte Paul Philpot einen 1.4K Seven, der anscheinend der erste war, der mit dem 6-Gang-Getriebe von Caterham ausgestattet wurde.

Das brachte uns auf die Idee, mehr über die Geschichte der Entwicklung des Getriebes zu erfahren. Lowflying sprach mit Jez Coates – dem technischen Direktor bei Caterham zum Zeitpunkt der 6-Gang-Getriebe-Einführung – um mehr zu erfahren.

Hallo Jez - kannst du uns ein wenig über die Umgebung erzählen, in der Caterham gearbeitet hat, als man anfang, über sein eigenes maßgeschneidertes Getriebe nachzudenken?

Die Einführung des Caterham 6-Gang-Getriebes kam als direkte Folge unserer Einführung des Rover K-Serie-Motors in die Seven-Serie. Der K-Serie-Motor war eigentlich schon seit einiger Zeit bei Rover im Einsatz, bevor wir ihn in den Seven steckten. Rover hatte das sogenannte TBI-Setup (Throttle Body Injection/Saugrohreinjection)

zung) verwendet. Caterham setzte jedoch zur Einführung die MPI-Version (Multi Point Injection) mit einer Einspritzdüse pro Zylinder ein, einer höheren Leistungsvariante, die Rover zunächst im Metro GTA einsetzen wollte. Wir hatten schon lange mit Rover zusammengearbeitet und hatten eine hervorragende Arbeitsbeziehung mit dem Rover Development Engineer (und einem aktuellen Club Member) Dave Fender entwickelt. Am Ende erlaubte uns Rover, den ersten K-Serien Motor im Seven am selben Tag wie sie vorzustellen.

Nach Jahren der Lotus und Ford Macht im Sevens war die Einführung der Rovermotoren ein absolut kritischer Moment für uns. Obwohl der ultraleichte und drehfreudige K-Serie-Motor eine exzellente Ergänzung zum Charakter des Seven war, war er zunächst nur mit dem maximalen Hubraum von 1400 ccm verfügbar und die Tatsache, dass wir unseren Mainstream-Motor von 1600 ccm auf 1400 ccm reduzieren würden, verursachte uns sehr viel Sorgen. Was der K-Serien-Motor auch an technologischen Fortschritt vertrat, die meisten Menschen, denen man die Frage stellte, „ist kleiner besser?“ sagten fast unvermeidlich: „Nein“.

In Großbritannien war damals der po-

pulärste Motor der 1700 Supersprint, angetrieben von einem Ford Xflow Motor. Dieser wurde mit neuen Nockenwelle, überarbeitetem Zylinderkopf und zwei Weberdoppelvergäsern abgestimmt und leistete 135 bhp - sicherlich eine signifikante Verbesserung gegenüber der 84 bhp Standard-Version mit einem Doppel-Fallstromvergäser. Nach solch einem langfristigen Einsatz von Ford-Motoren im Seven gab es ein gewisses Maß an Nervosität, wie die neuen K-Serie-Motoren einschlagen würden.

Sobald wir die ersten 1.4L K-Serien Seven aufgebaut hatten, wurde die Kombination mit dem Motor gut aufgenommen und jeder, der ihn fuhr, kommentierte, was für ein tolles Spiel der Motor mit dem leichten Seven hatte. Der einzige kritische

Wir suchten einen Partner, mit dem wir gemeinsam ein leichtes, kompaktes Getriebe entwickeln konnten.

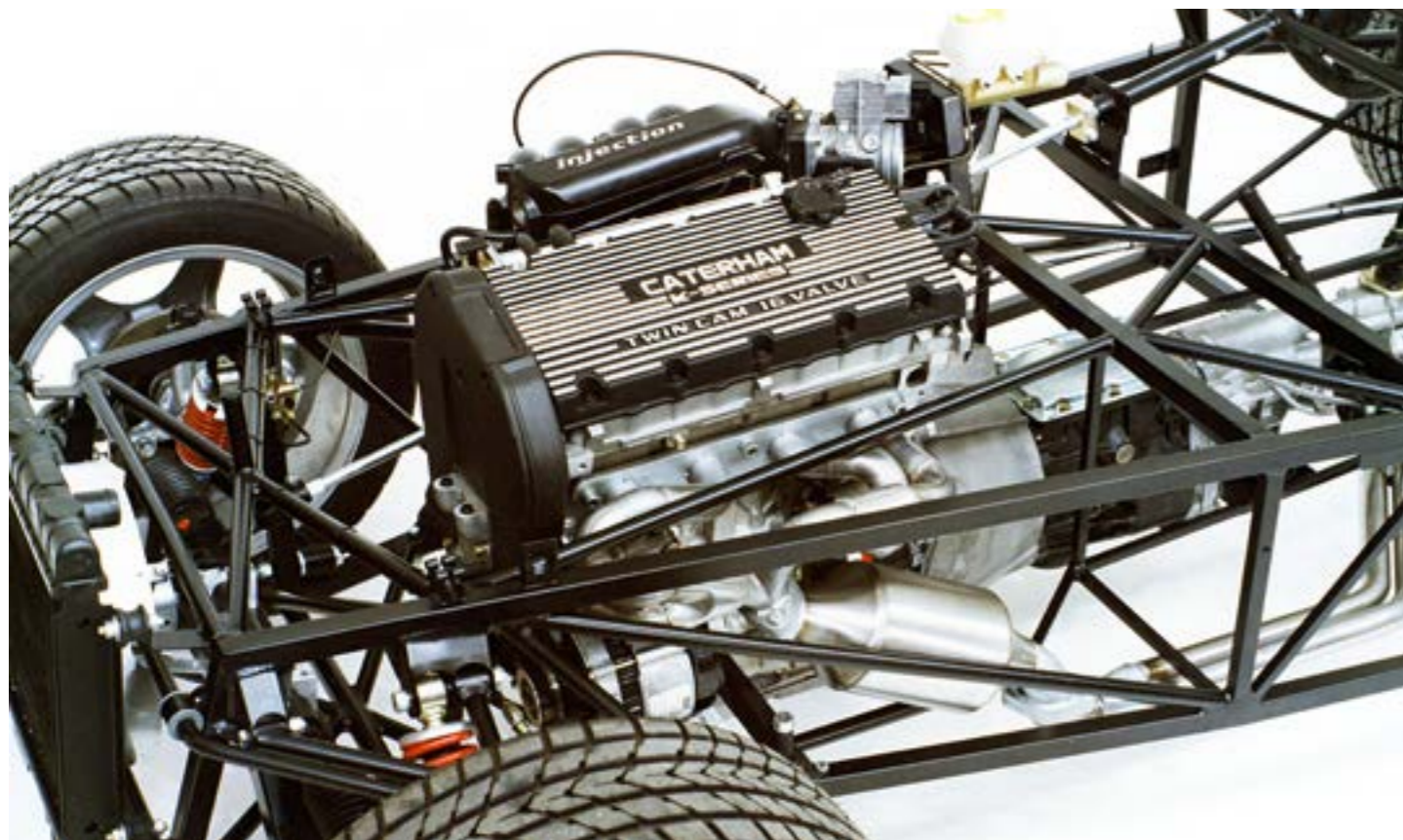
Faktor war, dass der 1400 ccm Motor weniger Drehmoment hatte als der Ford 1700 Supersprint und er kämpfte mit den großen Schaltsprüngen im 5-Gang-Getriebe.

Caterham suchte eine Alternative zum 5-Gang-Getriebe, das kompatibel und verfügbar war - so zum Beispiel die V6-Version des Typs 9 Getriebe, das ursprünglich für den Sierra XR4i gebaut wurde.

Es hatte einen längeren 1. Gang und somit das beste auf dem Markt befindliche Übersetzungsverhältnis, aber eine langfristige Verfügbarkeit war nicht gewährleistet.

Viele Straßentest kritisierten immer wieder die mangelnde Abstimmung zwischen dem K-Serien-Motor und dem Getriebe und da wir wussten, dass es noch dauern würde, bevor der 1600 ccm K-Serien-Motor mit höherem Drehmoment das Manko eliminieren würde, entstand die Aufgabe, etwas anderes zu tun.

Getriebeentwicklung war eindeutig außerhalb der Kernkompetenzen von Caterham. Meine Politik war es immer, sich mit Spezialisten zu beschäftigen, die in ihrer Klasse wirklich gut waren - AP Racing für Bremsen, Arch Motors für schönes Nickel-Bronze-hartgelötete Chassis, MTCE für



Das ursprüngliche Pressefoto zur Einführung der K-Serie Motoren zeigt ein Ford Typ 9 Getriebe, aber es war auch die Einführung von Caterham's 6-Gang-Getriebe, dass das volle Potenzial der Leichtbau-Motoren ergänzen sollte.



Jez Coates hat Caterham Cars verlassen, aber seine Begeisterung für das Modell ist eindeutig geblieben. Sein persönlicher Seven ist erst vor kurzem durch die Einzelabnahme gegangen. Der Seven stellt den Höhepunkt der K Serien Entwicklung dar. Basierend auf einem CSR-Chassis mit Lower Floor, ist das Auto mit einem 2,0 Liter „R500 Evo“ K Serie Motor ausgestattet. Mit 250 bhp bei 8000 rpm und 190 lbf Drehmoment bei 4000 rpm ist der Seven (natürlich) mit einem Caterham 6-Gang-Getriebe ausgestattet.

Fahrwerksentwicklung etc.

Wir suchten einen Partner, mit dem wir ein leichtes Getriebe entwickeln konnten, das die maximale Leistung aus dem K-Serie-Motor verausholte, in die vorhandenen engen Platzverhältnisse passte und die Freude am Fahren einem Seven wieder hinzu fügte.

Wir begannen mit Brian Hill zu arbeiten, dessen Kent-basiertes Geschäft (in der Regel noch) in erster Linie um die Modifikation von Typ 9-Getrieben herum bauten. Basierend auf seiner Erfahrung hatten wir Brian beauftragt, ein Getriebekonzept für uns zu entwickeln, das alle unsere Designziele erfüllen sollte.

Was man wissen muss, ist, dass das Ford Typ 9 Getriebe auf der Grundlage des 4-Gang-Typ-E-Getriebes basiert. Es benutzt ein Gusseisenhauptgehäuse, das die 4 Gänge beherbergt und hatte dann noch ein zusätzliches Gehäuse am Ende. Diese Verlängerung enthält ein zusätzliches Overdrive-Paar von Zahnrädern, die ein 0,825:1-Untersetzungsverhältnis liefern.

Nachdem er langjährige Erfahrung in der Modifikation von Typ 9 Getrieben hatte, war Brians Konzept, ein Erweiterungsgehäuse zu entwerfen, das eben nicht eine Gang breit sein würde, sondern zwei und so machte er sich daran, erste Zeichnungen für ein 6-Ganggetriebe zu entwerfen, das auf diesem Konzept basiert.

Also gab es signifikante Design-Ähnlichkeiten zwischen dem 5-Gang-Type 9 Getriebe und Caterham's 6-Gang Getriebe?

Ja, das 6-Gang-Getriebe war sicherlich auf grundlegende Design-Elemente aus

dem Typ 9 basierend. Meine Designvorgabe war auch, dass wir versuchten, so viele Teile wie möglich vom Typ 9 zu übernehmen. Es gab so viele Einzelkomponenten, die bereits vorhanden waren. Warum willst Du Komponenten wie Schalthebel, Rückwärtsgang, den Schalter für den Rückfahrcheinwerfer usw. neu erfinden - es wäre einfach nicht sinnvoll gewesen. Auch weil Ford immer alle sein Getriebe-Komponenten für Kleinserien auslegte, war es viel einfacher, so viel wie möglich aus dem Regal zu nehmen und dann nur auf die Entwicklung und Herstellung unserer spezifischen Teile, die wir für unser Design benötigten einzugehen. In jedem Fall sind Fords Getriebe legendär, also warum hätten wir uns davon abwenden wollen?

Erinnerst Du dich, wie groß der Anteil der Übernahmekomponenten war?

Ich kann mich nicht genau erinnern, aber ich denke, dass etwa 50 von insgesamt 95 Teilen von Ford kamen.

An wen hast Du dich für die neu herzustellenden Teile gewandt?

Brian verbrachte einige Zeit damit, die Teile zu entwerfen, die auf seiner Erfahrung basierten, um das Standard-5-Gang-Getriebe zu modifizieren. Allerdings war ein Großteil seiner Entwürfe auf modifizierte Übernahme-Komponenten von verschiedenen OEM-Lieferanten basierend, so dass diese zusammenarbeiten mussten, um die erwarteten Ergebnisse zu liefern. Das war gut, aber dieser Ansatz war nicht für eine höhere Stückzahl geeignet, an die wir dachten.

Wir wandten uns jetzt an einen Lieferanten, mit dem Caterham seit vielen Jahren

zusammen arbeitete, sicherlich, bevor ich zu Caterham kam - RL Walsh in Coventry. Sie nutzten ihre Ingenieurkenntnisse, um die Palette der spezifischen Teile herzustellen, die wir für unser Design benötigen würden - alle maßgeschneiderten Zahnräder, die Hauptwelle, die Vorgelegewelle, die Abtriebswelle usw. Gleichzeitig haben wir ein Getriebegehäuse entworfen, sowie die maßgeschneiderte Gangwählgabel. Während meiner Zeit bei Caterham habe ich immer versucht, das Colin Chapham Prinzip von „Just add lightness“ aufrecht zu erhalten, und ich blieb hartnäckig, das wir trotz Hinzufügen eines weiteren Ganges, mit modernen Mitteln nicht schwerer wurden. Am Ende war meine Mission erfolgreich - das 6-Gang-Getriebe war ein ganzes kg leichter als das alte 5-Gang-Getriebe.

Wer wählte die endgültigen Übersetzungsverhältnisse und war ein 6-Ganggetriebe immer Dein fundamentaler Wunsch?

Am Ende wählte ich die Übersetzung aus und mein gesamtes Arbeiten während des Prozesses beruhte auf der Tatsache, dass Sevenfahren schon immer auf Freude am Fahren basierte. Wenn Du ein leichtes, kleines Fahrzeug mit einem Motor mit geringem Drehmoment hast, benötigst Du viele Gänge, um den Motor in seinem guten Drehzahlbereich zu halten. Der Seven war schon immer ein Leichtgewicht und ich war schon immer der Meinung, dass das Getriebe der wichtigste Bestandteil zur maximalen Nutzung der Motorleistung war und somit ein wichtiger Bestandteil des Fahrgenusses.

Ich weiß, dass viele Fahrer durch Drehmoment verführt werden - und das ist ihr absolutes Recht. Allerdings würde ich denen vorschlagen, eine Corvette oder eine Viper zu fahren ...

Caterhams Sechsgang-Getriebe wurde von Anfang an sehr gut aufgenommen und ist fantastisch für die Landstraße. Einige haben aber kommentiert, dass es für Langstrecken-Touren im 6. Gang ermüdend sein kann. Gab es jemals irgendwelche Gedanken, eine Auswahl an Übersetzungsverhältnissen innerhalb des 6-Gang-Getriebes anzubieten, vielleicht für drehmomentstärkere Motoren?

Nein, die Übersetzungsverhältnisse innerhalb des 6-Gang-Getriebes sind fix, aber natürlich gab und gibt es eine Vielzahl von Übersetzungen, die man verwenden könnte, um die Übersetzung an einen bestimmten Motor anzupassen. Das Ford

Hinterachs-Differential reichte von 3,92:1 bis zu 3,14:1 und im Aftermarket sogar 4,10 :1 und 4,40:1.

Durch die Anpassung der Hinterachs-übersetzung kannst Du einen Seven mit 7.500 U/min entweder mit 150 km/h oder auch mit 200 km/h fahren und hast immer die gleiche enge Abstufung zur Verfügung.

Du hast das 6-Gang-Getriebe mit dem 1.4 K-Serie eingeführt, der rund 129 PS leistete, aber im Laufe der Jahre wurde es bei immer leistungsstärkeren Motoren bis hin zum R500 eingesetzt. War es ursprünglich für diese Leistung entworfen worden?

Unsere primäre Design-Einschränkung war der verfügbare Bauraum, aber wir haben alles getan, was wir machen konnten, um es so stabil zu machen, wie es nur geht (z.B. ein Druckguss- statt eines Sand-Guss-Gehäuses) und die Tatsache, dass das Caterham-6-Ganggetriebe überall erfolgreich eingesetzt wird, belegen die Richtigkeit dieser Anstrengungen. Sobald wir einen funktionierenden Prototypen hatten, testeten wir das Getriebe in Rennwagen. Es ist

die beste Testplattform und schafft Vertrauen in das Design. Basierend auf dem, was wir gelernt haben, haben wir den zweiten Gang angepasst, ansonsten hat sich das Design als sehr erfolgreich und zuverlässig erwiesen. Wir nutzten das Getriebe bis hin zur CSR Rennserie, die wir im Jahr 2005 ins Leben gerufen haben. In diesem einstündigen Rennen tendierten die Fahrer zum Schalten ohne das Gaspedal zu lupfen und potenziell auch nicht die Kupplung zu treten. Das ist so ein harter Einsatz, wie es man ihn sich kaum vorstellen kann ...

Sequentielle Getriebe scheinen in diesem Metier immer beliebter zu werden - was sind Deine Gedanken dazu?

Die meisten Leute sind von sequentiellen Getrieben begeistert, ich weiß und man kann nicht leugnen, dass die Schaltgeschwindigkeiten extrem schnell sind. Aber meiner Meinung nach verwässern sie das Fahrerlebnis. Für mich sind sequenzielle Getriebe einen Schritt näher an einer Play-Station. Warum will man das?

Es scheint, dass die Welt anfängt, zu

5- oder 6-Gang?

Viele 5-Gangfahrer sagen immer „mein 5. Gang ist als Schongang übersetzt, warum soll ich 6-Gang fahren mit dem 6. der 1:1 übersetzt ist?“

Außerdem muss ich dann ja noch mehr schalten ...“

Wenige 5-Gang-Fahrer sind schon mal mehr als ein paar Kilometer mit einem (dem) richtigen Motor und dem Caterham-6-Gang-Getriebe gefahren. Glaubt denen, die zehn- oder sogar hunderttausend Kilometer mit dem Caterham-6-Gang-Getriebe gefahren sind – es gibt nichts Besseres.

Schauen wir, was Caterham mit dem neuen Triebstrang macht – ob das Caterhamgetriebe das überlebt.

Es wäre schade – wie schon der Verlust des Rover VVC-Motors.



meiner Denke zurückzukehren, so z.B. die Tatsache, dass Aston Martin eine Version des Vantage V12 mit einem passenden Schaltgetriebe ausstattet! Und sprich mal mit den meisten Motorsport-Journalisten aus der Szene, Du wirst hören „geben Sie mir ein Schaltgetriebe - jederzeit“, auch wenn das nicht das ist, was die Chefredakteure wollen, dass sie es schreiben.

So würdest du sagen, dass die Einführung des Caterham 6-Gang-Getriebes zum langfristigen Erfolg des K Series Seven maßgeblich beitrug?

Ja, deutlich, aber natürlich auch die 1600 cc und 1800 cc Versionen des Motors. Das Caterham 6-Gang-Getriebe half auch dem Unternehmen, sich von anderen Herstellern weiter zu differenzieren, die sich einfach auf die Verwendung von Komponenten von Spenderwagen verließen. Das 6-Gang-Getriebe wurde als Premium-Produkt für den anspruchsvollen Sportwagenfahrer verkauft und es hat sicherlich dazu beigetragen, den Seven in die nächste Etappe seines Lebens zu bringen. ■



Unsere Leistungen

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

Öffnungszeiten:

Montags: 10 - 18.30 Uhr

Dienstags geschlossen

Mittwochs - Freitags: 10 - 18.30 Uhr

Samstags: 10 - 14 Uhr

Jeden ersten Samstag im Monat 10 - 18 Uhr (Cabrio & Sportscar Markt)

CATERHAM
Importeur 1983 - 2014

Seven Cars & Parts
Automobile GmbH
Ringbahnstraße 9
41460 Neuss

Telefon 021 31 - 71 81 432

Telefax 021 31 - 71 81 437

www.7cars.de

tklein@7cars.de

Von Grund auf sicher.

Drytech ist die europäische Gruppe von spezialisierten Unternehmen für Bauabdichtungen.

Die Drytech-Partner sind seit 1963 ausschliesslich in der Abdichtungsbranche tätig und sind in Deutschland, Liechtenstein, Österreich, Schweiz, Italien und England präsent. Jeder Partner ist in seinem Einzugsgebiet die Bezugsperson für Planer und Unternehmen im Abdichtungsbereich.

System Weisse Wanne® für Konstruktionen im Grundwasser.

Das Grundwasser-Abdichtungssystem Weisse Wanne System Drytech für Neubauten, ist eine einzelne wasserundurchlässige Betonkonstruktion, deren Risse, Fugen und Durchbrüche fachgerecht abgedichtet sind.

**Kontaktieren Sie Ihren Drytech Partner in Ihrer Region
oder besuchen Sie uns unter www.drytech.ch.**

basel@drytech.ch
+41 61 811 47 00

bern@drytech.ch
+41 34 423 08 68

luzern@drytech.ch
+41 41 450 48 28

zuerich@drytech.ch
+41 44 533 47 10

westschweiz@drytech.ch
+41 26 526 10 20

Ich habe mir ein Auto gebaut und jetzt fahren wir damit nach England...

Bilder und Text von Bettina und Kai-Olaf Dammenhain

So wollte ich das schon seit vielen Jahren und es war klar, mit 50 fange ich an.

Alle die mich kennen, können ein Lied davon singen. Formel 1, Motorrad muss sein, egal welche Uhrzeit. Ist wohl mit durch die Eltern beeinflusst worden, heute müssen alle damit leben.

Wann es genau war, dass der Gedanke aufkam ein Auto selber zu bauen, weiß ich nicht mehr, aber kurz nach meinem 50zigen Geburtstag ging es los. Das Startkapital

war mein Geburtstagsgeschenk. Der erste Schritt war einen passenden Partner zu finden, der mir die Teile besorgt und natürlich auch mal hilft. Im Raum Stuttgart war meine Entscheidung dann schnell bei Joachim Westermann, es ist eine Stunde Fahrt nach Kuppenheim. Es war eine gute Zusammenarbeit, mit allen Höhen und Tiefen. Joachim war immer klar und offen und mit einem

hatte er zu 100% Recht, es selber zu machen ist auf jeden Fall der teurere Weg, aber ich wollte es ja so.

Und ich wollte soviel wie möglich selber machen und so war der Start kein Kit sondern ein Rahmen von Arch. Und dann alle Teile einzeln, manchmal gebraucht, manchmal vom Conrad und so weiter. Gleich hier am Anfang, ich bin bisher nur meinen eige-



Oben: Ankunft zu Hause, das ist der Startpunkt, eine Rohkarosserie von Arch <http://www.archmotor.co.uk/>

Rechts: Eng ist es, aber Bremsleitungen, Kabelbaum und Lenkgetriebe montiert



nen gefahren, vorher noch nie, ich saß nur einmal in einem S3 und ab da wusste ich, es muss ein SV werden.

So stand ich dann in meiner Garage, der Rahmen auf meiner selber gebauten Montageplattform, viele Teile und eine Bastelanleitung von Caterham für einen Kit. IKEA ist genauer in der Beschreibung, aber Mann lernt ja dazu. Ich war oft in Kuppenheim und habe Fotos gemacht und nachgeschaut, wie was zusammengehört. Bis dahin hatte ich immer alte Autos restauriert oder schneller gemacht, aber so ganz von Anfang.

Ich war ganz vorsichtig, erinnere mich noch an die Verlegung der ersten Leitungen. Aber es ging vorwärts, nur nicht so schnell wie gedacht. Das Differenzial habe ich 4-mal eingebaut, weil ich die Distanzscheiben falsch eingesetzt hatte, die Kardanwelle erst in den Tunnel muss und jetzt zum Schluss, weil es tropfte.

Für mich als Maschinenbauer war die Mechanik kein Problem, schrauben kann ich, aber dann kam die Elektrik. Nicht mein Gebiet, aber es gibt ja Freunde. Zuerst hat mir der beste Freund meines

Sohnes geholfen. Auch er musste lernen. Als ausgebildeter Mechatroniker sagt er sofort zu und stand am Samstag morgen vor der Garage in freudiger Erwartung. Ich zeigte ihm dann die DIN A3 Seite Schaltplan und zeigt auf den Kabelbaum. Er war dann sehr ruhig, weil er hatte etwas anderes erwartet. Aber nach einem kurzen Schrecken begannen wir mit der Arbeit. Schaltplan und Kabelbaum passt nicht zueinander, also alle Kabel durchmessen und zuordnen. Das dauerte Tage, weil ich auch erst langsam den Begriff wie alles funktionierte. Ein weiterer Freund von mir half mit, aber auch er als ausgebildeter und studierter Elektrotechniker brauchte bis er z.B.: die Lichtschaltung verstand. Dazu muss ich ergänzen, dass ich nicht die Caterham Schalter wollte, sondern die klassischen Kipphebel-Schalter. Wie gesagt, wir kämpften uns durch, lernten und verkabelten. Es ist so geworden, wie ich es haben wollte. Es hat dabei auch drei Armaturenbretter gekostet, bis ich die richtige Anordnung von Instrumenten und Schaltern hatte (man muss auch auf die Abstände auf der Rückseite achten).

Da ich nie den Standardweg gegangen bin, ergab sich nicht nur eine zeitliche

Komponente sondern auch eine Liquidität gesteuerte Bauzeit. Zusätzlich kam ein Jobwechsel hinzu, der zu einer Phase des Baustopps führte. Ich kann zusammenfassen, der Wagen meiner Frau stand viel länger im Freien als ursprünglich geplant.

Aber irgendwann waren die Achsen fertig, die Bremsen richtig montiert und eines Tages ging dann auch das Licht. Die Rücklichter und deren Anordnung haben auch ein paar Wochen gekostet.

Und dann wurde die Diskussion der Farbe noch einmal aktuell. Klar war, es sollte ein British Racing Green werden, ursprünglich ganz klassisch. Aber dann kam der 165 auf den Markt und eigentlich sah die neue Farbe gar nicht so schlecht aus. Aber wiederum, so ganz einfach diese nehmen ging nicht. Was tun? Da kam mir meine Modellautosammlung über den Weg und ich sah mein Aston Martin von 2005, der DB9 der in Le Mans fuhr. Die Farbe gefiel uns. Ein kurzes Mail an Aston Martin und ein paar Tage später hatte ich die Farbnummer und den Namen „Aston Martin British Racing Green Light“. Damit passte alles, die Farbe war genauso wie vorgestellt.

Diese Seite:

Links unten:
Die Hinterachse nimmt Formen an, natürlich musste es das gute Nitron Fahrwerk sein. Ob ich es jemals ausreize?

Rechts unten:

Elektrik! Alle Kabel wurden einzeln beschriftet, nachdem wir herausgefunden hatten wozu es da ist

Nächste Seite:

Oben:

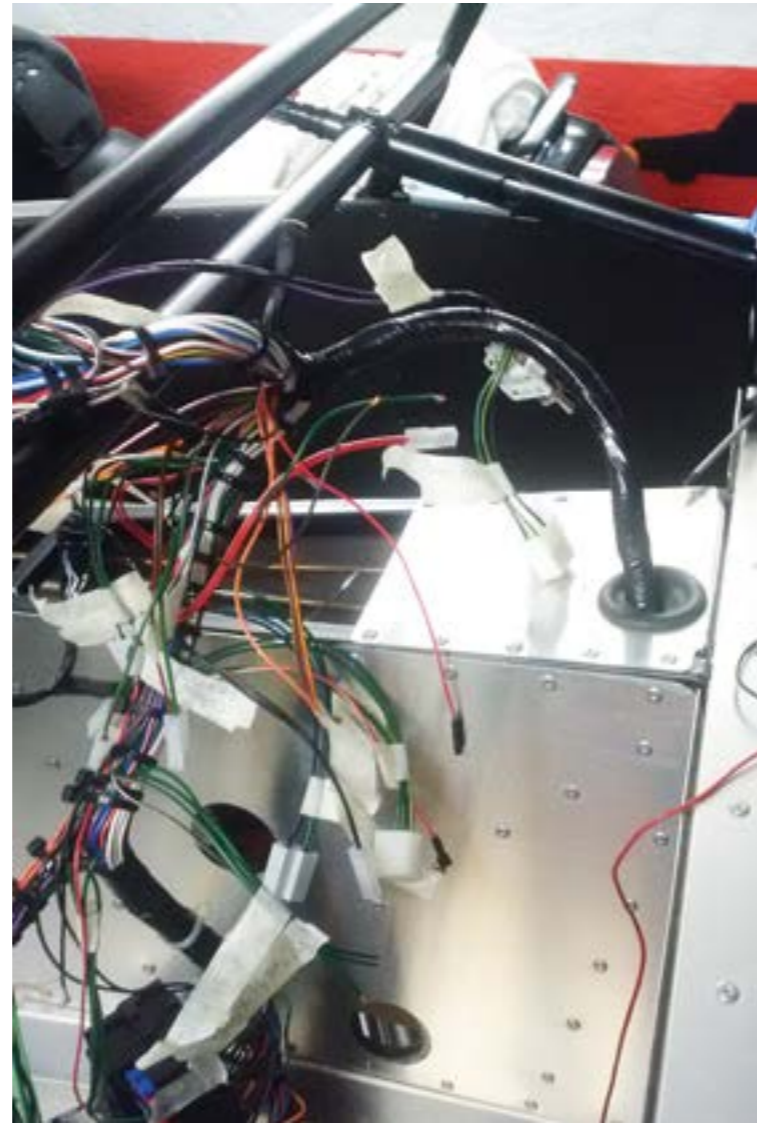
Na wenigstens ist schon mal ein Lenkrad dran

Links unten:

Auch das war eine lange Geschichte, aber so wollte ich es haben

Rechts unten:

Die lange Farbsuche hat sich gelohnt, für uns ist es die ideale Kombination





Links:
Geschafft, die Logik der Fahrzeugelektrik durchschaut,
das Licht geht

Mitte:
Fertig für den Transport und die Endmontage

Unten links:
Der dritte Anlauf mit dem Armaturenbrett und der rote
Schrumpflack passt auch sehr gut

Unten rechts:
Erste Sitzprobe und Vorfreude auf das Fahren



Diese Seite:
Links:
Hochzeit mit dem Rover Motor – eine sehr gute Wahl,
wie sich beim Fahren herausstellt

Unten:
Dezember 2016, der Wagen ist fertig für den TÜV

Nächste Seite:
Oben:
So wollte ich ihn haben, wobei – so ein paar Ideen habe
ich noch

Unten:
Das Kennzeichen ist dran und jetzt können wir fahren –
auf nach England





2016 war dann endlich alles soweit, dass der Motor und Getriebe eingebaut werden konnte. Das wollte ich nicht zu Hause machen, sondern in Kuppenheim, wegen dem Hubwerkzeug und natürlich auch wegen der Tipps.

Nebenbei wurden auch die Fußmatten hergestellt, also besser die Umrandung. Alleine dieses war wieder eine Aktion. Zum Schluss hatte ich mit Hilfe meiner Mutter den Trick raus und so haben eine sie und eine ich genäht. Passt jetzt farblich so, wie geplant. Wenn das Geld mal wieder reicht, werden wir auch noch die Sitze optimieren und neu beziehen lassen, aber das dauert noch.

Es hat dann doch noch das ganze Jahr gedauert, erstens ging es jetzt nur noch Werktags, bei mir im Beruf konnte ich mich vor Arbeit nicht retten und natürlich wie immer dauerte es dann auch noch länger. Beim SV ist doch manches anders und Caterham hat die Teile für den Rover Motor nicht mehr so vorrätig wie notwendig. Zum Schluss mit viel Hilfe von Thomas und David haben wir alles hinbekommen, der TÜV gab auch seinen Segen und im Januar haben wir ihn nach Hause geholt und zugelassen. Zum Schluss noch einmal vielen Dank an alle, die mir geholfen haben Joachim, Thorsten, Thomas und David von Westermann Motorsport und den vielen Freunden, die mit Hand angelegt haben.

Jetzt lerne ich neu fahren, aber es macht wahr-sinnig viel Spaß und wir freuen uns schon sehr jetzt auch Euch vom Club kennen zu lernen. ■



4. Double-Day

Text von Claudia Hollmann, Fotos von Wolfgang Hollmann

Wie schon in den letzten Jahren, trafen sich reichlich Seven-Begeisterte wieder in Kempten bei CCK. Es bleibt allerdings offen, ob nicht manche „harten Männer“ auch wegen der einmalig frischen und köstlichen Torten und Kuchen die teils lange Anreise auf sich nahmen! Eines steht fest – Gunther, Rita sowie Andreas und Brigitte samt Team und das Rundherum sind schon jetzt Legende! ■





Nikolaos Bitza
 0176 57 01 46 61
 Gewerbepark West 13
 76863 Herxheim
 www.bitzani.com
 bitzani@aol.com



SPORTGARAGE LICHTSCHLAG

Unabhängiger Fachbetrieb für Ihren SEVEN
 - Caterham Spezialist
 - Technik
 - Teile
 - Import
 - TÜV
 - Motorsport

Hanno Lichtschlag
 Industriestrasse 42a, 51399 Burscheid
 Telefon 0178-8254083
 www.sportgarage-lichtschlag.de



90. Mille Miglia ...



Text von Andreas Seydell,
 Fotos von Berhard Bamberger und Andreas Seydell

Angefixt hatten uns die alten Hasen, mitgekommen ist nur noch ein alter Hase – trotzdem waren es wieder ein paar wundervolle Tage.

Treffpunkt war für einige Hängerfahrer diesmal die Schweiz, andere ließen den Hänger in Lauchringen – zerstörten dafür dann aber ihren Seven (etwas) auf dem Weg nach Brescia, konnten aber mit verspäteter Anreise doch noch am Event teilnehmen.

Das Wetter spielte bis auf einen Passregenschauer, der es in sich hatte, wunderbar mit. Auch eine flexible Hotelanpassung war dank Smartphone kein Problem.

Aber nicht nur der Sevenfahrer rüstet auf, auch die Ausrüstung der Marschalls an den Sonderprüfungen wurden einem Update unterzogen. Konnte man früher hier und da an den fahnschwingenden Marschalls sich noch zu einer Sonderprüfungseinfahrt vorbeischlängeln, steht heute ein paar dutzend Meter davon ein Hilfssheriff mit einem Walki Talki und funkt kurzerhand dem Marschall, wenn ein Muggel Anstalten macht, sich durchzuschlängeln.

Hm - wir müssen nachrüsten ...

Zwei blieben diesmal auch noch bis Montag und sahen sich den Zieleinlauf am Sonntag Abend an – ist auch zu empfehlen.

Das Resümee aller: Nächstes Jahr wieder!!!

Die Einladung galt allen, ob Seven oder ...

Rundfahrt um Caterham Deutschland



Die Idee war bei einem Vorstandsbesuch bei Kurt in Dierdorf entstanden: Drei Treffen im Jahr 2017, je mit einer Rundfahrt und ein paar Grillwürstchen bei Caterham Deutschland – nicht nur für Caterham Seven, auch nicht Caterham und noch garnicht Sevenfahrer sollten kommen und als Gast eine Runde mitfahren.

Das Wetter spielte mit – beim ersten Termin am Sonntag, den 30. April. Man traf sich in aller Ruhe und bei einem Kaffee ging das plauschen rund um unsere Seven so lange, bis Kurt seinen 620er aus dem Ausstellungsraum holte und zur Rundfahrt blieb. Die Gäste wurden schnell auf die freien Beifahrersitze und Vorführwagen verteilt und schon ging es im flotten Gänsemarsch auf Kurts Intallations Lap. Trotz ein paar Drehern auf der Rückrunde kam alles Gesund wieder in Dierdorf zur Bratwurst im Brötchen an.

Alles in allem, ein gelungener Tag, ein paar nette Leute angefixt oder auch gleich zum Kauf animiert :-)



Testbericht über den Caterham 485 CSR

The Roadmaster



Text: Patrick Vogt und Fotos: go-trackday.com

Zugegeben, es gibt an einem sonnigen Junitag Unangenehmeres als einen Seven ausführlich zu testen. Aber auch das Testfahrzeug hatte seine Freude, denn der Tester ist kein normaler Golf GTI Fritze, der zum ersten Mal in einem englischen Roadster sitzt, sondern ein Raser mit 30jähriger Seven-Erfahrung auf der Überholspur. Die Anforderungen waren somit hoch gesteckt, weshalb auch ganz am Anfang die Versicherungsfrage geklärt wurde.

Das Testfahrzeug

Caterham Seven 485 CSR mit SV Chassis, Länge 3360mm, Breite 1700 mm, Höhe 1115 mm mit einem Achsabstand 2305 mm und einer vorderen Spur von 1505 mm sowie einer hinten mit 1509 mm. Die Motorisierung erfolgt mit dem 176.5 kW (240 PS) Duratec Aggregat, welches von Ford auch beim „normalen“ 485 zum Einsatz kommt. Das Testfahrzeug hatte gut 2'200 Km auf dem Tacho und war hinten mit weichen 245/40/15 und vorne mit 195/45/15 Reifen bestückt.

Der 485 S und SV Seven ist ja bereits seit einiger Zeit im Handel, und in der Schweiz wurde dieses leistungsfähigste Strassenmodell bereits 61-mal verkauft. Die Vorzüge des CSR Modells, welches exklusiv nur bei Kumschick Sports Cars erhältlich ist, wurde bereits im Tiefflieger No. 21 ausführlich vorgestellt. Zur Repetition nur kurz:

Nebst der Einzelradaufhängung vorne mit innenliegenden Feder- und Dämpferelementen verfügt dieses Fahrzeug auch über eine Einzelradaufhängung hinten. Die Kombination mit dem verstärkten Sperrdifferential und den vergrösserten hinteren Alu-

Bremszangen macht aus diesem schnellen Auto eine wahrliche Strassenkralle. Um diesen Klebeeffekt einem Beweis zu unterziehen, wurde der Schreibende zu einer ausführlichen Testfahrt eingeladen, um das Biest auf Herz und Nieren in der Strassenpraxis über der Baumgrenze völlig werbefrei zu testen.

Die Strecke

hätte eigentlich über das magische

Bauart und 585 Kg Leergewicht recht kompakt daher. Dieser optische Eindruck stammt von der Tieferlegung, welche bei dem CSR Modell problemlos möglich ist. Also nehmen wir Platz. Der lederbezogene Schalensitz nimmt den Testfahrer freundlich auf, Luxusteile wie beheizte Windschutzscheibe oder Windabweiser werden stoisch igno-



Dreieck in der Zentralschweiz führen sollen, also die Pässe Furka, Grimsel und Susten. Leider war der letztere Pass noch geschlossen, weshalb zuerst Furka, dann Grimsel und zuletzt der Brünigpass dran glauben mussten. Als Testzeit wurden so 4,5 Stunden veranschlagt, das Tempo erlaubte somit auch noch eine längere Mittagsrast auf einem Berg. An einem Donnerstag hält sich der Verkehr in bescheidenen Grenzen, weshalb überall mit maximaler Geschwindigkeit die trockenen Kurven befahren werden konnten.

Erste Eindrücke

Das Fahrzeug kommt trotz breiterer

riert – denn einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul. Ein nettes Gadget sind die LED Scheinwerfer, aber davon haben wir an diesem hellen Tag eh nichts. Um schneller an die steilen Pässe zu kommen, wird ausnahmsweise bis nach Göschenen die Autobahn gewählt.

Die Fahrt über die Autostrada erweist sich als gemütlich. Der Fahrer ist überrascht, dass das Fahrzeug im 6. Gang für die zulässige Höchstgeschwindigkeit inkl. Toleranzzuschlag deutlich höher dreht als der eigene



Seven im 4. Gang und Overdrive Getriebe. Instinktiv wird der 7. und 8. Gang gesucht. Dafür reagiert der CSR auch im unteren Drehzahlbereich deutlich agiler, wobei die Express-Post auch beim CSR erst bei 6'000 RPM abgeht.





Die Offenbarung

Endlich können wir bei Göschenen auf die Bergstrasse einbiegen, und bereits nach den ersten Bögen zeigt sich ein erstaunlich leichtgängiges Fahren. Da bis nach Andermatt zwei blöde Baustellen Zwangspausen verlangen, wird moderat der eine oder andere Tourist überholt, mit einem gefälligen Blubbern aus dem Auspufftopf, als ob es sich um typische Vergaser-Fehlzündungen handeln würde. Ich frage mich bewusst, ob wohl ein Lautsprecher für diese Nostalgie sorgt, aber das ist dann doch Einbildung. Dann nach Andermatt die Abzweigung in Richtung Furkapass, weite Leere, meine Knöchel am Schalthebel treten weiss hervor.

Frank Ammann von Kumschick Sports Cars meinte noch, ich solle das Fahrzeug ruhig bis 8'500 RPM drehen, ein Begrenzer Sorge für Sicherheit. Und da nun mal keine anderen Autos im Weg rum standen, schritt ich zur Tat. Bis auf halbe Passhöhe wurde so wie mit meinem 55jährigen Seven gefahren, was sich aber als die falsche Strategie

herausstellte. Der 485 CSR verlangte einen ganz anderen Fahrstil, denn die Haarnadelkurven liessen das Fahrzeug wirklich völlig unbeeindruckt. Die Kombination der ausgeprägt leichten Lenkung, der möglichen hohen Tourenzahl und dem aussergewöhnlichen Gripp liessen extreme Geschwindigkeiten zu, welche zu meiner völligen Überraschung nicht im Ansatz anstregten. Während eine Bergfahrt mit meinem alten aber auch schnellen Seven zur ausgiebigen Turnstunde mutiert, fliegt das Teil dank dem aussergewöhnlichen Fahrwerk wie von selbst dem Gipfel zu, und Überholvorgänge 20 Meter vor der Haarnadel lassen sich dank dem „patentierten CSR-Klebeeffekt“ locker bewerkstelligen.

Der Furkapass auf der Andermatt-Seite ist extrem uneben, hat deutliche Spuren vom harten Winterdienst, und wird an einigen Stellen urplötzlich schmal. Starrachsen haben darauf Mühe, weil ein Leichtbau auf diesen Erhebungen und Versenkungen lustig umherhüpft, und deshalb ein kontrolliertes, schnelles Fahren nicht immer möglich ist. Nicht so der CSR. Der „frisst die

Strasse“ als ob es sich um eine Autobahn handeln würde. Bodenwellen, Absenkungen oder kleine Buckel werden von der Einzelradaufhängung schlicht absorbiert.

Die rasante Testfahrt machte derart Spass, dass ich ganz vergessen hatte auf einem Pass einen Stopp einzulegen. Erst als der Blasendruck unerträglich wurde, stoppte ich bei einem völlig unattraktiven Talrestaurant, mit einem sehr breiten Grinsen auf dem Gesicht.

Fazit

Man könnte es auch auf einen Nenner bringen. Der 485er mit CSR Fahrwerk ist wie ein wirklich magischer Zauberstab, der aus einem mittelmässigen Zauberer einen Meister seines Fachs macht. Mein alter Seven mit 200 PS auf 520 Kg kann zwar mit der Leistung von 240 PS auf 585 Kg gut mithalten, aber auf kurvigen und unebenen Strassenabschnitten schneidet der 485 CSR wie durch warme Butter, während ich mit meinem Seven da kämpfe wie durch zähes Fleisch. ■



Fangen wir beim Wetter an. Dieses gestaltete sich fast wie ein blueprint aus dem Vorjahr.

Freitag kalt, trocken, freundlich....

Samstag kalt, naß, windig, unfreundlich...

Sonntag kühl, trocken, windig, freundlicher...

The same procedure as last year ...

Text von Peter Sailer und Bilder von Oliver Brucker

Der Clubparkplatz war der Witterung entsprechend befüllt. Neben unzähligen Elise, Exige und ein paar alten Lotus wie Europa, Elan usw. war die Seven-Fraktion eher in geringer Anzahl vertreten. Lotus Seven bzw. Caterham etwas mehr als eine handvoll. Da bleibt für nächstes Jahr noch Potential ;-)

Trotzdem nette Gespräche mit netten „Verrückten“...

Die „neue“ Organisation jährte sich zum zweiten mal was bedeutet, daß nun zur Anmeldung bis zur Mercedes Tribüne gefahren werden kann um sich dort im Pavillon anzumelden.

Auch das Catering im Pavillon hat sich be bessert.

Zum Angebot der Rennläufe und ihrem Startefeld sollte sich jeder Interessierte vielleicht nächstes Jahr seine eigene Meinung machen.

Spannende Rennen, wie zum Beispiel die Formel 3 HRA Classics oder die FIA Lurani Trophy wechselten sich mit Demofahrten und Präsentationen ab.

Der Schreiberling vermisste den „Kampf der Zwerge“ ... aber alles in Allem war es ein tolles abwechslungsreiches Rennwochenende.

Für mich persönlich eigentlich immer der „offizielle“ Beginn der Saison und ich wünsche mir für nächstes Jahr wieder mehr Beteiligung unseres Clubs ! ■



Caterham@Spa Francorchamps



Caterham mit seinen Rennserien auf dem Festland – und dann noch in Reichweite einer Tankfüllung ...

Das bedeutete, früh aufstehen, schnell hindüsen und das Programm von A-Z genießen.

Nunja – früh aufstehen hat geklappt, hindüsen auch – nur mit einer neuen Tankanzeige hatte sich das Ankommen dann doch etwas verzögern.

Die Einfahrt ins Fahrerlager war problemlos, die ersten Seven hatten gute Überredungskünste vorgeliefert.

Erst einmal das Caterham-Zelt gesucht, gefunden, einen Kaffee geschnorrt und dann weiter geschaut.

Wo findet man Sevenfahrer, wenn Sie nicht auf der Rennstrecke

mitfahren? – Richtig, beim Essen – denn man muss ja essen um sein Gewicht zu halten.

Ein kleiner feiner Trupp hatte sich zusammen gefunden, man kostete die verschiedenen Pommessoßen und ging dann zur Schikane um die nächsten Rennen zu beobachten.

Ein kleiner Regen – wohl mehr lokal als auf der ganzen Rennstrecke – brachte die Jungs hinter dem Steuer ganz schön ins strucheln.

Womit dann natürlich auch der eine oder andere kleine Blechschaden und die Verzögerungen bei den Folgerennen zu erklären war.

Gott sei Dank aber alles nur Carbon- und Blechschäden. ■

Eigentlich „nur“ ein 165er ... eigentlich. Zurück in die Zukunft ... Eindrücke und Probefahrt mit dem „Seven Sprint“

Text von Peter Sailer, Fotos von Andreas Seydell

Nun stehe ich vor ihm, dem Caterham Seven Sprint, Sondermodell zum 60igsten.

Wie er so da steht, wirkt er meiner Meinung, noch niedlicher und liebenswerter als der serienmäßige 165er.

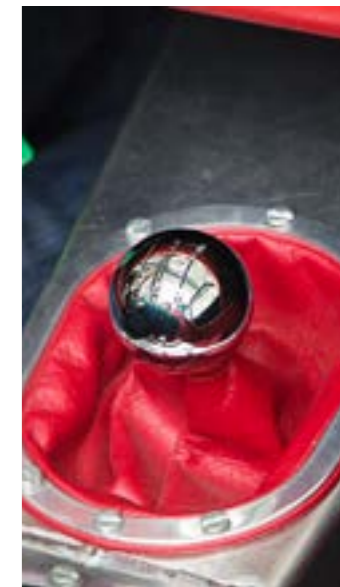
Die extra für das Sondermodell angefertigten Flared Wings lassen den Seven langgestreckter, aber auch schmäler und kleiner erscheinen.

Die chromfarbigen gelochten Stahlfelgen mit den verchromten vorwiegend überdimensionalen Radkappen passen perfekt zu diesem Erscheinungsbild. Ergänzt wird diese stimmige Optik durch die mit weißem Keder eingefassten Türen und Bootcover, die schönen roten Ledersitze mit eingepprägtem klassischen Caterham-Logo, sowie die einzelnen Rückleuchten und, last but not least, den in historischem Grau ausgeführten Rahmen nebst Überrollbügel.

Fast ehrfürchtig und vorsichtig lasse ich mich in das rote Lederstuhl der Nummer 2 von 60 gleiten.

Das Ambiente im Innern fügt sich nahtlos an das nostalgische äußere Erscheinungsbild an. Das rote Armaturenbrett wird von dem schönen stilvollen Alusteuerrad dominiert; die chromeingefassten Smith Instrumente, die Kippschalter aus Metall für Beleuchtung und Blinker – alles paßt. Nur die restlichen Kunststoff-Kippschalter, in einer Chromleiste angeordnet, erinnern an die serienmäßige Ausführung. Das I-Tüpfelchen ist ganz rechts angebracht, die durchnummerierte Modell-Plakette.

So, aber jetzt genug geguckt ...



Kupplung treten, Zündung ... Motörchen fängt an zu schnurren ... 1.Gang und vorsichtig rolle ich aus dem Showroom.

An das größere „Steuerrad“ muß ich mich etwas gewöhnen, aber in Verbindung mit dem Blick auf die langen Kotflügel stellt sich ein tolles nostalgisches Fahrgefühl ein.

Das Motörchen dreht zügig und turbinenartig bis in hohe Drehzahlen und das knackig, mit extrem kurzen Schaltwegen agierende Getriebe macht das Beschleunigen, das Fahren zu einem Vergnügen.

Es ist kaum zu glauben welch enormen Fahrspaß mit so einem kleinen Triebwerk möglich ist!

Aber die Zeit vergeht viel zu schnell und vorsichtig buchsiere ich dieses tolle Sammlerstück wieder rückwärts in Kurt's Showroom.

Ich steige aus und laufe noch einmal um die Nummer zwei von sechzig ...

Vielen Dank an Kurt für dieses schöne einmalige Erlebnis!



Eine nicht ganz ernst zu nehmende Bildergeschichte.

von Peter Sailer

Morgens um 10 Uhr in Oberriexingen



1 ... nach einer halben Stunde Fahrt ...



5 ... brumm ... brumm ...



9



2 ... nach einer Stunde Fahrt ...



6 ... brumm ... brumm ... brumm ...



10 ... aber auch auf eine Zeitreise ein paar Jahrzehnte zurück ...



3 ... nach anderhalb Stunden Fahrt ...



7 ... brumm ... brumm ... röhrr



11



4 ... ich habe vergessen wie lange ich schon unterwegs bin ...



8 Eigentlich glaube ich nicht an „Übersinnliches“ ... aber am Wegesrand erschien mir ...



12



(Nur der Vollständigkeit halber: gegen 19.00 war ich vom Tanken schon wieder zu Hause 🙄)

1.- 3. September 2017



Freitag, 1.9.2017 Anreise, abends Benzingespräche
 Samstag, 2.9.2017 Gemütliche Ausfahrt, abends Benzingespräche
 Sonntag, 3.9.2017 10. Roadster & Oldtimer-Treffen Bad Rehburg

Anmeldung bei Ulrich Helms · helms-werbung@t-online.de oder 0172 5 40 49 79
 Hotel:
 Landsitz Kapellenhöhe · Auf der Heide 32 · 31556 Wiedenbrügge · www.kapellenhoehe.de
 Zimmer-Preise: EZ ab Euro 67,50 incl. Frühstück · DZ ab Euro 89,- incl. Frühstück
 Bucht die Zimmer bitte direkt und eigenverantwortlich!
 Stichwort bei der Buchung "Roadster & Oldtimer-Treffen" angeben.
 Fragen: helms-werbung@t-online.de oder 0172 5 40 49 79



Die Platte

Text und Bilder von Oliver Brucker



Am Letzen des April 2017 hat sich ein Teil der WhatsApp Gruppe von der Region Heilbronn und weites Umland getroffen. Treffpunkt war DER Motorradtreffpunkt hier in der Region „Die Platte“ an den Löwensteiner Bergen. Wir haben uns bei schönstem Wetter am Vormittag um 10:30h auf einen Kaffee verabredet. Mit ca. 80 km hatte Bernhard wohl die weiteste Anreise. Die anderen Sevens kamen aus den



Regionen Stuttgart, WN, und GP. Nach einem Kaffee vom Kiosk und der Klärung was jeder so über den Winter an seinem Seven so optimiert hat – und etwas Smalltalk hat sich jeder wieder in Richtung seiner Heimat auf den Weg gemacht um nicht in den Sonntagnachmittags - Oma-und-Opa-Spazierfahrt-Verkehr zu geraten.

The Home of British Sportcars



47°44'32.81"N

10°18'15.26"O

Official Caterham Service Partner

Web: brit-sport.de
Phone: 0049(0)831/580 94 355



Bilder und Text von Britana und V. Olaf Dammenhain



Caterham mieten im schönen Allgäu



Ihr GW Ansprechpartner auch für England-Import

UK Kit Car Center Kempten

Unsere Leistungen:

- Neu- und Gebrauchtwagen - Verkauf
- Softbits for Sevens alleiniger Deutschland Importeur
- Caterham u. Westfield-Vermietung Fahrspaß pur – gleich buchen!
- Geschenk-Gutscheine für Vermietung Ein tolle Idee – gleich bestellen!
- Hol- und Bring-Service
- Ihr Ansprechpartner, wenn es um den GW England Import und deutsche Zulassung geht
- Allgäu lightweight Cup 2017 von Stefan und Tanja
Termine: 20.05./03.06./01.07./15.07./30.09.

Ansprechpartner für:

- Caterham
- Englische Cobras
- Fisher Fury
- Gardner Douglas
- GBS
- ListerBell Automotive
- Tiger Racing
- Vuhl
- Westfield
- ... und viele Weitere

CATERHAM
unsere ganze Leidenschaft seit 1976

CCK Kempten e. Kfm. Gewerbestraße 7, 87439 Kempten

Tel. 0831-95502 www.cck-kempten.de info@cck-kempten.de

JULI

Freitag, 7. bis Sonntag, 9. Juli

60 Years of 7
Caterham und der englische Club laden zum Mega-Event nach Donington ein

AUGUST

Freitag, 4. bis Sonntag, 6. August

Schloss Dyck

Freitag, 11. bis Sonntag 13. August

OGP - Treffen am Nürburgring

tbd.

Scheunentreffen bei Wolfgang

Samstag, 26. bis Sonntag 27. August

Ticino Revival mit Anschluss BCM Mollis

27. August

British Car Meeting in Mollis

SEPTEMBER

Freitag, 1. bis Sonntag 3. September

Rund ums Steinhuder Meer bei Hannover

Sonntag, 17. September

Rundfahrt um Caterham Deutschland Dierdorf

Samstag, 23. bis Sonntag 24. September

Portofino

Freitag, 30. September bis Sonntag 1. Okt.

Caterham @ Spa Francorchamps

Samstag, 30. September

26. Swiss Classic British Car Meeting Morges

NOVEMBER

Samstag, 18. November

Mitgliederversammlung LSCD

WIEDERKEHRENDES

Jeden 1. Dienstag im Monat

Höck@ACE Luzern

Jeden letzten Freitag im Monat

Höck@Tann

WEITERE TERMINE:

Freies Fahren o.ä.

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

www.smrc-eurocup.com/events

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

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

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

VISA MasterCard

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

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

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

HISTORIC SEVEN PARTS SUPPLIERS

REDLINE COMPONENTS LTD

SUPER 7 FACTORY APPOINTED PARTS & SERVICE CENTRE

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

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

Dann maile sie an redaktion@tiefflieger.mobi oder editor@lsos

Alle Termine gelten nur als Hinweise.

Für Änderungen oder Setzfehler übernehmen der LSOS und der LSCD keine Haftung.



DER SEVEN WIRD SECHZIG



Anlässlich des 60. Geburtstages des legendären Caterham Seven lädt Caterham Cars alle Besitzer vom 7. bis 9. Juli 2017 nach Donington Park ein um diesen unglaublichen Meilenstein in der Geschichte des Seven mitzufeiern.



CATERHAM