



NO. 42 - 04/2022  
Das Markenmagazin für Freunde von  
The brand magazine for friends of

**CATERHAM**

# SEVEN 170



Der neue SEVEN 170 S  
ab 35.100,- €  
inkl. 19 % MWST



Unseren großen Showroom erreichen Sie in nur 3 Min. von der A3 Ausfahrt DIERDORF



LARS HOFFMANN ist 2-facher Britischer CATERHAM MOTORSPORT CHAMPION und wird Sie umfangreich beraten



3966 CAT

**CATERHAM Deutschland GmbH**  
Sportfahrzeuge • Verkauf • Service • Motorsport-Event  
Königsberger Straße 25  
56269 Dierdorf

Tel.: +49 (0) 26 89 / 95 818-0  
Mob.: +49 (0) 175 / 56 44 0 11  
Mail: [info@caterham.de](mailto:info@caterham.de)

## Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design  
Redaktion / Editorial office:  
Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag von  
CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH  
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:  
[info@caterhamcar.club](mailto:info@caterhamcar.club)

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

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Copy deadline for the issue

No. 43 - Juli 2022: 10. Juni 2022

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 2022 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

## Inhalt:

CATERHAM-NEWS-Ticker.....	4
Die Seven 170 StoryInterview mit Simon Lambert .....	4
Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens .....	14
Andy's Blog.....	16
Das Seven - Tagebuch.....	16
News and Events.....	18
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder .....	19
„Chuuusch“ und „Stutututu“.....	22
Eine Legende auf Rädern.....	26
Wie kommt man eigentlich zu einem Caterham?.....	32
Ich bin dann mal einkaufen.....	36
Ich bin dann mal einkaufen II.....	40
Veranstaltungskalender 2022.....	42

### Front Cover:

Caterham 170 R



### Rear Cover:

Caterham 170 R

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung  
für schwerstkranke Kinder

# CATERHAM - NEWS - TICKER

## Die Seven 170 Story Interview mit Simon Lambert

Story von Michael Calvert, Fotos Caterham Cars und Michael Calvert

## The Seven 170 Story Interview to Simon Lambert

Am Donnerstag, den 30. September, stellte sich ein Team von Caterham-Ingenieuren in Zusammenarbeit mit Halfords Advanced und Avon Tyres der gewaltigen Herausforderung, den neuen Seven 170 in nur 6 Stunden zu bauen - im Inneren des British Airways i360, in 450ft Höhe, während sie in Bewegung und für die Öffentlichkeit zugänglich.

Es ist nicht nur das erste Mal, dass ein Auto in einer der höchsten Besucherattraktionen Großbritanniens gebaut wurde, sondern auch das erste Mal, dass überhaupt ein Auto in der Gondel stehen durfte.

Mit einer Höhe von 450 Fuß ist der British Airways i360 höher als das London Eye, Big Ben und die Tower Bridge. Von der gläsernen Aussichtsplattform aus hat man einen atemberaubenden 360-Grad-Blick auf die Südküste und den Ärmelkanal, den Autofans auch während des Baus genießen konnten.

*On Thursday 30 September, a team of Caterham engineers, working with Halfords Advanced and Avon Tyres, took on the daunting challenge of building the new Seven 170 in just 6 hours - inside the British Airways i360, 450ft up, while in motion and open to the public.*

*Not only is this the first time a car has been built inside one of the UK's highest visitor attractions, it's also the first time a car has ever been allowed to stand inside the gondola.*

*At 450 feet high, the British Airways i360 is taller than the London Eye, Big Ben and Tower Bridge.*

*From the glass observation deck, there is a breathtaking 360-degree view of the south coast and the English Channel, which car fans were also able to enjoy during construction.*

# CATERHAM - NEWS - TICKER

Auch wenn das Marketingteam von Caterham die Vorstellung des Seven 170 in Brighton organisiert hat, war es natürlich das Ingenieursteam des Unternehmens, das dieses Modell zur Marktreife gebracht hat. Lowflying sprach mit dem Chief Technical Officer Simon Lambert über die Einführung dieses neuen Fahrzeugs.

**Vielen Dank für das Gespräch mit Lowflying Simon. Ein etwas ungewöhnlicher Tag außerhalb des Büros für Sie heute?**

Ja, ich bin in ein sehr hoch gelegenes Büro gewechselt, aber die Aussicht ist fantastisch!

**Ich nehme an, dass Ihr Team eng in die Entwicklung des Seven 170 eingebunden war. Können Sie uns bitte ein wenig über den Prozess erzählen?**

Ja, wir waren für die Entwicklung dieses neuen Modells verantwortlich. Es ist kein Geheimnis, dass es in erster Linie eine Weiterentwicklung des Seven 160 ist, nur mit einem neuen Suzuki-Motor. Es gab eine Produktionspause zwischen den beiden Varianten, weil der K6A-Motor, den wir im 160er verwendet hatten, nicht mehr produziert wurde. Der Übergang zwischen den Modellen war jedoch nicht so nahtlos, wie wir es uns erhofft hatten, da der R06A-Motor von Suzuki bei den meisten Anwendungen ziemlich schräg eingebaut wird, während wir beim Seven einen Einbau benötigen, der eher aufrecht ist. Wir waren von der Markteinführung des Suzuki Jimny in Japan abhängig, der das erste Produkt mit dieser Motorspezifikation war, und dieses Projekt hat sich verzögert.

**Ich bin schon einige Seven 160 gefahren, hatte aber noch nicht die Gelegenheit, einen 170er auszuprobieren. Wie würden Sie das Auto beschreiben?**

Vom Fahrverhalten her fühlt er sich natürlich ähnlich an wie ein 160er. Es ist ein sehr leichtes Auto, und der Effekt dieses extremen geringen Gewichts in Verbindung mit den dünnen Reifen wirkt sich sehr positiv auf die Fahreigenschaften und den allgemeinen Spaßfaktor aus. Der neue Motor hat jedoch spürbar mehr Drehmoment, und zwar vor allem im unteren Drehzahlbereich, so dass er sich im Alltag, wo man meist unter 4.000 U/min fährt, tatsächlich wie ein viel schnelleres Auto anfühlt. Das täuscht über die Tatsache hinweg, dass er nur 84 PS hat. Ich würde sogar sagen, dass das Auto alles bietet, was ein Fahrer braucht.

Es ist großartig, dass wir das Auto jetzt sowohl in der S- als auch in der R-Pack-Version anbieten können. Aus verschiedenen Gründen wurde der 160er immer nur als

*If may have been Caterham's marketing team that was overseeing the Seven 170 launch event in Brighton, but of course, it's the company's engineering team that had been working to bring the model to market. Lowflying caught up with Chief Technical Officer Simon Lambert for the inside story of the introduction of this new car.*

**Thanks for talking with Lowflying Simon. Something of an unusual day out of the office for you today?**

*Yes, I seem to have swapped for a very tall office, but what a view!*

**I guess that your team has been closely involved in the development of the Seven 170. Can you tell us a bit about the process please?**

*Yes, we were responsible for engineering this new model. It's no secret that it is primarily a development of the Seven 160, only based around a new Suzuki engine. There was a hiatus in production between the two variants because the K6A engine we used in the 160 went out of production. It wasn't as seamless a transition between models as we might have hoped however, because most of the applications for Suzuki's R06A engine have it mounted at quite an angle, whereas in a Seven, we need an installation that's closer to upright. We were dependent on the launch of the Suzuki Jimny in Japan, which was the first product to have this specification of engine, a project which itself got delayed.*

**I have driven a couple of Seven 160s, but haven't yet had the opportunity to try a 170. How would you describe the car?**

*From a handling point of view, it of course feels quite similar to a 160. It's a very light car, and the effect of that extreme light weight, allied with the skinny tyres does wonders for the handling qualities and general enjoyment factor. However, the new engine has noticeably more torque, and it's particularly torquier low down, so from an everyday drivability perspective where you are typically below 4,000rpm a lot of the time, it actually feels like a much quicker car. It really belies the fact that it's only got 84bhp. In fact, I'd say that the car offers everything that a driver needs.*

*It's now great to be able to offer the car in both S and R pack versions. For a number of reasons, The 160 was only ever offered as a base ('160') or 160S model and I always felt that an 'R' version was lacking from the range. The most significant difference with the R is the limited slip diff. Both models are hugely fun to drive, but to my mind, the R has the edge because of being able to play with the LSD.*



Basismodell oder 160S angeboten, und ich hatte immer das Gefühl, dass eine R'-Version in der Produktpalette fehlte. Der größte Unterschied zur R-Version ist das Sperrdifferential. Beide Modelle bieten einen enormen Fahrspaß, aber meiner Meinung nach hat die R-Version den Vorteil, dass man mit dem LSD spielen kann.

**Für welchen Zielmarkt wurde das Auto entwickelt? Natürlich ist der japanische Markt wichtig, aber Sie haben sich entschieden, ihn auch in Großbritannien und Europa einzuführen.**

Ja, ich würde ihn im Wesentlichen als japanisches Produkt bezeichnen, und das kommt uns zugute, denn ohne die Möglichkeit, die uns die Japaner geboten haben, wären wir vermutlich nie auf die Idee gekommen, einen Seven wie diesen zu bauen, und hätten nicht erkannt, wie viel Spaß er macht. Manche Leute werden ihn als Einsteigerprodukt betrachten, aber obwohl der Preis am unteren Ende unserer Produktpalette liegt, ist das eigentlich keine genaue Beschreibung. Ich würde ihn einfach als ein Auto beschreiben, das erstaunlich viel Spaß macht - nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Rennstrecke.

**Who would you describe as the target market for this car? Clearly the Japanese market is important, but you have chosen to launch it in UK and Europe as well.**

*Yes, I would describe this as essentially a Japanese product, and we benefit from that because without the opportunity from the Japanese, I suspect we probably wouldn't have ever have thought of a Seven like this, and wouldn't have realised just how much fun it was. Some people will perceive this as an entry-level product, but although the price is at the lower end of our range, that's actually not an accurate description. I would simply describe it as an amazingly good fun car — not only on the road, but also on track.*

**Really?**

*Yes, really. A lot of drivers will struggle to get over the headline figure of 84bhp, but trust me, when you are 4-wheel drifting around Donington, feeling like Stirling Moss, the Seven 170 is arguably more fun to drive than anything else we make. And it's particularly satisfying when you realise that bit by bit, corner by corner, you are reeling in that far more powerful car in front...*

**Tell me a bit about the testing you do when developing a car**

# CATERHAM - NEWS - TICKER

## Wirklich?

Ja, wirklich. Vielen Autofahrern wird es schwerfallen, sich mit den 84 PS anzufreunden, aber glauben Sie mir, wenn Sie mit dem Seven 170 durch Donington driften und sich dabei wie Stirling Moss fühlen, macht das Fahren wohl mehr Spaß als mit jedem anderen unserer Modelle. Und es ist besonders befriedigend, wenn Sie merken, dass Sie Stück für Stück, Kurve für Kurve, das weitaus stärkere Auto vor Ihnen einholen...

## Erzählen Sie mir etwas über die Tests, die Sie bei der Entwicklung eines Autos wie diesem durchführen. Wie gehen Sie vor, um ein solches Fahrzeug auf den Markt zu bringen?

Wie Sie sich vorstellen können, gehört zur Markteinführung einer neuen Version des Seven viel mehr, als nur sicherzustellen, dass der Motor passt. Tatsächlich läuft dieses Programm schon seit über zwei Jahren, und ein Großteil der Entwicklung wurde bereits im Rahmen des Seven 160-Programms durchgeführt, dazu kommt das überarbeitete Setup der Hinterradaufhängung aus dem Supersprint.

Natürlich fließt eine Menge Arbeit in die ECSSTA-Homologation, damit das Auto in Europa verkauft werden kann. Vieles davon wird mit den anderen Euro-Seven-Modellen geteilt, aber natürlich erfordert ein neuer Motor die vollständige Einhaltung der Abgasvorschriften, was ein etwa neunmonatiges Arbeitsprogramm darstellt. Für den 170er haben wir uns mit einem Unternehmen in Norfolk zusammengetan, das sich mit dieser Art von Produkten auskennt; vielleicht haben Sie schon von ihnen gehört: Lotus.

Da der 160er die Basis für das Produkt bildete, konnte ein Großteil der Fahrwerksentwicklung übernommen werden (und der 160er war bereits ein tolles Auto). Dave Minter - bekannt für die Entwicklung der Lotus Elise - und ich verbrachten ein paar sehr unterhaltsame Tage auf einem Flugplatz in Norfolk, um das während der Entwicklung des 160er sicherzustellen). Für den 170er gingen wir jedoch ein wenig weiter als üblich: Anstatt Zeit auf der Rennstrecke und bei Testtagen zu verbringen, hatten wir einige Tage lang exklusiven Zugang zu einer Rennstrecke auf dem Bedford Autodrome, was die Entwicklungszeit erheblich verkürzte. Bei diesen Testfahrten konnten wir eine Reihe verschiedener Aspekte des Fahrzeugs beurteilen, insbesondere die Einstellung des ATB-Differenzials (Automatic Torque Biasing).

Wir haben bereits bei mehreren Gelegenheiten Sperrdifferentialen mit dem Sevens getestet - sie bieten eine Reihe von Vorteilen (u. a. sind sie leise und müssen nicht gewartet werden), aber bei einem sehr leichten Auto mit hoher Leistung haben sie auch einige Schwächen, weshalb wir normalerweise Lamellensperren vorziehen. Die geringere Leistung des 170 ist jedoch besser für Torsendifferenziale geeignet, so dass es nur eine Frage des Rampenwinkels war. Die Auswirkung auf das Fahrverhalten zwischen den verschiedenen Setups ist sehr, sehr überraschend, und wie immer hat sich das Testen als äußerst lohnenswert erwiesen. Die Erwartung des Differenzial-Herstellers, was für das Auto richtig wäre, stellte sich als das Setup heraus, das wir am wenigsten mochten!

## Sie erwähnen eine überarbeitete Hinterradaufhängung. Die Seven 170 hat eine starre Suzuki-Hinterachse, soweit ich weiß. Worin besteht der Unterschied zum Vorgänger?

Der Seven 160 wurde mit einer Panhard-Stab-Hinterradaufhängung auf den Markt gebracht, aber wir haben das Design geändert, als wir den Supersprint einführt, und dieses Setup haben wir auf den Seven 170 übertragen. Es ist eine Lösung, die bei einem so leichten Auto extrem gut funktioniert.

## like this. How do you go about bringing a vehicle like this to market?

As you'd imagine, there is a lot more to launching a new version of a Seven than just making sure that the engine fits. In fact, this programme has been going for over two years, and a lot of the development was already in place from the Seven 160 programme, plus the revised rear suspension setup from the Supersprint.

Of course, a huge amount of work goes into ECSSTA homologation so that the car can be sold into Europe. Much of this is shared with the other euro-Seven models, but obviously a new engine requires full emissions compliance, which is about a nine-month programme. For the 170 we partnered with a company in Norfolk that knows a bit about this type of product; you may have heard of them: Lotus.

With the 160 being the basis of the product, much of the chassis development could be carried over (and the 160 was already a fun car. Dave Minter — of Lotus Elise development fame and I spent a few very enjoyable days at an airfield in Norfolk making sure of that during the 160's development all those years ago). However, for 170 we went a little further than usual; rather than spend time at track and test days, we had exclusive use of a track at the Bedford Autodrome facility for a few days, which compressed development time considerably. Those sessions allowed us to assess a number of different aspects of the car, particularly around the setup of the Automatic Torque Biasing (ATB) limited slip diff.

We've tested torque biasing diffs with Sevens on several previous occasions — they offer a number of benefits (including being quiet and not requiring servicing) but in a very light car with high power, they also have some shortcomings which mean we typically prefer to use plate types. However, the lower power of the 170 is better suited, so it was just a question of ramp angles. The effect on the handling between various setups is very, very surprising and as ever, testing proved extremely worthwhile. The manufacturer's expectation of what would be right for the car turned out to be the setup we liked the least!

## You mention a revised rear suspension. The Seven 170 uses a live rear axle based on Suzuki parts as I understand it. What's the before and after difference you are referring to?

The Seven 160 was launched using a Panhard Rod rear suspension, but we changed the design when we introduced the Supersprint and it's this setup that we have carried over to the Seven 170. It's a solution that works extremely well on such a lightweight car.

## You've said in the past what a good and long relationship you've had with Ford as an engine supplier. You've not worked with Suzuki for quite so long, although it's hardly new. How closely involved have they been in this whole project?

It's somewhat different — Suzuki are physically a long way away of course... In the early days, they were very keen to understand our products and to know what we were planning on doing with their engines, and the Seven 160 was launched on their stand at the Frankfurt Motor Show. However, once they were happy that they understood what we were doing, they were happy to let us get on with things. We don't get quite the same level of technical input that we enjoy from Ford, but they are well established as an OEM supplier of engines.

## You described this as a Japanese product, yet you're presenting it in Brighton in what appears to be a fairly UK-centric

# CATERHAM-NEWS-TICKER

Sie haben in der Vergangenheit gesagt, dass Sie eine gute und lange Beziehung zu Ford als Motorenlieferant haben. Mit Suzuki arbeiten Sie noch nicht so lange zusammen. Wie eng war der Zulieferer in dieses Projekt eingebunden?

Es ist etwas anders - Suzuki ist natürlich räumlich weit entfernt... In den ersten Tagen waren sie sehr daran interessiert, unsere Produkte zu verstehen und zu erfahren, was wir mit ihren Motoren vorhatten, und der Seven 160 wurde auf ihrem Stand auf der Frankfurter Automobilausstellung vorgestellt. Sobald sie jedoch verstanden hatten, was wir vorhatten, ließen sie uns in Ruhe an dem Projekt arbeiten. Wir erhalten nicht ganz den gleichen technischen Input wie von Ford, aber sie sind als OEM-Lieferant von Motoren gut etabliert.

Sie haben dieses Fahrzeug als ein japanisches Produkt beschrieben, aber Sie stellen es in Brighton vor, und es scheint eine ziemlich britische Markteinführung zu sein. Sind die Japaner heute hier vertreten, oder planen Sie dort eine separate Veranstaltung zur Markteinführung?

Die Japaner neigen dazu, vor Ort ihr eigenes Ding zu machen - es ist ein ganz anderer Markt, der einen speziellen Ansatz erfordert. Aber mit den digitalen Medien heutzutage wird natürlich vieles von dem, was wir in Großbritannien machen, auf der ganzen Welt gesehen. Wenn Sie ein britischer Autoliebhaber in Japan sind, verfolgen Sie in der Regel die jeweiligen Medien, die diese Art von Ereignissen aufgreifen werden.

Das Nenngewicht des Seven 170R von 440 kg ist ziemlich beeindruckend. Wie erreichen Sie diese Gewichtseinsparung?



**launch. Have you got any Japanese representation here today, or will you be planning a separate launch event over there?**

*The Japanese tend to do their own thing locally – it's a very different market that requires a specific approach. But of course, with digital media these days, a lot of what we do in the UK ends up being seen around the world. If you are a British car enthusiast in Japan, you'll tend to follow the specific media that's going to pick this sort of event up.*

**The headline weight of the Seven 170R of 440kg is pretty impressive. How do you achieve that weight saving?**

*The R pack car is the more track-focused, stripped-back version, and that does deliver some weight benefits, but the engine and gearbox package we use in both models is lighter than in the 160, which contributes significantly.*

**Does this mean that the 170 uses a different gearbox to the 160?**

*It has the same ratios, but is a different design.*

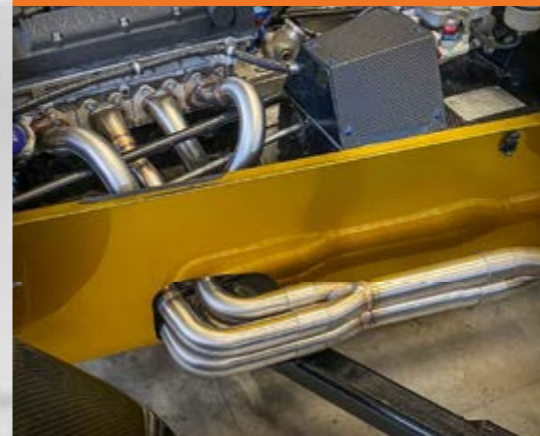
**Some manufacturers present weights for their cars that turn out to be far from representative of real world conditions. Is 440kg a genuine measurement?**

*Yes, we've weighed the 170R – with fluid – at 440kg, so we're not cheating! Of course, the driver will make big difference, but we can only report on the car itself... We are very proud of the weight that we've achieved, which makes this the lightest production Seven we've ever sold. Some have pointed out that the Fireblade was even lighter, but Caterham never sold that car, it was never a production model like this one is...*

*In fact – sticking my neck out a little here and waiting to be proved wrong – I personally think there's a strong possibility*



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



## OFFICIAL CATERHAM IMPORTER IN AUSTRIA

- Caterham Dealership
- Maintenance/Service for Caterham cars
- Repair Workshop

## CATERHAM TUNING

- Tuning Kits, Engine conversions, etc.
- Tuning Parts (worldwide shipping)
- Development & manufacturing in Austria

## CATERHAM MOTORSPORT

- Rent a Cockpit (in one of our race-cars)
- Tuning/Setup for race-cars
- Custom built race-cars

CATERHAM



**JUBU**  
PERFORMANCE

JUBU Performance GmbH

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

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

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

# CATERHAM - NEWS - TICKER

Das R-Pack ist die Version, die mehr auf die Rennstrecke ausgerichtet ist, und das bringt einige Gewichtsvorteile, aber das Motor- und Getriebepaket, das wir in beiden Modellen verwenden, ist leichter als das des 160ers, was erheblich dazu beiträgt.

## Heißt das, dass der 170er ein anderes Getriebe hat als der 160er?

Es hat die gleichen Übersetzungen, ist aber anders konstruiert.

## Manche Hersteller geben Gewichte für ihre Fahrzeuge an, die nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Sind 440 kg eine echte Messung?

Ja, wir haben den 170R - inklusive Flüssigkeit - mit 440 kg gewogen, wir haben also nicht geschummelt! Natürlich macht der Fahrer einen großen Unterschied, aber wir können nur über das Auto selbst berichten... Wir sind sehr stolz auf das Gewicht, das wir erreicht haben. Das macht ihn zum leichtesten Serien-Seven, den wir je verkauft haben. Einige haben darauf hingewiesen, dass die Fireblade noch leichter war, aber Caterham hat dieses Auto nie offiziell verkauft, es war nie ein Serienmodell wie dieses hier...

In der Tat - ich lehne mich hier ein wenig aus dem Fenster und warte darauf, dass ich eines Besseren belehrt werde - denke ich persönlich, dass es gut möglich ist, dass dies das leichteste Serienauto der Welt ist; ja, es gibt Microcars auf dem Markt, wie z.B. die von Ligier, aber die sind als Quadricycles registriert, die nur zufällig überdacht sind, also gehören sie wirklich zu einem anderen Segment. Unabhängig davon, ob es sich um das leichteste Serienauto handelt oder nicht, bin ich von einer Sache noch mehr überzeugt, und zwar davon, wie Chapman dieses Auto sehen würde, wenn er heute unter uns wäre. Es gibt kein anderes Auto in unserer Produktpalette, das das Konzept „simplify than add lightness“ besser verkörpert, und darüber hinaus ging es ihm um Spitzentechnologie, und wir liefern ein Auto mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von nur 109 g/km. Das ist weniger als ein Toyota Yaris Hybrid!

## Sportwagen und Umweltbelange waren nicht immer Themen, die man in einem Satz betrachtet hat. Glauben Sie, dass Aspekte wie CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Zukunft des Seven unweigerlich an Bedeutung gewinnen werden?

In vielerlei Hinsicht, ja. Aus rein finanzieller Sicht sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Märkten wie Frankreich, wo es unglaublich strenge emissionsbezogene Steuersätze gibt, bereits sehr wichtig. Im Laufe der Zeit wird die Gesetzgebung immer mehr Druck ausüben, und die Nachfrage der Kunden nach umweltfreundlicheren Produkten steigt. Eine Sache, über die ich gerne nachdenke, ist jedoch, dass die Emissionen, die aus dem Auspuff kommen, nur ein Aspekt sind, der

*that this might just be the lightest production car in the world; Yes, there are microcars on the market such as those made by Ligier, but they are registered as quadricycles that just happen to be covered, so they're really in a different segment.*

*Whatever the facts about whether this is the lightest production car or not, there's one thing I am even more convinced about, and that's how Chapman would view this car were he with us today. There is no other car in our range that more closely typifies the concept of "simplify than add lightness" and on top of that, he was all about cutting edge technology, and we're delivering a car that puts out just 109g/km of CO<sub>2</sub>. That's lower than a Toyota Yaris hybrid!*

**Sports cars and environmental concerns haven't always been subjects people have considered in the same sentence. Do you think that aspects like CO<sub>2</sub> emissions will inevitably become more important for the future of the Seven?**



berücksichtigt werden sollte, da es eine wohl noch wichtigere Berechnung über die gesamten Umweltauswirkungen eines Autos von der Wiege bis zur Bahre gibt. Aus diesem Blickwinkel betrachtet sind Elektroautos nicht annähernd so umweltfreundlich, zumindest nicht bis zu einer Laufleistung von 35.000-45.000 km. Nehmen Sie jedoch einen typischen Caterham: Von den Gebrauchtwagen, die wir verkaufen, legt der Seven im Durchschnitt etwa 2.000 Meilen pro Jahr zurück, und sie sind unverwüstlich, so dass man leicht auf eine Lebensdauer von 25-30 Jahren kommt, oft sogar mehr. Basierend auf dieser Art von Berechnung würde ich gerne einen Vergleich des jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, mit dem eines normalen Autos sehen, das viel mehr verbraucht und in der Regel eine viel kürzere Lebensdauer hat. Man könnte wahrscheinlich sagen, dass es kein umweltfreundlicheres Auto auf dem Markt gibt...

**Als wir unser Gespräch beendeten, gingen Simon und ich um das teilweise zusammengebaute Auto herum, und ich bat ihn, ein paar Details herauszusuchen, an denen das Ingenieurteam in letzter Zeit gearbeitet hatte. Er begann mit dem Auspuff, der sich beim 170 Rechtslenker auf der traditionellen“ (d. h. Beifahrer-) Seite befindet und nicht auf der Fahrerseite, wie bei den neueren Modellen mit Ford-Motor. „Wir haben jetzt für alle Modelle und Märkte ein einheitliches Design der Auspuffanlage. Die Länge und der Winkel des Endrohrs sind auf die Anforderungen des japanischen Marktes abgestimmt, und da wir nur ein einziges Modell haben, können wir effizienter bauen“. Simon wies dann auf die Leichtmetallfelgen des Seven 170 hin. „Der 160er hatte nie Leichtmetallfelgen; es gab zwar einige Peugeot-Naben, die gepasst hätten, aber sie sahen nicht gut aus, also beschlossen wir, dass es an der Zeit war, unsere eigenen schmalen, leichten Räder für den 170er zu entwickeln. Es wird immer Meinungsverschiedenheiten geben, wenn es um das Design geht, aber ich denke, sie sehen gut aus“. An der Rückwand schließlich wies Simon auf die LED-Leuchten hin, die bereits vor einigen Monaten angekündigt wurden. „Der Seven 170 ist unser erstes Auto, das von Anfang an mit unseren neuen Leuchten ausgestattet ist, und wir sind sehr zufrieden mit ihnen. Wir hatten sie während der Testfahrten in Bedford an unserem Entwicklungsfahrzeug. Da wir mit mehreren Autos auf der Strecke waren, um die Testmöglichkeiten optimal zu nutzen, war der Helligkeitsunterschied zwischen den neuen und den alten Scheinwerfern wirklich auffällig.“ Nachdem wir nun den Abstieg zum Boden geschafft hatten, war es an der Zeit, die Kapsel zu verlassen. Mein Dank gilt dem gesamten Team von Caterham Cars, vor allem aber Adam Betteridge und Simon Lambert, für ihre Zeit und Unterstützung bei der Vorbereitung dieses Artikels für Lowflying.**

*In many ways, yes. From a purely financial point of view, CO<sub>2</sub> emissions are already really important in markets like France, where there are incredibly stringent emissions-based tax bands. Over time, legislation will keep on pushing from one side, along with an increasing customer demand for greener products.*

*One thing I do like to think about however is that the emissions that come out of the tailpipe are just one aspect that should be considered, as there's an arguably even more important calculation to be made about the total cradle-to-grave environmental impact of a car. Looked at from this perspective, electric cars don't look anywhere near as environmentally friendly, at least until you get to 60-70k miles or so. Take your typical Caterham however; from the used cars that we sell, the average Seven covers about 2,000 miles per year, and they never die, so you are easily looking at a life of 25-30 years, often more. Based on that sort of calculation, I would love to see a comparison of it's yearly CO<sub>2</sub> contribution compared to a regular car that has much higher usage and typically a far shorter life span. You could probably say that there's no more environmentally friendly car out there...*

*As we wrapped up our conversation, Simon and I walked around the partially assembled car, and I asked him to pick out a few details that the engineering team had been working on recently. He started with the exhaust, which on the 170 is back on the "traditional" (ie passenger) side, rather than the driver's as per recent Ford-engined models. "We now standardise on one design of exhaust system across all models and markets. The length and angle of the tailpipe are designed to meet Japanese market requirements and having just a single model allows us to be more efficient in our builds". Simon then pointed to the Seven 170's alloy wheels. "The 160 never had alloys; there were some Peugeot hubs available that would have fitted, but they didn't look right so we decided it was time that we designed our own narrow, lightweight wheels for the 170. There are always going to be differences of opinion when it comes to design, but I think they look good". Finally, on the back panel, Simon pointed to the LED light clusters that were announced a few months back. "The Seven 170 is our first car to use our new lights right from the start, and we're really pleased with them. We had them on the development car during the track testing at Bedford. With multiple cars out on track to make the most of the testing opportunity, the difference in brightness between the new and old lights was really striking." Having now completed our descent to the ground, it was time to disembark the pod. My thanks go to all of the team at Caterham Cars, but in particular to Adam Betteridge and Simon Lambert, for their time and support in preparing these pieces for Lowflying.*

# Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens ...



Heute doch noch Winterreifen aufgezogen. Transport in bewährter Art so, wie ich es im Club gelernt habe.

*Today I put on winter tyres after all. Transport in the tried and tested way I learned in the club.*

Habe heute ein verspätetes Weihnachtsgeschenk bekommen. Man könnte einen Schlüsselanhänger daraus machen.

*Got a belated Christmas present today. You could make a key ring out of it.*



Heute gebracht worden. Endlich ist er da. Danke Kurt Hoffmann von Caterham Deutschland

*Brought it today. It's finally here. Thanks Kurt Hoffmann from Caterham Germany*

# Telegram-/Facebook-News - not only Sunday morning ...



Aus Facebook geklaut - einfach weil es gut ist.  
*Stolen from Facebook - simply because it's good.*



## Andy's Blog

Ein Magazin nur für Caterhamfahrer?  
Nicht nur für Caterhamfahrer - auch Lotus  
7-Fahrer dürfen hier mitlesen ... :-)



Und wieder beginnt eine neue Saison, diesmal vielleicht ohne große Beschränkungen?

Wollen wir hoffen, dass die nächsten Wellen - die ja bestimmt kommen werden - uns nicht so beuteln werden.

Dann können wir uns wieder gemeinsam auf die großen und kleinen Touren begeben, auch wenn natürlich das Caterham-Fahren in Zweier- oder Dreiergruppen die meisten immer bevorzugen. Man hat die Mitfahrer im Überblick, kennt sich meistens auch, weiß wie der andere reagiert oder drauf ist. Dann sind Unfälle untereinander eher selten.

Das kennen wir zwar nur vom Hörensagen, aber bei großen Touren soll es sogar einige Festländer in England böser erwischen haben.

Deshalb kann immer nur gesagt werden: wenn Ihr in Gruppen fahrt, passt doppelt auf.

Denn wie man sich im normalen Straßenverkehr verhält, wissen wir. Aber wenn wir untereinander die Sporen geben ...

Da ist schon so manche Nase und manches Heck auf der Strecke geblieben.

Fährt mein Hinter- oder Vordermann Semis oder Straßenreifen?

Ist es seine erste Saison oder weiß er was er tut?

Wenn man sich die Abstände der F1-Boliden im Rennen anschaut, wundert man sich, dass da nicht mehr passiert.

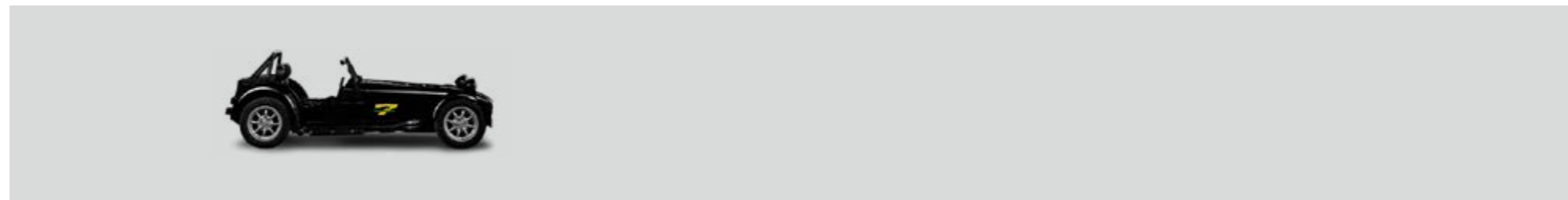
Ihr bremst immer besser als alle anderen Normalfahrzeug im Straßenverkehr - aber nur genauso gut wie Euer Seven-Kumpel.

Und nichts ist stressiger, sich mit einem Freund über die Kosten des Unfalls zu zerstreiten ...

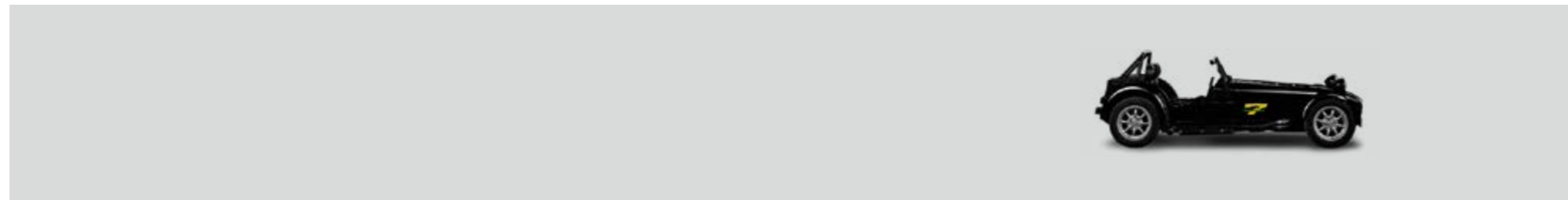
## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Frühling! Den Seven aus der Garage gefahren, Sportklamotten an, Sporttasche gepackt und los geht's. Auf dem Weg nach unten kommt mir meine Frau entgegen, lässt ihre Blicke von Kopf bis zu Fuß wandern und spricht: „Du weißt schon, was für ein Tag heute ist?“ Wie, was? Hochzeitstag ist doch erst im Mai, ihr Geburtstag ebenso, Kennenlerntag im Dezember. Was kann sie meinen. „Äh - was?“ „Na, was für ein Tag heute ist!“ Verdammt, irgendwas habe ich vergessen, aber was? Mein Leben läuft in Sekundenschnelle an mir vorbei. Geburtstag der Tochter? Nee, im November. Geburtstage Großeltern? Auch nicht. Mir fällt einfach nicht ein, was sie meinen könnte. Ach was, scheiß drauf, besser ist, ich mache die Biege weil ich sonst wieder eine Szene gemacht bekomme, stürze an ihr vorbei und rufe noch: „Ich bin dann mal unterwegs“. Ich öffne die Tür und will mich gerade in den Seven setzen, da kommt mir meine Tochter entgegen. „Hallo Papa, machst Du jetzt auch donnerstags Sport?“ Ich bleibe halb in der Luft stehen. Mist. Sport ist freitags.



Okay, man kann nicht immer gewinnen. Manchmal aber schon. Heute morgen zum Beispiel. Samstag ist immer gut, ich habe viel Zeit und stehe etwas später auf als unter der Woche. Also erst mal Brötchen beim Bäcker abgreifen, dann zur Tankstelle, dann noch ein kleiner Umweg, damit sich die Fahrt im Seven überhaupt lohnt. Genug Zeit bis zum Frühstück ist auch vorhanden, die Familie steht wesentlich später auf als ich. Los geht's. Der Bäcker ist natürlich voll, die Leute stehen bis vor die Tür. Da heißt es abwarten und keinen Tee trinken. Das kommt ja später. Brötchentüte samt halbem Nusszopf hinter die Sitze gepackt und weiter. An der Tankstelle sieht's nicht besser aus als vor dem Bäcker. Letzter sein, Dritter sein, jetzt bin ich dran.



Ich wachte mich aus dem Sitz, Persenning hinten aufgeknüpft, Tankverschluss auf und vooorsichtig den Benzinrüssel eingeführt, damit die Soße nicht über die Brötchen schwappt. Bezahlt, eingestiegen und los. Komisch, war da was? Bin ich gerade über einen Stein gefahren? Fühlte sich so an. Der Tanker hinter mir winkt hektisch und ruft „Stop!“ Ich halte, steige aus. Er zeigt auf den Boden: „Ist das ihres?“ Tatsächlich. Da liegt mein Mobiltelefon und sagt nix. Ist mir wohl beim Ein- oder Aussteigen aus der Jackentasche gefallen. Ich hebe es auf - es funktioniert noch einwandfrei.

Der Mensch hinter mir kommt aus dem Staunen nicht mehr raus. Tja, hat halt Vorteile, wenn das Auto nur 460 kg wiegt und man mit 1,2 bar auf den Reifen unterwegs ist. Mit seinem Cayenne wäre ihm das nicht passiert.

(to be continued)

## Dear Diary

Springtime! Drove the Seven out of the garage, put on sports clothes, packed my sports bag and off we go. On the way down, my wife meets me, lets her eyes wander from head to toe and speaks, „You do know what day it is?“ Like what? Wedding anniversary is only in May, her birthday as well, getting-to-know-you day in December. What can she mean. „Uh - what?“ „Well, what day is it today!“ Damn, I forgot something, but what? My life flashes before my eyes in seconds. Daughter's birthday? Nah, in November. Grandparents' birthdays? Neither. I just can't think of what she could mean. Oh well, fuck it, it's better to turn around because otherwise I'll get in another fuss, rush past her and shout: „I'm on my way“. I open the door and am about to sit down in Seven when my daughter comes towards me. „Hi dad, do you do sport on Thursdays now too?“ I stop halfway in mid-air. Crap. Sport is on Fridays.

Okay, you can't always win. But sometimes you can. This morning,

for example. Saturday is always good, I have a lot of time and get up a bit later than during the week. So first I pick up some rolls at the bakery, then to the petrol station, then a little diversions to make the journey in the Seven worthwhile. There is also enough time for breakfast, the family gets up much later than I do. Off we go. The bakery is full, of course, and people are queuing right up to the door. So we have to wait and not have tea as we germans sometimes joke. That comes later. I put the bag of rolls and half a nut plait behind the seats and continue on my way. It doesn't look any better at the petrol station than in front of the bakery. Being last, being third, now it's my turn.

I heave myself out of the seat, hang up the rear tarpaulin, open the fuel filler cap and carefully insert the petrol nozzle so that the juice doesn't spill over the buns. Paid, got in and off we went. Strange, what was that? Did I just drive over a stone? It felt like it. The customer behind me waves frantically and shouts „Stop!“ I stop, get out. He points to the ground, „Is that yours?“ It is. There's my mobile phone innocently looking back at me. It must have fallen out of my jacket pocket when I got in or out of the car. I pick it up - it still works perfectly.

The person behind me is amazed. Well, it has its advantages when the car only weighs 460 kg and you're driving with 1.2 bar on the tyres. This wouldn't have happened to him with his Cayenne.

(to be continued)

## Andy's Blog

A magazine just for Caterham drivers? Not only for Caterham drivers - Lotus 7 drivers may also read here ... :-)



And again, a new season begins, this time perhaps without major restrictions?

Let's hope that the next waves - which are bound to come - won't be so hard on us.

Then we can go on the big and small tours together again, even though most people usually prefer to ride in groups of two or three. You have an overview of your fellow riders, usually know each other, and know how the other person reacts or is in a good mood. Then accidents among each other are rather rare.

We only know this from hearsay, but on big tours it has been said that even some continentals in England have had bad accidents.

That's why we can only say: if you're riding in groups, be doubly careful.

Because we know how to behave in normal road traffic. But when we give each other the spurs ...

Many a nose and many a tail has fallen by the wayside.

Does the person behind or in front of me ride semis or street tyres?

Is it his first season or does he know what he's doing?

If you look at the gaps between the F1 cars in the race, you wonder why there isn't more action.

You always brake better than any other normal car on the road - but only as well as your Seven mate.

And nothing is more stressful than arguing with a friend about the costs of the accident ...



Nun steht es also fest - die Classic Days 2022 finden in Düsseldorf auf dem Green Park statt.

Vom 5. Bis 7. August wird hier wieder mit einer Rundstrecke für Demonstrationsläufen, dem historischen Camping und der nostalgischen Picknickwiese der Flair der klassischen Veranstaltung fortgeführt.

Wir haben uns als Club natürlich angemeldet, auch unsere englischen Freunde sind wieder eingeladen. Einer hat sich sogar schon mit seinem Caterham 21 angekündigt.

Für die Weitanreisenden sind im Mercure Hotel Düsseldorf Kaarst (auf der anderen Rheinseite, 15 Fahrminuten) Zimmer incl. Parkplatz reserviert. Buchung incl. Ticket wie immer über unseren Shop. Der „Green Park“ lockt mit matschfreien Wiesen, mehr als 1.500 Bäumen, einer perfekten Infrastruktur und Platz für manch neue Idee.

Wir reisen wieder mit (unserem neuen) Zelt, kühlen Getränken, Wasserkocher für den Tee für die Scones mit Clotted Cream an und hoffen, trotz der Verlegung dieses klassischen Events auf reichlich Teilnahme aus der Szene.

*So now it's definite - the Classic Days 2022 will take place in Düsseldorf at Green Park.*

*From 5 to 7 August, the flair of the classic event will once again be continued here with a circuit for demonstration runs, historic camping and the nostalgic picnic meadow.*

*We have of course registered as a club, and our English friends are also invited again. One of them has even announced that he will be coming with his Caterham 21.*

*For those travelling from afar, rooms including parking have been reserved at the Mercure Hotel Düsseldorf Kaarst (on the other side of the Rhine, 15 minutes' drive). Booking incl. ticket as always via our shop.*

*The „Green Park“ entices with mud-free meadows, more than 1,500 trees, a perfect infrastructure and space for many a new idea.*

*We will be there again with (our new) tent, cool drinks, kettle for the tea for the scones with clotted cream and hope, despite the relocation of this classic event, for plenty of participation from the scene.*



## Redakteur

In einem Verein gibt es immer viel zu tun, zu organisieren, zu managen.

Für die Weiterführung unserer Homepage suchen wir noch Hilfe, da wir nicht alles alleine machen können, auch nur beschränkt Zeit für unser Hobby haben. Wer hat Lust und etwas Luft, uns bei der Füllung unserer Homepage zu helfen?

Vorwissen in Wordpress wären von Vorteil, sind aber kein Muss. Auch wir haben das erst gelernt ...

*In a club there is always a lot to do, to organise, to manage.*

*For the development of our homepage we are looking for help, because we can't do everything on our own and have only limited time for our hobby. Who wants to help us with the content of our homepage?*

*Some knowledge of Wordpress would be an advantage, but is not a must.*

*We too have only just learned ...*

## Vogesen 2022

Nach der Tour 2021 planen wir auch 2022 wieder die Reise zum großen Caterham-Treffen in Schötz - über die Vogesen hin und durch den Schwarzwald zurück. Oder drehen wir die Route um?

Auf alle Fälle planen wir am Samstag mit dem LSOS noch den Besuch im Dream Valley Saloon (<https://www.dreamvalley.ch>) und dann die Rückfahrt bis Auggen.

*After the 2021 tour, we are planning another trip to the big Caterham meeting in Schötz in 2022 - over the Vosges and back through the Black Forest. Or will we reverse the route?*

*In any case, we are planning a visit to the Dream Valley Saloon (<https://www.dreamvalley.ch>) on Saturday with the LSOS and then the return journey to Auggen.*

## April 2022

Aufregende Neuigkeiten aus dem Land der aufgehenden Sonne: Caterham arbeitet an einem Kei Kei Car! Vor vielen Jahren war der Seven, ursprünglich auf Colin Chapmans Größe angepasst (und der verfügte nicht gerade über ein Gardemaß), für viele etwas gewichtigere und großwüchsige Europäer mit dem SV etwas in die Breite und Länge gewachsen.

Nachdem die Japaner Caterham gekauft hatten, war ein erster Schritt, ein „Kei Car Modell“, das den Vorschriften für Kleinwagen in Japan entspricht, in Produktion zu nehmen. Für viele von Natur aus kleinwüchsige Personen jedoch ist dieses Modell immer noch zu groß. Daher hat man sich entschlossen, ein Kei Kei Car in limitierter Auflage zu produzieren, das auch für diese bislang benachteiligte Bevölkerungsgruppe endlich Fahrspaß ohne Ende verspricht. Unserer Redaktion ist das Foto eines Prototyps zugespielt worden, das große, äh kleine Erwartungen weckt.



*Exciting news from the land of the rising sun: Caterham is working on a Kei Kei Car! Many years ago, the Seven, originally adapted to Colin Chapman's size (and he wasn't exactly tall), had grown a bit in width and length with the SV for many somewhat weighty*

*and tall Europeans. After the Japanese bought Caterham, a first step was to put into production a „Kei Car model“ that complied with the regulations for small cars in Japan. However, for many people who are naturally short, this model*

*is still too big. Therefore, it was decided to produce a limited edition Kei Kei Car, which finally promises endless driving fun for this hitherto disadvantaged group of the population. Our editorial team has received a photo of a prototype that raises great, er, small expectations.*

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members

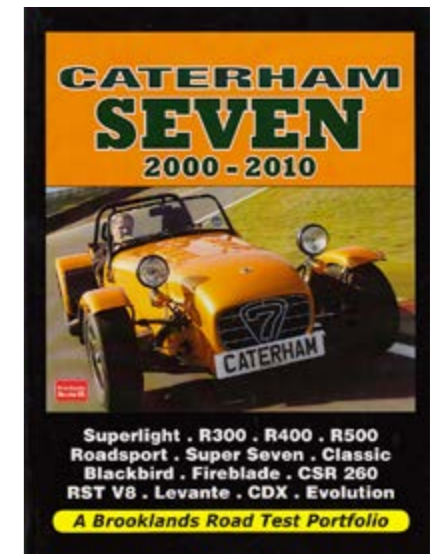
**Johannes Friedberg** - Waldkraigburg  
**Markus Rothschild** - Köln  
**Christian Fischbacher** - Tiefgraben  
**Paul Nawrat** - Bad Kissingen

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

*We are always happy to hear from the new members:*

*Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?*

## Buchvorstellung Book Presentation



BROOKLANDS BOOKS  
 CATERHAM SEVEN  
 2000 - 2010  
 ISBN 9781855209039

## News and Events

# 2023: 50 Jahre CATERHAM - der große Event

Unser letzter großer Besuch bei Caterham Cars war 2019 bei unserer Meat Your Maker Tour. Dann war erst einmal Sendepause mit den Reisen nach England. Alle Planungen, die Werke von Caterham Cars zu besuchen sind der Pandemie zum Opfer gefallen.

Jetzt hatten wir in großer Hoffnung natürlich auch für 2022 unsere Tour von Dartford über Crawley nach Westbury geplant.

Aber - nach Rücksprache mit Caterham Cars und dem Caterham & Lotus Seven Club (uk) planen wir jetzt gemeinsam die große Tour zum Event

### „50 Jahre CATERHAM“.

Für diesen Event wollen wir für alle interessierten Caterham-Fahrer (und nicht nur eine kleine ausgewählte, kleine Gruppe) Zimmer buchen, aber auch die Fähre oder den Zug, Strecken austüfteln und noch einen Abstecher nach hier oder da und mit ein paar Extra-Meilen wird das bestimmt eine wunderbare Woche - oder auch noch ein paar Tage mehr?

Die Festivals, die wir bis heute besucht hatten (50 Jahre Seven, 60 Jahre Seven) waren immer gute besucht.

Und da jetzt ja ein gutes Verhältnis zwischen dem englischen Caterham & Lotus Seven Club und CATERHAM CARS besteht - wie auch zwischen dem Caterham Car Club und CATERHAM DEUTSCHLAND - sehen wir mit großer Vorfreude dem Event entgegen.



# 2023: 50 Years Of CATERHAM - the great event

2023: 50 years of CATERHAM - the big event  
Our last big visit to Caterham Cars was in 2019 on our Meat Your Maker Tour. Then it was off the air for the time being with the trips to England.

All plans to visit the factories of Caterham Cars fell victim to the pandemic. Now, in great hope, we had of course planned our tour from Dartford via Crawley to Westbury for 2022.

But - after consultation with Caterham Cars and the Caterham & Lotus Seven Club (uk) we are now planning together the big tour for the event

### „50 years of CATERHAM“.

For this event we want to book rooms for all interested Caterham drivers (and not only a small selected group), but also the ferry or the train, work out routes and a side trip to here or there and with a few extra miles it will surely be a wonderful week - or even a few days more?

The festivals we have attended so far (50th anniversary of Seven, 60th anniversary of Seven) have always been well attended.

And now that there is a good relationship between the English Caterham & Lotus Seven Club and CATERHAM CARS - as well as between the Caterham Car Club and CATERHAM DEUTSCHLAND - we are looking forward to the event with great anticipation.



# „Chuuusch“ und „Stutututu“

## Ein Erfahrungsbericht über den Caterham 170R

### *A field report on the Caterham 170R*

Fotos und Bilder von Nils Wruck

**Im Zuge des Nikolaustreffens, ausgetragen durch Kurt Hoffmann von Caterham Deutschland, bekam ich die Möglichkeit, den gerade erschienen Caterham 170 zu testen.**

Kurzes Vorwort zum „Neuen“: Der Caterham 170 besitzt den schon durch den 165 bekannten 0,666 Kubikzentimeter großen 3-Zylinder-Turbomotor mit einer Leistung von 82 PS und 116 Nm Drehmoment. In seiner leichtesten Ausführung - die Liste der Carbonteile entspricht dann in etwa der Länge einer Klopapierrolle - wiegt der Wagen nur noch etwa 440kg und ist somit der kleinste und leichteste jemals gebaute Caterham. Zurückzuführen ist dieses Konzept auf die Kei-Car-Regularien in Japan. Die Breite wird mit 1,47m beziffert, bei der Höhe dürfte sich wenig getan haben - inklusive Überrollbügel etwa 1,09m. Der „Kleine“ sprintet auf seinen 155mm breiten Reifen in 6,9 Sekunden auf Landstraßentempo (wenn man ihn beherrscht) und erreicht über 160 km/h (wenn man sich traut). Der weitere große Unterschied zum 165 sind die Möglichkeiten der Wahl des S- oder R-Packs. Aber das wisst ihr als zuverlässige Leser ja bereits schon alles.

Kommen wir nun zu meinem Erfahrungsbericht.

Kurt hat seine Rede gehalten und gibt mir den Startschuss für eine kleine Probefahrt mit dem roten 170R, ein

**In the course of the Nikolaustreffen, organised by Kurt Hoffmann of Caterham Germany, I got the opportunity to test the recently released Caterham 170.**

*A short preface to the „little one“: The Caterham 170 has the 0.666 cubic centimetre 3-cylinder turbo engine already known from the 165 with an output of 82 hp and 116 Nm torque. In its lightest version - the list of carbon parts then corresponds roughly to the length of a toilet paper roll - the car weighs only about 440kg, making it the smallest and lightest Caterham ever built. This concept is due to the Kei-Car regulations in Japan. The width is estimated at 1.47m, the height has probably not changed much - including the roll bar it is about 1.09m. The „little one“ sprints to highway speeds in 6.9 seconds on its 155mm wide tyres (if you can control it) and reaches over 160 km/h (if you dare). The other big difference from the 165 is the choice of S- or R-pack. But you reliable readers already know all that.*

*Now let's move on to my field report. Kurt has made his speech and gives me the go-ahead for a*

werkseigener Pressewagen. Was man an Carbonteilen bei Caterham bekommt, hat der Wagen - selbst die „Indicator Pods“ wurden nicht vergessen. Natürlich hat der Wagen auch den Carbon-Aeroscreen, die Fliegerbrille wird somit empfohlen. Auch ein Schuhwechsel auf die schmalen Treter ist angesagt, da der Wagen als S3 natürlich die extrem enge Pedalbox hat.

Draußen sind es etwa 4° und diesiges Wetter. Von daher ist Vorsicht geboten, wenn man bedenkt, dass man in einem Wagen sitzt, der einfach von ein paar Muskelprotzen weggetragen werden kann. Der „Big-Red-Button“ erweckt den quirligen Motor zum Leben. Schon beim Rangieren fällt auf, dass das 5-Gang-Getriebe extrem kurze Wege hat und

*short test drive with the red 170R, a factory press car. What Caterham has in the way of carbon parts; they threw it at that car - even the „indicator pods“ have not been forgotten. Of course, the car also has the carbon aeroscreen, so the aviator goggles are recommended. A change of shoes to the narrow heels is also in order, as the car, being an S3, naturally has the extremely narrow pedal box. Outside it is about 4°C and hazy weather. From there, caution is advised, considering that you are sitting in a car that can easily be carried away by a few musclemen. The „big red button“ springs the lively engine to action. Even when manoeuvring, you notice that*



die Lenkung trotz des 260er Lenkrads kaum Kraft benötigt. Dies bin ich doch etwas anders gewohnt, das anders gestaltete 6-Gang-Getriebe und der schwerere 2l-Duratec meines 485 S fordern diesbezüglich doch ihren Tribut.

Also durch eine halbe Handbewegung den ersten Gang eingelegt und raus geht es aus Dierdorf Richtung Westen. Man wundert sich doch, wie aktiv die 82 PS des Suzuki-Motors doch sind! Schwupps, hat man seine 100 km/h erreicht. Besonders nett ist auch die Geräuschkulisse des Wagens. Gerade den JDM-Fans würde das durch den Turbolader erzeugten „chuuusch“ und das „stutututu“ sehr gefallen - eine echte Klangvielfalt entspringt dem kleinen Aggregat, das hätte ich nicht erwartet! Dem Auspuff entweicht ein dezentes Grummeln, gewiss macht man sich mit diesem Wagen keine großen Feinde in der Nachbarschaft, selbst wenn man mal „etwas zügiger zu einem Termin muss“ (das kommt bei den Caterhamfahrern ja öfters vor, wissen wir ja alle).

Es geht über ein paar kurvige Straßen, nahezu nichts auf den Straßen an diesem Sonntag los. Die gut 100 kg weniger Gewicht sind doch spürbar, er ist gerade in langsam gefahrenen Kurven „wacher“. Die kleinen Reifen haben einen sehr angenehmen Übergang von Haft- zu Gleitreibung. Ein schlagartiges Einsetzen des Turboladers konnte ich nicht

*the 5-speed gearbox has extremely short travel and that the steering requires hardly any effort, despite the 26cm steering wheel. I'm used to this a bit differently, the differently designed 6-speed gearbox and the heavier 2l Duratec of my 485 S take their toll in this respect. So I engage first gear with a flick of my wrist and head out of Dierdorf towards the west. One is surprised how active the 82 hp of the Suzuki engine is! In no time at all, you've reached 100 km/h. The backdrop of the car's noise is also particularly nice. JDM fans in particular would love the „chuuusch“ and „stutututu“ produced by the turbocharger - a real variety of sounds emanates from the small power unit; I wouldn't have expected that! A discreet growl escapes from the exhaust, certainly you won't make any big enemies in the neighbourhood with this car, even if you „have to be a bit quicker to an appointment“ (that happens often with Caterham drivers, we all know). It goes over a few winding roads, almost nothing happening on the roads on this Sunday. The 100 kg less weight is noticeable, the car is more „alert“ in slow bends. The small tyres have a very pleasant transition from grip to drift. I did not notice any ab-*



feststellen, was ich aber darauf zurückführe, dass ich den Wagen aufgrund der Witterungslage nicht gejagt habe.

Nach etwa 20 Minuten wurde es mir doch kalt um die Nase, gut, 4° und nur eine Fahrerbrille auf der Nase sind doch nicht zu viel. Zudem ist der Wagen ohne Heizung ausgestattet, Leichtbau „at it's best“ eben. Also auf den kurvigen Straßen zurück nach Dierdorf in den warmen Showroom, in dem schon die heiße Tasse Kaffee auf einen wartet.

An dieser Stelle einen Vergleich zum 485 zu ziehen, wäre grotesk. Von außen sind die Fahrzeuge ähnlich, doch vom Charakter grundverschieden.

Wer jetzt stumpf sagt, der 170er ist ein „schwacher“ Caterham, hat den Wagen gar nicht verstanden. Simpel gesagt ist man mit seinen 80PS in der Lage, dem Fahrer eines handelsüblichen VW Golf GTI mit über 200 PS auf einer kurvigen Landstraße Schweißperlen auf die Stirn zu treiben.

Mit 80 PS eben.

Er verfolgt das Ziel, Spaß zu bringen, ohne das Ticken der Uhr zu fokussieren. Wenn man das Gaspedal malträtiert, wird man sich nicht gleich jenseits der 150 bewegen. Wer einen Wagen sucht, bei dem es wirklich nur auf das Wesentliche vom Wesentlichen ankommt, bei dem es um eine gemütliche Ausfahrt mit einigen sehr flotten Kurven geht, ohne das man beim flotten Beschleunigen in Grund

*rupt onset of the turbocharger, which I attribute to the fact that I did not chase the car due to the weather conditions. After about 20 minutes, it did get cold around my nose, well, 4° and only one pair of driving goggles on my nose are not too much after all. Besides, the car is not equipped with a heater, lightweight construction „at its best“. So back on the winding roads to Dierdorf to the warm show-room, where a hot cup of coffee is already waiting for you.*

*It would be grotesque to draw a comparison to the 485 at this point. From the outside, the vehicles are similar, but they are fundamentally different in character. Anyone who now bluntly says that the 170 is a „weak“ Caterham has not understood the car at all. To put it simply, with its 80 hp it is capable of making the driver of a standard VW Golf GTI with over 200 hp break out in a sweat on a winding country road.*

*With 80 hp, that is. Its aim is to bring fun without focusing on the ticking of the clock. When you put the pedal to the metal, you won't immediately find yourself going beyond 150. If you're looking for a car that's really all about the essentials, a car that's all about a leisurely drive with some very nippy corners, without screaming you into the ground*

und Boden gebrüllt wird, ist mit diesem Wagen erstklassig bedient. Zudem wird er einem gewiss nicht die Haare vom Kopf fressen. Gut, hier sollte ich zurückrudern, selbst der 485 ist im Prinzip nie nördlich der 10l pro 100km Super Plus zu finden, auch die Versicherung hält sich bei beiden Fahrzeugen zurück.

Summa Summarum erhält man für sein Geld einen quiriligen Caterham, der einem auf der Landstraße garantiert viel Freude bereiten wird, ohne gleich ins grenzwertige abzurutschen, sowohl im längs-, querdynamischen als auch im akustischen Sinne.

Er ist für die Fahrer geeignet, die ihre Freude am Minimalismus dieses Fahrzeuges haben, die beachtliche Fahrdynamik für diese Leistung ist ein willkommener Zusatz. Die Quintessenz destilliert, wenn man es so möchte. Er liefert letztendlich auch dieses typische, unbeschreibliche Seven-Gefühl, das wir alle so lieben.

Ob ich ihn gegen meinen 485 eintauschen würde? Nein, das liegt aber daran, dass ich bescheuert genug bin, dieses grenzwertige Geschoss mit seiner absurden Art in mein Herz geschlossen zu haben. Aber den 170er als Backup-Caterham für die gemütlichen Touren am Sonntagmorgen? Dafür wäre man mit dem 170er ideal bedient.

Ich kann wirklich nur raten, ihn mal bei Kurt Hoffmann, Caterham Deutschland, auszuprobieren!

*when you accelerate quickly, this is the car for you. What's more, it certainly won't eat the hair off your head. Well, here I should back down, even the 485 is in principle never north of 10l per 100km Super Plus, also the insurance keeps a low profile with both cars.*

*All in all, for your money you get a lively Caterham that is guaranteed to give you a lot of pleasure on the country road without slipping into the borderline, both in terms of longitudinal and lateral dynamics as well as acoustics. It is suitable for drivers who take pleasure in the minimalism of this vehicle, the considerable driving dynamics for this performance is a welcome addition.*

*The quintessence distilled if you like. It also ultimately delivers that typical, indescribable Seven feel that we all love so much.*

*Would I trade it in for my 485? No, but that's because I'm stupid enough to have taken this borderline bullet with its absurd nature into my heart. But the 170 as a backup Caterham for those leisurely Sunday morning tours?*

*The 170 would be ideal for that. I can only really advise you to try it out at Kurt Hoffmann's, Caterham Germany!*



# Eine Legende auf Rädern

## A legend on wheels

Story vom Editor

### Caterham in Deutschland ab 1983

10 Jahre nachdem Caterham die Produktionsrechte am Seven von Lotus übereignet bekommen hatte, wurde in Düsseldorf eine deutsche Vertriebsgesellschaft gegründet: Seven Cars and Parts.

Thomas Klein und Partner waren die ersten, die den Seven in einer vom TÜV genehmigten Form in Deutschland verkaufen und zulassen durften. Natürlich hatte es bereits vorher individuelle Importe gegeben, in der Mehrzahl gebrauchte Seven, die auf die eine oder andere Weise eine deutsche Zulassung erlangen konnten. Wahrscheinlich eher auf andere Weise, denn es gab bis zu diesem Zeitpunkt keine allgemeine Zulassungsmöglichkeit mit Mustergutachten.

In Düsseldorf wurden also ab 1983 Caterham Kits gebaut, zugelassen und verkauft, und zwar ausschließlich mit Long Cockpit Chassis, Überrollbügel, verstellbaren Schalensitzen und kleinen Vorderkotflügeln. Motor, Getriebe und Vergaser stammten vom Ford Escort, der 1600er hatte eine Leistung von 86 PS. Angeboten wurden jedoch auch weitere Tuningstufen mit bis zu 150 PS.

Der Basiskit beinhaltete das Long Cockpit Chassis in der Starrachsversion, bereits beplankt, wahlweise Rechts- oder Linkslenkung, Instrumente, Schalter, Zündschloss, Kabelbaum, Windschutzscheibe mit Rahmen, Scheibenwischeranlage, 4 Kotflügel mit Befestigungen, eine Nase, Hauptbremszylinder mit Bremsleitungen, Benzintank

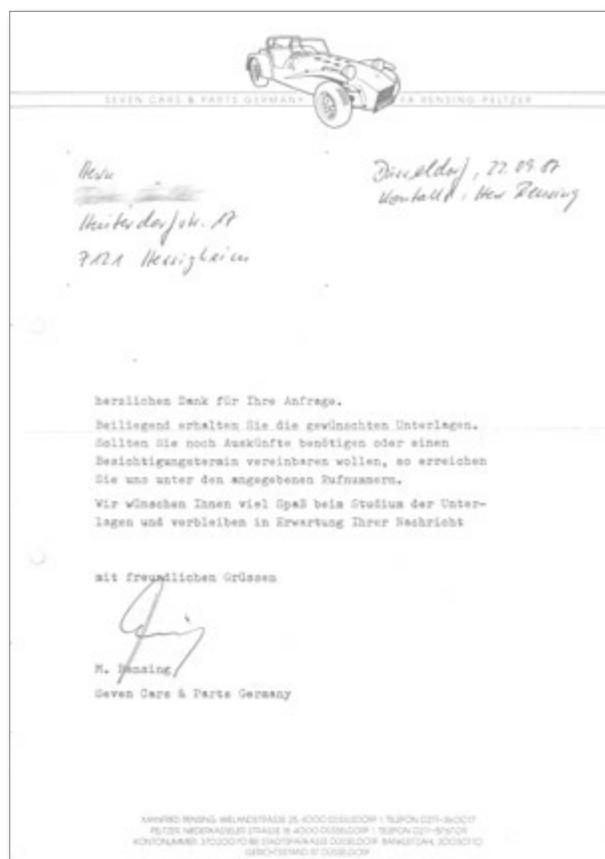
### Caterham in Germany from 1983

10 years after Caterham had obtained the production rights for the Seven from Lotus, a German sales company was founded in Düsseldorf: Seven Cars and Parts.

Thomas Klein and Partners were the first to sell and register the Seven in Germany in a form approved by the TÜV. Of course, there had already been individual imports before that, mostly used Seven's, which were able to obtain German registration in one way or another. Probably rather in a different way, because up to that time there was no general registration possibility with a Type Certificate.

So from 1983 onwards Caterham kits were built, registered and sold in Düsseldorf, exclusively with long cockpit chassis, roll bar, adjustable bucket seats and small front wings. Engine, gearbox and carburettor were from the Ford Escort, the 1600 had an output of 86 hp. However, further tuning levels with up to 150 hp were also offered.

The basic kit included the Long Cockpit chassis in the live axle version, already panelled, optional right or left hand drive, instruments, switches, ignition lock, wiring harness, windscreen with frame, windscreen wiper system, 4 mudguards with fixings, a nose, master brake cylinder with brake lines, petrol tank with tank gauge and lines, pedal set with fixings as well as a workshop



# 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](http://WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK)

## SERVICE UND OPTIMIERUNG RUND UM DEN SEVEN

- Fullservice für alle Seven, Caterham und Lotus
- Fahrzeugum- und Neuaufbau
- Motorupdates / Motorrevidierung
- Differential- / Getrieberevidierung
- Bau von Auspuffanlagen
- Fertigung individueller Karosserieteile
- Reparaturen aller Art

**NEU: Fahrwerkeinstellungen auf Radlastwaage!**



[WWW.DIE-SEVEN-KLINIK.DE](http://WWW.DIE-SEVEN-KLINIK.DE)  
**PERFORMANCE**

# SUPER SEVEN



**JETZT IN DER GERMAN-VERSION**

Steigen Sie aus dem Kohlenkasten-Design-Mischmasch unseres Großstadtalltags, seien Sie individuell, fahren Sie den Super Seven S III. Ein Formelwagen für die Straße.

Der Super Seven, ein Auto, bei dem Kenner meist ungeduldig mit dem rechten Fuß zu zucken anfangen. Jetzt auch offiziell in Deutschland zugelassen. Die Karosserie des Super Seven, nur 30 cm länger als ein Austin-Mini, wird aus leichtgewichtigem Aluminium gefertigt. Kotflügel und Nase, die an Formel-Rennwagen vergangener Tage erinnern, sind aus farbigem GFK hergestellt. Das Fahrgefühl im Seven erinnert denn auch an einen Monoposto. Im Cockpit geht es eng zu. Der Blick des Fahrers fällt durch die zu klein geratene Windschutzscheibe ungehindert auf die vorderen Radaufhängungen, die von Chapmans ersten Formel-1-Lotus-Rennwagen stammen, der 1957 parallel entwickelt wurde. Alle wichtigen Verschleißteile des Seven S III stammen aus Serienwagen. Der Motor und das Getriebe von Ford, die Hinterachse von British Leyland, die Lenkung vom Triumph Spitfire. Ersatzteile, auch für ältere Modelle, sind problemlos und schnell zu besorgen.

**TECHNIK PUR.** Der Super Seven entspricht der Leichtbau-Tradition Colin Chapmans. Kein überflüssiges Kilo Gewicht zuviel. Das Chassis besteht aus einem Gitterrohrrahmen aus hartverleimten Rohren, kombiniert mit quadratischem und rundem Querschnitt. Es ist beplankt mit handpoliertem Aluminium. Die Nieten sind sauber, wie an einer Perlenkette aufgereiht, ins Alublech geschlagen. Der Getriebetunnel hat mitragende Funktion. Vom Einzelschwinge, Dreieckslenker, milienkenden Kotflügel, hinten Starrachse mit A-Rahmen.

1600-ccm-Ford-Motor (Kent-Block) mit einer serienmäßigen Leistung von 86 PS. Fallstromvergaser von Weber.

6-Zoll-Aluminium-Felgen mit der Reifendimension von 185/70/14.

Sicherheitsgurte sind in der Germany-Version selbstverständlich ebenso wie Überrollbügel, Außenspiegel, Lederlenkrad, verstellbare Sitze, Long-Cockpit-Chassis-Version und für kühle Sommerabende eine Heizung.

Die Kotflügel und die Nase bestehen aus glasfaserverstärktem Kunststoff, der sofort bei der Herstellung eingefärbt wird. Zur Zeit stehen folgende Farben zur Auswahl: Rot, Blau, Gelb, Schwarz, Grün, Weiß. Der übrige Körper blinkt aluminurnatur. Die Innenausstattung ist schwarz.

**GETRIEBE** Das Vierganggetriebe von Ford läßt sich wie beim reinrassigen Rennfahrzeug blitzschnell und präzise aus dem Handpelenk heraus schalten, so daß der Vorwärtsdrang beim Einlegen eines höheren Ganges nur unwesentlich unterbrochen wird.

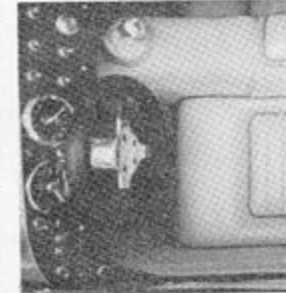
**FAHRWERK** Der Super Seven vermittelt dem Piloten einen Fahrspaß, wie er heute im Zeichen der Frontantriebs-ephone und des massiven Untersteuerns nur noch von ganz wenigen Autos geboten wird. Trotz der gewöhnlichen Bereifung erreicht der kleine, unter 600 kg schwere Wagen, Kurvengeschwindigkeiten, daß einem Hören und Sehen vergehen. Im Grenzbereich reagiert er mit ausschlagendem Heck, doch der geübte Fahrer, der nicht nur am Lenkrad zu drehen versteht, sondern auch beherzt mit dem Gaspedal umzugehen weiß, kann den Wagen stets unter Kontrolle halten. Das ist genau das Fahrverhalten, was wir heute alle vermessen.



Ausflug zum internationalen Seven-Treffen mit Leinen



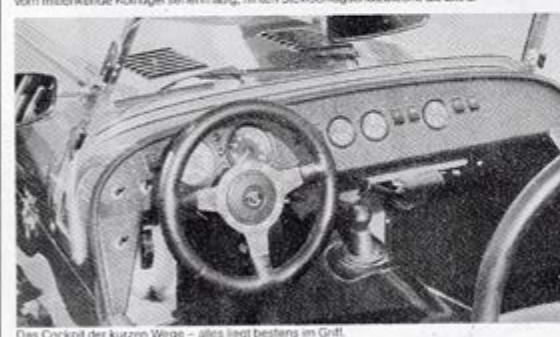
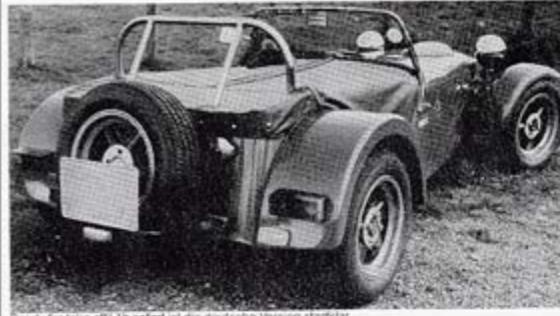
Die Liste der Sonderausstattungen ist endlos.



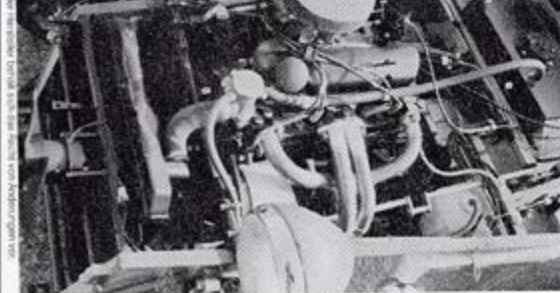
...über Lederausstattung vom Feinsten...



bis hin zum Motorring bis ultimo



Das Cockpit der kurzen Wege – alles liegt bestens im Griff.



Der Super Seven, eines der spurtärksten Straßenaus der Welt, ein Einbaum mit 4 Rädern, das vierrädrige Motorrad, ein Formelwagen für die Straße, so die Presseberichte der letzten Jahre, ist jetzt offiziell in Deutschland zu haben.

## EINE KURZE GESCHICHTE

1957 von Colin Chapman konstruiert, war er stets in den Spitzengruppen englischer Clubrennen zu finden. Berühmte Fahrer wie Graham Hill, Piers Courage und J. P. Beltoise starteten ihre Formel-1-Karriere in einem Lotus Seven.

Über Jahre weiterentwickelt, präsentiert sich heute der Super Seven S III in der Germany-Version:

- Milienkende Kotflügel,
- Überrollbügel,
- Long Cockpit Chassis,
- verstellbare Sitze,
- Lederlenkrad.

Die Entwicklung des Super Seven begann beim S I, führte über den S II hin zum Voll-Fiberglas S IV, dessen Buggydesign in eine Verkaufssackgasse führte. Seit 1973 fertigt die englische Firma Caterham Cars in einziger von Colin Chapman autorisierter Lizenz den original Lotus Seven S III weiter. Jahrelange kontinuierliche Fortentwicklung technischer Details, besonders am Rahmen, ließen jetzt auch die bisher schier unüberwindliche deutsche TÜV-Hürde fallen. Die Firma Seven Cars & Parts, Düsseldorf, ist der einzige offizielle Händler für diesen Wagen in der Bundesrepublik. Machen Sie sich unsere jahrelange Erfahrung mit dem deutschen Markt und der Zulassungsbürokratie zu nutzen! Es gibt ihn also noch, den Super Seven, dem Straßenrenner, der noch keine Degenerationserscheinungen wie Federungskomfort, Kurbelwellenstar, witterfestes Verdeck oder gar Türen kennt! Kein Auto für jedermann. Er ist hart, schnell, eng und unkomfortabel – also in höchstem Maße britisch.

Der heimliche Star vieler Filme. In den 60er Jahren jagte er jeden Samstagabend in der Sendung „The prisoner“ über den Fernsehschirm, später eilte Jean Paul Belmondo im „Windhund“ mit seinem perlweißen Super Seven im Kino von Erfolg zu Erfolg.

## DER SPRINT IST SEINE STARKE

Zum Wochenendausflug fährt man am besten einen Super Seven! Einsteigen und an jeder Ampel für Aufregung sorgen! Zunächst sucht der Konkurrent das britische Leichtgewicht vergeblich in Augenhöhe neben sich, dann folgt der Augenblick eines geringschätzigen Lächelns, und beim Start fällt dem Nebenmann im allgemeinen erst einmal die Kinnlade in den Schoß...

Doch diese Phase erleben Seven Piloten nur noch kleinformatig im Rückspiegel.

## SONDERMODELLE

Die Liste der möglichen Extras, Änderungen und Sonderausführungen ist schier endlos. Es gibt in Deutschland kaum zwei identische Wagen: Andere Leichtmetallfelgen, Breitreifen, verlängerte Kotflügel vorn, Stoßschlagschutzbleche hinten, Lederinnenausstattung, Verchromung aller Fahrwerkteile, Sonderlackierungen in jeder gewünschten Farbe, Falldüren und Klappverdeck, „Kofferraum“-Abdeckung und Staubplane. Und falls Ihnen der spurtstarke Ford Motor mit 86 PS nicht ausreicht – sprechen Sie mit uns über getunte Treibstoffe. Wir haben für alle Wünsche und Ideen ein offenes Ohr.

Steigen Sie ein – werden Sie Mitglied in der Gemeinschaft der Sevenfahrer. Wer einmal an einem der berühmten Seven-Treffen aktiv teilgenommen hat, wird dies Erlebnis nicht mehr vergessen. Das gleichzeitige Aufheulen von über 100 Motoren... der Geruch von Öl und Gummi...



Besuchen Sie bitte unseren neuen Showroom, 4000 Düsseldorf 1, Tannenstraße 10, geöffnet von 10.00 - 14.00 / 15.30 - 18.00 Samstags 11.00 - 14.00 sowie nach Vereinbarung. Telefon: 02 11 / 45 34 24



SEVEN CARS & PARTS GERMANY FA. RENSING-PELTZER  
WIELANDSTR. 25, 4 DÜSSELDORF 1 TEL. (0211) 36 00 17 / 57 67 09

mit Tankgeber und Leitungen, Pedalerie mit Befestigungen sowie ein Werkstatthandbuch mit genauer Bauanleitung. Preis hierfür war 17.950.- DM.

Dazu kamen weitere Teile, die extra bezahlt werden mussten: Vorderachse (Dreieckslenker, Querlenker, Stabilisator mit Befestigung), Hinterradaufhängung, Achsschenkel, Bremsen, Nabe für Vorderachse, Lenkung, Kühlsystem, Innenausstattung ohne Sitze, Dach, Türen, Persenning, Lichtanlage, Schrauben, Buchsen, Befestigungen incl. Auspuff. Dieses Paket schlug noch einmal mit 8.950.- DM zu Buche. Sitze (Stoffversion) kosteten nochmal 1.200.- DM, die Lederversion 2.100.- Dann gab es Goodies wie ein Motolita-Lederlenkrad (285.-), Überrollbügel (513.-), Heizung (478.-), Sicherheitsgurte (228.-) oder ein abschließbares Tankschloss für schlappe 74.-.

Ach ja, da fehlt doch noch was? Richtig: Motor, Getriebe und Differential! Geht leider auch extra...

1991 dann gab es einen Komplettpreis; der Serienwagen (mit 86 PS) kostete 44.950.- DM, als Katalysator-Wagen mit 90 PS 47.950.-.

Caterham selbst bot bereits 1982 eine deutsche Version mit TÜV-Gutachten an. Interessant: Seitenfenster (und damit Türen) waren laut Caterham von deutschen TÜV verboten, da sie die Sicht behinderten! Preis des Gesamtpakets bei Caterham (incl. Motor): saubere 28.000.- DM!

Das waren noch Zeiten!

manual with detailed building instructions. Price for this was 17.950.- DM.

In addition, there were other parts that had to be paid for separately: front axle (wishbones, stabiliser with mounting), rear suspension, steering knuckles, brakes, hub for front axle, steering, cooling system, interior without seats, roof, doors, tarpaulin, lighting system, screws, bushings, mountings incl. exhaust. This package cost another DM 8,950. Seats (fabric version) cost another 1,200 DM, the leather version 2,100 DM. Then there were goodies like a Motolita leather steering wheel (285 DM), roll bar (513 DM), heating (478 DM), seat belts (228 DM) or a lockable tank lock for a measly 74 DM.

Oh yes, there is still something missing? That's right: engine, gearbox and differential! Unfortunately, this is also extra...

Then in 1991 there was a complete price; the standard car (with 86 hp) cost 44,950 DM, as a catalytic converter car with 90 hp 47,950 DM.

Caterham itself offered a German version with TÜV certificate as early as 1982. Interesting: Side windows (and thus doors) were forbidden by German TÜV, according to Caterham, because they obstructed the view! Price of the complete package at Caterham (incl. engine): a tidy 28,000 DM!

Those were the days!

**BAUSATZPROGRAMM**

Bei Aufbau und Komplettierung des Fahrzeuges entsprechend Musterfotoschen (sind bei Kauf beige), erfolgt auf Wunsch die TÜV-Abnahme durch uns. Kosten DM 300,-,-

Bei abweichendem Aufbau des Fahrzeuges erfolgt die TÜV-Abnahme durch den Käufer (Einzelabnahme gemäß § 29 StZO).

**Lieferbedingungen:** Die Lieferzeit beträgt momentan je nach Kit zwischen 2 - 4 Monaten.

Alle Preise verstehen sich incl. Verzollung (Unbedenklichkeitsbescheinigung für KFZ-Einfuhr), Mehrwertsteuer und Transportkosten bis Düsseldorf.

**Zahlungsbedingungen:** Bei Bestellung eines Bausatzes sind 50 % der Kaufsumme anzuzahlen. Restbetrag bei Abholung der Lieferung. Weiterer Versand in der BRD kann organisiert werden (Kosten nach Absprache).

Es kann die Hinterachse vom Escort, oder Morris Marina verwandt werden. Die Aufhängungspunkte sind vom Käufer zu modifizieren. Diese Achsen können auch über uns bezogen werden. Der DeDion Hinterachstyp ist eine Semi-Einzelradaufhängung und basiert auf dem Differential vom Ford-Sierra. Alle Aufhängungsteile für diesen Modell werden unter a) aufgeführt und mit DM 600,- berechnet. Die Achse selber kostet DM 3.300,-,-.

Die Kotflügel und die Nase sind aus GFK hergestellt und direkt im Kunststoff eingeführt. Sie brauchen nicht lackiert zu werden. Folgende Farben stehen zur Verfügung: Rot, Blau, Grün, Gelb, Weiß, Schwarz.

Der Gitterrohrrahmen (Chassis) ist schwarz lackiert und mit Aluminium beplankt. Alle Bohrungen und Aufnahmen im Rohrrahmen sind werkseitig für den Escort-Motor vorbereitet. Eine Lackierung des Wagenkörpers ist nicht unbedingt erforderlich. Zur Politur und Pflege der Karosserie empfehlen wir bei starker Verschmutzung Chrompolitur, zur normalen Aufreinigung Autopolitur. Dadurch läßt sich ein hochglänzender Aluwagen erzielen.

Weitere Ausstattungswünsche, Extras und Umbauten nach Absprache. Bitte rufen Sie uns an.

BAUSATZPROGRAMM	
TÜV-Abnahme:	Bei Aufbau und Komplettierung des Fahrzeuges entsprechend Musterfotoschen (sind bei Kauf beige), erfolgt auf Wunsch die TÜV-Abnahme durch uns. Kosten DM 300,-,-
Lieferbedingungen:	Die Lieferzeit beträgt momentan je nach Kit zwischen 2 - 4 Monaten.
Zahlungsbedingungen:	Bei Bestellung eines Bausatzes sind 50 % der Kaufsumme anzuzahlen. Restbetrag bei Abholung der Lieferung. Weiterer Versand in der BRD kann organisiert werden (Kosten nach Absprache).
Es kann die Hinterachse vom Escort, oder Morris Marina verwandt werden. Die Aufhängungspunkte sind vom Käufer zu modifizieren. Diese Achsen können auch über uns bezogen werden. Der DeDion Hinterachstyp ist eine Semi-Einzelradaufhängung und basiert auf dem Differential vom Ford-Sierra. Alle Aufhängungsteile für diesen Modell werden unter a) aufgeführt und mit DM 600,- berechnet. Die Achse selber kostet DM 3.300,-,-.	
Die Kotflügel und die Nase sind aus GFK hergestellt und direkt im Kunststoff eingeführt. Sie brauchen nicht lackiert zu werden. Folgende Farben stehen zur Verfügung: Rot, Blau, Grün, Gelb, Weiß, Schwarz.	
Der Gitterrohrrahmen (Chassis) ist schwarz lackiert und mit Aluminium beplankt. Alle Bohrungen und Aufnahmen im Rohrrahmen sind werkseitig für den Escort-Motor vorbereitet. Eine Lackierung des Wagenkörpers ist nicht unbedingt erforderlich. Zur Politur und Pflege der Karosserie empfehlen wir bei starker Verschmutzung Chrompolitur, zur normalen Aufreinigung Autopolitur. Dadurch läßt sich ein hochglänzender Aluwagen erzielen.	
Weitere Ausstattungswünsche, Extras und Umbauten nach Absprache. Bitte rufen Sie uns an.	

**THE ORIGINAL SEVEN S III - SERIENFAHRZEUGE DEUTSCHLAND**

**Fahrzeugrahmen**

Gitterrohrrahmen, mit Aluminium verkleidet, Kotflügel und Nase sind aus Kunststoff, Farbe nach Wahl

**Motoren**

- 1600 ccm Ford-Escort (86 PS)
- 1600 ccm Ford-Escort (90 PS) mit Kat-System ab Juni '88
- 1600 ccm Ford-Escort (132 PS) mit Turbo-Lader ab Juni '88
- 1600 ccm Ford-Cosworth-16-Ventiler mit 150 PS - Sonderserie - bei Komplettfahrzeugen mit DeDion-Hinterachse

**Bereifung**

- Serie 6 Zoll-Alu-Felgen mit Bereifung 185/70/14
- wahlweise vorne bis 7 Zoll mit 205/60/13
- wahlweise hinten bis 9 Zoll mit 235/60/13

**Interieur**

- Sicherheitsgurte, Überrollbügel, Heizung, ein Außenspiegel, Motolita-Lederlenkrad, Sonnenblende

**Extras**

- Erweiterte Kotflügel über der Hinterachse
- lange Kotflügel über der Vorderachse
- Volllackierungen in allen gewünschten Farben, auch Metallic
- Verchromungen von Fahrwerkteilen
- Zubehör

**Bestellungen**

- Lieferzeit Komplettfahrzeug 6 - 7 Monate
- Lieferzeit Bausatzfahrzeug 3 - 4 Monate

**Preis**

- Komplettpreis 32.000,- plus 14% MwSt.
- Bausatz ab 31.842,- plus 14% MwSt.

Die Preise enthalten alle Nebenkosten wie Überführung, Zollabfertigung und TÜV-Abnahme ab Düsseldorf.

Alle Extras werden nach Wunsch angefertigt bzw. bestellt und erhöhen den Endpreis entsprechend. Bitte lassen Sie sich unverbindlich beraten!

Wir führen ständig neue Gebrauchte- und Vorfahrwagen im Angebot. Besuchen Sie uns in unserer neuen Ausstellungshalle, Düsseldorf, Tammenstr. 10. Telefon: 0211/453424. Probefahrt nach telefonischer Vereinbarung. Weitere Details auf Anfrage. Nehmen Sie Rücksprache mit uns, wir haben ein offenes Ohr.

**BAUSATZPROGRAMM**

Bei Aufbau und Komplettierung des Fahrzeuges entsprechend Musterfotoschen (sind bei Kauf beige), erfolgt auf Wunsch die TÜV-Abnahme durch uns. Kosten DM 300,-,-

Bei abweichendem Aufbau des Fahrzeuges erfolgt die TÜV-Abnahme durch den Käufer (Einzelabnahme gemäß § 29 StZO).

**Lieferbedingungen:** Die Lieferzeit beträgt momentan je nach Kit zwischen 2 - 4 Monaten.

Alle Preise verstehen sich incl. Verzollung (Unbedenklichkeitsbescheinigung für KFZ-Einfuhr), Mehrwertsteuer und Transportkosten bis Düsseldorf.

**Zahlungsbedingungen:** Bei Bestellung eines Bausatzes sind 50 % der Kaufsumme anzuzahlen. Restbetrag bei Abholung der Lieferung. Weiterer Versand in der BRD kann organisiert werden (Kosten nach Absprache).

Es kann die Hinterachse vom Escort, oder Morris Marina verwandt werden. Die Aufhängungspunkte sind vom Käufer zu modifizieren. Diese Achsen können auch über uns bezogen werden. Der DeDion Hinterachstyp ist eine Semi-Einzelradaufhängung und basiert auf dem Differential vom Ford-Sierra. Alle Aufhängungsteile für diesen Modell werden unter a) aufgeführt und mit DM 600,- berechnet. Die Achse selber kostet DM 3.300,-,-.

Die Kotflügel und die Nase sind aus GFK hergestellt und direkt im Kunststoff eingeführt. Sie brauchen nicht lackiert zu werden. Folgende Farben stehen zur Verfügung: Rot, Blau, Grün, Gelb, Weiß, Schwarz.

Der Gitterrohrrahmen (Chassis) ist schwarz lackiert und mit Aluminium beplankt. Alle Bohrungen und Aufnahmen im Rohrrahmen sind werkseitig für den Escort-Motor vorbereitet. Eine Lackierung des Wagenkörpers ist nicht unbedingt erforderlich. Zur Politur und Pflege der Karosserie empfehlen wir bei starker Verschmutzung Chrompolitur, zur normalen Aufreinigung Autopolitur. Dadurch läßt sich ein hochglänzender Aluwagen erzielen.

Weitere Ausstattungswünsche, Extras und Umbauten nach Absprache. Bitte rufen Sie uns an.

BAUSATZPROGRAMM	
TÜV-Abnahme:	Bei Aufbau und Komplettierung des Fahrzeuges entsprechend Musterfotoschen (sind bei Kauf beige), erfolgt auf Wunsch die TÜV-Abnahme durch uns. Kosten DM 300,-,-
Lieferbedingungen:	Die Lieferzeit beträgt momentan je nach Kit zwischen 2 - 4 Monaten.
Zahlungsbedingungen:	Bei Bestellung eines Bausatzes sind 50 % der Kaufsumme anzuzahlen. Restbetrag bei Abholung der Lieferung. Weiterer Versand in der BRD kann organisiert werden (Kosten nach Absprache).
Es kann die Hinterachse vom Escort, oder Morris Marina verwandt werden. Die Aufhängungspunkte sind vom Käufer zu modifizieren. Diese Achsen können auch über uns bezogen werden. Der DeDion Hinterachstyp ist eine Semi-Einzelradaufhängung und basiert auf dem Differential vom Ford-Sierra. Alle Aufhängungsteile für diesen Modell werden unter a) aufgeführt und mit DM 600,- berechnet. Die Achse selber kostet DM 3.300,-,-.	
Die Kotflügel und die Nase sind aus GFK hergestellt und direkt im Kunststoff eingeführt. Sie brauchen nicht lackiert zu werden. Folgende Farben stehen zur Verfügung: Rot, Blau, Grün, Gelb, Weiß, Schwarz.	
Der Gitterrohrrahmen (Chassis) ist schwarz lackiert und mit Aluminium beplankt. Alle Bohrungen und Aufnahmen im Rohrrahmen sind werkseitig für den Escort-Motor vorbereitet. Eine Lackierung des Wagenkörpers ist nicht unbedingt erforderlich. Zur Politur und Pflege der Karosserie empfehlen wir bei starker Verschmutzung Chrompolitur, zur normalen Aufreinigung Autopolitur. Dadurch läßt sich ein hochglänzender Aluwagen erzielen.	
Weitere Ausstattungswünsche, Extras und Umbauten nach Absprache. Bitte rufen Sie uns an.	

**DIE AKTUELLEN ANGEBOTE SUPER SEVEN S III**

**Seven S III**

- Vorfahrwagen
- Erstzulassung Mai 1987
- ca. 14.000 km
- Farbe alu/rot
- Abgabe Ende Oktober - Anfang November 1987

Incl. MwSt 32.500,-

**Seven S III**

- Original-Lotus
- Erstzulassung 1988
- 1600 ccm Ford mit ca. 120 PS
- Farbe dunkelgrünmetalllic
- Wolfrace-wheels mit 185/205 Bereifung
- Rechtslenker

In Kundenauftrag 26.000,-

**LIMITED EDITION:**

**Seven S III**

- Neufahrzeug
- mit 1600 ccm Ford, 86 PS
- auf Wunsch mit Doppelvergaser
- volllackiert
- Farben nach Wahl
- verchromte Vorderachse und Lampen
- mit 6 + 7 Zoll Revolution-wheels
- 185/205/13 Bereifung
- Motor, Getriebe und Hinterachse sind gebraucht und überholt (mit Garantie)
- daher Sonderpreis mit allen Extras

Incl. MwSt 34.500,-

**Seven S III**

- Neufahrzeug
- 1600 ccm Ford-16-Ventiler-Cosworth-Motor mit 5-Gang-Getriebe und DeDion-Hinterachse
- Doppelvergaser mit Leistungsdiagramm
- volllackiert
- Farben nach Wahl
- verchromte Vorderachse und Lampen
- 7 + 9 Zoll Revolution-wheels mit 205/235/60/13 Bereifung
- Sidestepe und Extras

Sonderpreis incl. MwSt 52.500,-

**LIMITED EDITION:**

# Wie kommt man eigentlich zu einem Caterham?

Story und Bilder von Paul

Das ist in meinem Fall eine ziemlich lange Geschichte. Sie beginnt in den späten Achtzigern des letzten Jahrhunderts... Schon von Kind an war ich von Autos und Motorsport fasziniert, Rallye, Formel 1, Englische Roadster, sportliche Oldtimer – eigentlich so ziemlich alles, was vier Räder hat.

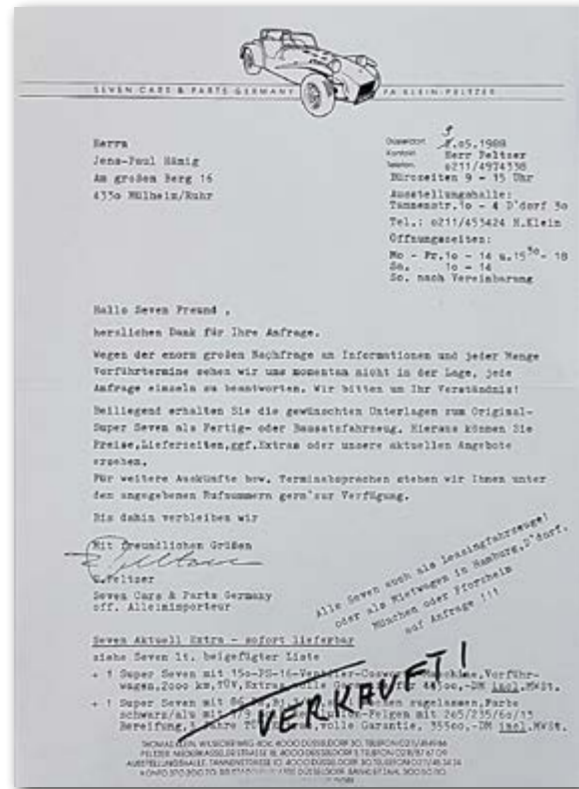
Als Jugendlicher liest man Auto Zeitschriften, schaut Formel 1 und träumt von Autos, die man sich oft nie oder wenn, dann erst viel später leisten kann. Natürlich hatte ich auch da schon vom Lotus Super Seven und Caterham gelesen, aber der Funke war noch nicht übergelungen.

Später 1987 oder 1988, ich weiß es nicht mehr genau, ob es die IAA in Frankfurt oder die Essener Motorshow war, war ich am Stand von Caterham. Das war tatsächlich das erste Mal, dass ich die Möglichkeit hatte, in so einem Auto zu sitzen. Es war recht spaßig damals. Ich bin mit 188 cm zwar nicht übergroß, aber für einen damaligen S3 ohne Sitzvertiefung, ohne Pedalverstellung etc. mit meinem langen Oberkörper für die umstehenden Besucher offensichtlich ein lustiger Anblick. Die Scheibe schien irgendwie zu niedrig.

Aber Thomas Klein von Seven Cars & Parts aus Düsseldorf hat mir seelenruhig erklärt, dass dies ja gar kein Problem sei. Man versetzt die Pedale nach vorn, baut ein anderes Blech für den Sitz ein, notfalls ein dünneres Sitzkissen und dann würde das schon passen. So tief war ich in die Materie zu der Zeit noch nicht eingestiegen und war

*In my case, it's quite a long story. It starts in the late eighties of the last century... Even as a child, I was fascinated by cars and motorsport, rallying, Formula 1, English roadsters, sporty classic cars - in fact, pretty much anything with four wheels.*

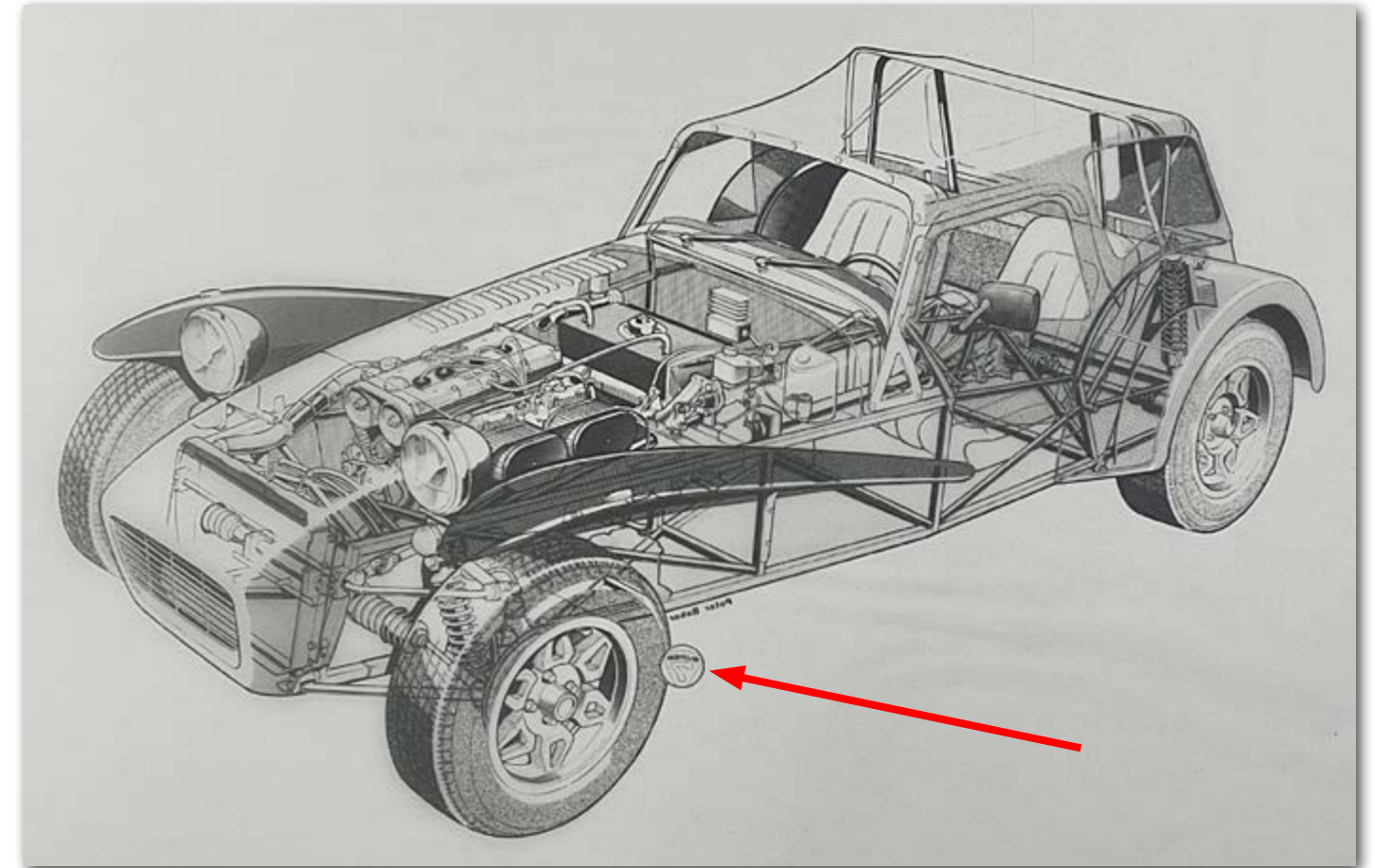
*As a teenager, one reads car magazines, watches Formula 1 and dreams of cars that one can often never afford, or if so, then only much later. Of course, I had already read about the Lotus Super Seven and Caterham, but the spark had not yet been ignited.*



Later in 1987 or 1988, I don't remember exactly whether it was the IAA in Frankfurt or the Essen Motor Show, I was at the Caterham booth. That was actually the first time I had the opportunity to sit in a car like that. It was quite fun back then. I'm not overly tall at 188 cm, but for an S3 at the time with no lowered seats, no pedal adjustment etc. with my long torso it was obviously a funny sight for the visitors standing around. The windscreen seemed too small somehow.

But Thomas Klein from Seven Cars & Parts in Düsseldorf calmly explained to me that this was no problem at all. You move the pedals forward, install another plate for the seat, a thinner seat cushion if necessary, and then it would fit. At that time, I was not that familiar with the subject and was therefore surprised that there was so much space in the floor panel to

# How do you actually get a Caterham?



Interessant: Auf Pergament gedrucktes Schnittbild zeigt dem deutschen Interessenten ein Linkslenker.

Interesting: Sectional drawing printed on parchment shows the German prospective buyer a left-hand drive.

deshalb verwundert, dass da im Bodenblech so viel Platz sei, den Sitz 5 cm nach unten zu bekommen. Herr Klein erklärte mir dann ganz trocken, dass ich doch unter dem Auto sehen würde, wieviel Platz da ist...ach so!

Von da an hat mich das Thema Seven nicht mehr losgelassen, obwohl ich noch keinen Meter gefahren war. Wie wäre das erst gewesen?

Ich bekam diverse Angebote von Seven Cars & Parts, aber die Zeit war noch nicht reif. Und dann passierte das, was vermutlich viele kennen, Familie, Kind, Haus, Beruf und das Hobbyauto rückte in weite Ferne. Natürlich habe ich immer, wenn

get the seat 5 cm lower. Mr. Klein explained to me dryly that I could see how much space there was under the car...I see!

From then on, the subject of the Seven never left my mind, even though I hadn't driven a single metre. What would that have been like?

I received various offers from Seven Cars & Parts, but the time was not yet right. And then what probably happened to many people happened: family, child, house, job and the hobby car became a distant memory. Of course, whenever there were reports or I saw a Seven in the wild on a very

es Berichte gab oder ich ganz selten mal einen Seven in freier Wildbahn gesehen habe, verträumt hinterher geschaut. Und überlegt und überlegt und es dann doch nicht getan. Zwischendurch gab es einmal ein Auto, da war ich tatsächlich nah am Kauf, aber eine etwas zweifelhafte Historie und der Rat von Kurt Hoffmann haben mich wieder abgehalten.

Erst 2019, die Themen von oben ließen plötzlich mehr Spielraum und ich beschloss, den Kauf eines Seven nun wirklich aktiv anzugehen. Das Internet wurde durchstöbert, Caterham Deutschland besucht, gelesen und die ersten Probefahrten vereinbart. Ich habe das komplette Programm ausprobiert. Vom ganz einfachen Seven mit Strassenreifen und kleinem Motor bis hin zum 250 PS Modell mit allem, rechts und links gelenkt, mit und ohne Scheibe...



Passhöhenbild am San Bernardino / Graubünden/Schweiz auf 2.066m

Bis ich dann ganz in der Nähe von Köln, wie praktisch, meinen Seven gefunden habe. Ein R300 (ok, vielleicht ein Hauch mehr) Superlight, in Alu und Carbon. Nach der Probefahrt brauchte ich nicht mehr wirklich lange für die Entscheidung und so wechselte er im Mai 2020 den Besitzer und zog in meine Garage ein. Ein lange gehegter Traum war umgesetzt. Ein Zweiter reifte aber bereits in meinem Kopf. Eine Cabrio-Rundfahrt durch die Alpen...

Nach einem Testwochenende Köln-Sauerland-Harz bin ich im August 2020 in die Schweiz gefahren, mit einem Abstecher nach Südtirol. Acht Tage, bei bestem Wetter, über 3.000 km mit Spaß für 10.000 und gefühlt allen Pässen, die irgendwie befahrbar waren - herrlich! Ok, die Rückfahrt über 1,5 Tage im Dauerregen war eine Erfahrung für sich. Aber auch das gehört dazu.

Danach kamen viele weitere schöne Erfahrungen, spannende Rundfahrten, mit dem Club in die Schweiz, Treffen in Dierdorf, viele nette Leute und Kontakte und so oft den Daumen hoch am Straßenrand, sozusagen „Real Likes“. Der Hashtag #daskipptnichtung entstand.

Mittlerweile sind es nun bereits über 10.000 km geworden, der nächste Sommer geht gerade los und die Vorfreude auf die kommenden Events steigt mit jedem Tag!

*rare occasion, I would look at it dreamily. And I thought about it and thought about it some more but then didn't do it. In between there was once a car I was actually close to buying, but a somewhat dubious history and the advice of Kurt Hoffmann put me off again.*

*It wasn't until 2019 that the issues mentioned above suddenly left more room for discussion and I decided to really actively approach the purchase of a Seven now. The internet was browsed, Caterham Germany visited, books read, and the first test drives arranged. I tried out the complete range. From the very simple Seven with road tyres and a small engine to the 250 hp model with everything, right- and left-hand drive, with and without windscreen...*

*Until I found my Seven right in the centre of Cologne, how convenient.*

*An R300 (ok, maybe a touch more) Superlight, in aluminium and carbon. After the test drive, it didn't really take me long to decide and so it changed hands in May 2020 and moved into my garage. A long-cherished dream had become reality. But a second dream was already maturing in my head. A convertible tour through the Alps...*

*After a test weekend Cologne-Sauerland-Harz, I drove to Switzerland in August 2020, with a detour to South Tyrol. Eight days, in the best weather, over 3,000 km with fun for 10,000 and what felt like all the passes that were somehow passable - wonderful! Ok, the return journey over 1.5 days in continuous rain was an experience in itself. But that's also part of it.*

*After that came many more wonderful experiences, exciting round trips, with the club to Switzerland, meetings in Dierdorf, many nice people and contacts and so many thumbs up at the roadside, „real likes“ so to speak. The hashtag #daskipptnichtung was born.*

*In the meantime, we have already ridden more than 10,000 km and the next summer is just about to start and the anticipation of the upcoming events is growing with every day!*



Stella Hotel Stern in Welschnofen bei Bozen

# Ich bin dann mal einkaufen *I'm going out shopping*

Story vom Editor

**Der Frühling zieht ins Land und der Seven wird aus der Garage geholt. Hmm, was wollte ich gleich noch über den Winter daran machen und bin dann vor der ungeheizten Garage zurückgeschreckt? Mal sehen:**

Im letzten Jahr hatte ich meine Frau endlich so weit, dass sie mit mir übers Wochenende ins Elsaß fahren wollte. Nachdem ich ihr mit freundlichen, einfühlsamen Worten klar gemacht hatte, dass weder der Schminkkoffer noch ein Behälter von der Größe ihres Schrankkoffers voller Klamotten, die sie üblicherweise so mit sich führt, auf oder in den Seven passen würde, bekam ich zur Antwort: „Dann nehmen wir halt den BMW“. Es war ein nettes Wochenende, aber Schiebedach ist halt kein Ersatz für ohne Dach (und ohne Türen). Tja, mein Guter, da hilft nur temporäres Aufrüsten, schließlich haben wir in unserer Caterham-Gemeinschaft erfreulicherweise freundliche Firmen, die sich gezielt um dieses und andere Probleme mit ihren maßgeschneiderten Produkten kümmern. Guckst Du:



Da wäre z.B. die Firma Softbits for Sevens (<https://www.softbitsshop.co.uk/>), im Weiler Earnley (460 Einwohner), 4 Meilen von Chichester an der Südküste Englands gelegen. Jill bietet eine breite Palette von handgefertigten Produkten an, die nicht nur die Wochenendreise deutlich erleichtern. Das

***Spring is on its way and the Seven is being taken out of the garage.***

***Hmm, what was I about to do to it over the winter and then backed away from the unheated garage? Let's see:***

Last year I finally got my wife to agree to go to Alsace with me for the weekend. After I had made it clear to her in friendly, sensitive words that neither the make-up case nor a container the size of her wardrobe trunk full of clothes that she usually carries with her would fit on or in the Seven, I got the answer: „Then we'll just take the BMW“. It was a nice weekend, but a sunroof is no substitute for no roof (and no doors). Well, my good man, the only thing that helps is temporary upgrading, after all, we fortunately have friendly companies in our Caterham community that specifically take care of this and other problems with their custom-made products. Have a look:



There is, for example, the company Softbits for Sevens (<https://www.softbitsshop.co.uk/>), located in the village of Earnley (population 460), 4 miles from Chichester on the south coast of England. Jill offers a wide range of handmade products that

# Zu spät?!

## Wie alt ist Ihr Gutachten?

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



**Classic Data**

**Telefon 0234-23 95 90 0**

**WWW.CLASSIC-DATA.DE**

Half Hood: ein um die Seitenteile erleichtertes Dach, das auch nach hinten weitgehend offen ist. Eine geniale Konstruktion, die gut vor Regen, solange es sich nicht um Sturzfluten handelt, schützt, Luft herein und rauslässt sowie die Ellbogenfreiheit nicht behindert. Das gibt es in vielen Farben und man kann es auch bedrucken lassen; mit Streifen, Zielflaggenkaro, eine große Sieben, ein Porträt der Frau, etc.

Dann, ja, wir kommen zum Gepäck, das ziemlich geniale Boot Bag, eine maßgeschneiderte Tasche, die passgenau auf den „Kofferraum“ unseres Caterham passt und viele Möglichkeiten des Bepackens durch doppelte Reißverschlüsse bietet.

Wir Männer brauchen ja nur eine Zahnbürste und 2 Unterhosen und überlassen galant der Dame den üppigen Rest des Platzes.

Wenn das noch nicht reicht, voilà, da hätten wir noch die Kardantuneltasche (Tunnel Bag), die rechts und links des Tunnels immerhin Karten, Mobiltelefon, Lippenstift und Schminkspiegel aufnehmen kann und ein Snickers passt auch noch rein.



Ein Windschott (Draught Reducer) kommt bei windempfindlichen Menschen meist auch ziemlich gut an, das gibt es zur einfachen Montage über die Kopfstützen für S3 und SV. Und weil da zwischen den Sitzen noch etwas Platz ist, kann man noch eine kleine Tasche (Tillet Seat Bag) fürs Pausenbrot dranhängen.



Was haben die noch? Eine Werkzeugtasche (Tool Bag)! Da passen die Schraubenschlüssel, Schraubenzieher, Zangen, Zündkerzen, Taschenlampe und Flachmann (aber erst nach getaner Arbeit!) prima rein. Ja, genau, das waren diese merkwürdigen Klappergeräusche in Links- und Rechtskur-

not only make weekend travel much easier. The Half Hood: a roof relieved of its side panels, which is also largely open to the rear. An ingenious design that protects well from rain, as long as it's not flash floods, lets air in and out, and doesn't impede elbow room. This comes in many colours, and you can also have it printed; with stripes, chequered flags, a large seven, a portrait of your wife, etc.

Then, yes, we get to the luggage, the rather ingenious Boot Bag, a custom-made bag that fits snugly on the „boot“ of our Caterham and offers many possibilities of packing through double zips.

We men only need a toothbrush and 2 undies and gallantly leave the rest of the space to the lady.

If that's not enough, voilà, there's the tunnel bag, which can hold a map, mobile phone, lipstick and make-up mirror to the right and left of the tunnel, and even a Snickers bar.

A wind deflector (Draught Reducer) usually goes



down well with people who are sensitive to wind. It can be easily fitted to the headrests of the S3 and SV. And because there is still some space between the seats, you can attach a small bag (Tillet Seat Bag) for a snack.

What else do they have? A tool bag! Spanners,



ven, wenn das Werkzeug einen Betriebsausflug hinter den Sitzen veranstaltet hat. Eine stylische Polsterung für die Seitenteile und Rückwand des Abteils bieten die schlaunen Leute zusätzlich an.

Auch prima: die Storm Cap. Eine weitere maßgeschneiderte Abdeckung für den Transport auf dem Hänger zum Beispiel, vom Heck über die Türausschnitte und über die halbe Haube hinweg, damit nirgendwo Wasser eintreten kann.



Und wer in Corona-Zeiten eine Mund-Nasen-Bedeckung oder eine Sporttasche (fürs Impfzertifikat) im Corporate Design benötigt, ist hier gut aufgehoben: <https://www.redbubble.com/de/shop/caterham+accessories>

Natürlich gibt es dann noch das Caterham Luggage Rack, direkt bei Caterham UK oder bei Kurt in Dierdorf.

Wem das an Gepäckmöglichkeiten immer noch nicht reicht, muss halt den BMW nehmen. Und jetzt weiß ich auch wieder, was ich mir für nächsten Herbst vornehme; eine Heizung in die Garage einbauen!

screwdrivers, pliers, spark plugs, torch and flask (but only after the work is done!) all fit nicely in there. Yes, that's right, those were those strange rattling noises in left and right turns when the tools went on a field trip behind the seats. The clever people also offer stylish upholstery for the side and rear walls of the compartment.

Also great: the Storm Cap. Another tailor-made cover for transport on the trailer, for example, from



the rear over the door cut-outs and across half the bonnet, so that water cannot enter anywhere.

And if you need a mouth-nose cover or a sports bag (for the vaccination certificate) in the corporate design in Corona times, you're in good hands here: <https://www.redbubble.com/de/shop/caterham+accessories>

Of course, there is also the Caterham Luggage Rack, available directly from Caterham UK or from Kurt in Dierdorf.

If that's still not enough luggage space, you'll just have to take the BMW. And now I know what I want to do next autumn: install a heater in the garage!

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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer

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



cc-c.eu/pril

For latest designs and refinements  
visit [www.softbitsshop.co.uk](http://www.softbitsshop.co.uk)



# Ich bin dann mal einkaufen II

## I'm going out shopping Part 2

Text und Fotos Kurt Hoffmann

Heute, am 07.03. haben wir JÖRG WILKE aus Bad Kreuznach seinen mittlerweile 3. neuen CATERHAM, einen SEVEN 485 ausgeliefert.

Today, on 07.03., we delivered JÖRG WILKE from Bad Kreuznach his 3rd new CATERHAM, a SEVEN 485.

Jörg WILKE ist unser bisher EINZIGE Kunde der innerhalb von 7 Jahren 3 CATERHAM bei uns NEU gekauft hat.

Today, on 07.03., we delivered JÖRG WILKE from Bad Kreuznach his 3rd new CATERHAM, a SEVEN 485.

Dabei hat er die komplette Model Range durch. Er fing an mit dem SEVEN 165, stieg dann um auf den 275 und nun den 485, den er heute entgegennahm.

Jörg WILKE is our ONLY customer so far who has bought 3 new CATERHAMs from us within 7 years.

Für die in Zahlung gegebenen CATERHAM bekam er JEDES Mal nahezu den seinerzeit bezahlten PREIS angerechnet, so das er kaum Verlust machte.

He has bought the complete model range. He started with the SEVEN 165, then changed to the 275 and now the 485, which he took delivery of today.

Einem ehemaligen BANKER in Ruhestand sicher ein zusätzliches Argument

For the CATERHAMs he traded in, he was credited with almost the price he paid at the time, so he hardly made a loss.

For a retired former BANKER this is certainly an additional



JÖRG WILKE ist zudem begeisterter BIKER und fährt sogar mit seinem Fahrrad ( OHNE E-ANTRIEB wie er ausdrücklich vermerkte ) bis nach BERLIN.

argument.

Wir sind begeistert, dass es Menschen im Ruhestand gibt, die sich so toll motivieren können und im wahrsten Sinne SPORTLICH sind.

JÖRG WILKE is also an enthusiastic BIKER and even rides his bike (WITHOUT ELECTRIC DRIVE, as he expressly noted) as far as BERLIN. We are thrilled that there are retired people who can motivate themselves so well and are SPORTSMAN like in the truest sense of the word.

Wir wünschen JÖRG WILKE viel Freude mit dem CATERHAM SEVEN 485.

We wish JÖRG WILKE much pleasure with the CATERHAM SEVEN 485.

### The Home of British Sportcars



# Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg  
Gewerbepark 6

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

# Veranstaltungskalender 2022

## APRIL

Sonntag, 03. April  
 Titel? steht noch nicht fest ...  
 Dierdorf

Samstag, 30. April

CATERHAM OPEN DAY  
 Join Caterham at Gatwick

## MAI

Sonntag, 01. Mai  
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Donnerstag, 12. bis Sonntag, 15. Mai

Mille Miglia - Schwarzfahrer

Samstag, 14. Mai

Die-Seven-Klink - Eröffnungsfeier

## JUNI

Sonntag, 05. Juni  
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

## JULI

Donnerstag, 30. Juni bis Montag, 10. Juli  
 Die Schottland-Tour, von Liverpool über  
 Lake District bis Newcastle

Sonntag, 03. Juli  
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Donnerstag, 07. bis Sonntag, 10. Juli

Goodwood Festival of Speed  
 Großbritannien

## AUGUST

Sonntag, 07. August  
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Freitag, 5. bis Sonntag, 7. August

Classic Days - Internationales Caterham  
 und Lotus 7 Treffen

Freitag, 12. bis Sonntag 14. August

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

Donnerstag, 19. bis Sonntag 21. August

Get Together Party  
 mit Vogesen-Tour

Sonntag, 28. August

British Car Meeting/Mollis  
 Schweiz

## SEPTEMBER

Montag, 29. August bis Montag 05. Sept.

Tour de Alps  
 Der Caterham Car Club erfährt die Alpen

## OKTOBER

Sonntag, 02. Oktober  
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Samstag, 15. bis Sonntag 16. Oktober

CATERHAM in Spa Francorchamps

## NOVEMBER

Sonntag, 06. November  
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

## DEZEMBER

Sonntag, 04. Dezember  
 Mitgliederversammlung  
 Caterham Car Club in Dierdorf

## WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience  
 www.caterham.de/de/events/drift-event-  
 am-ring

2021 MOTORSPORT CALENDER

www.caterhamcars.com

Track-Tool Caterham  
 www.license-to-race.com

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

Seven-Treffen  
 www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen  
 www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren  
 www.seven-ig.de - Termine

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

Int. Treffen vom L7C  
 www.lotus7.club/whats-on/calendar

Oldtimer Trackdays  
 www.oldtimertrackdays.de

tbd = to be defined

Caterham Club Code: [cc-c.eu/events](https://cc-c.eu/events) = https://cc-c.eu/events

Viele Artikel und Anzeigen erhalten jetzt den „Caterham Club Code“. Hiermit könnt Ihr auf kurzem Wege weitere Informationen zu Berichten, Anzeigen und Terminen im Internet finden.

Many articles and advertisements now have the „Caterham Club Code“. This is a quick way to find more information about reports, adverts and dates on the internet.

**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

[cc-c.eu/z58f](https://www.redlinecomponents.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](mailto:sales@redlinecomponents.co.uk)

☎ +44 1883 346515

🏠 [www.redlinecomponents.co.uk](http://www.redlinecomponents.co.uk)

