



NO. 46 - 04/2023
Das Markenmagazin für Freunde von
The brand magazine for friends of

CATERHAM

SEVEN 340



Der neue SEVEN 340 S
ab € 54.400,--
incl. 19% MwSt



Unseren großen Showroom
erreichen Sie in nur 3 Minuten
von der A3 Ausfahrt
Dierdorf



LARS HOFFMANN ist zweifacher
Britischer CATERHAM MOTOR-
SPORTS CHAMPION und wird Sie
umfangreich beraten



LARS HOFFMANN
SPA - LA SOURCE

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

Tel.: +49 2689 95818 0
Mob.: +49 175 5644 011
Mail: 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

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

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Copy deadline for the issue

No. 47 - Juli 2023: 10. Juni 2023

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 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, Ver-
wendung in anderen Medien oder die Weitergabe an Dritte ist nicht
gestattet bzw. bedarf der vorherigen wie ausdrücklichen Genehmi-
gung durch den Herausgeber.

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

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

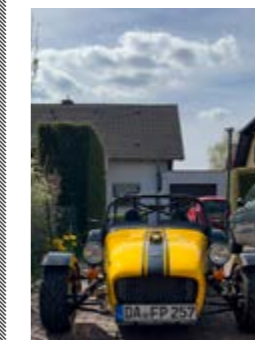
All rights reserved. All texts, images and illustrations, as well as the
content and structure of this journal are protected by copyright and
other laws protecting intellectual property. Their copying, alteration,
commercial use, use in other media or transfer to third parties is not
permitted or requires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

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

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

Inhalt:

CATERHAM-NEWS-Ticker.....	4
Pures Vergnügen auf Eis.....	4
Easter Monday in the heart of Europe.....	10
Caterham Cars enthüllt neuen Hauptsitz.....	12
SEVEN 310 R - CHAMPIONSHIP.....	16
Handbücher, Serviceheft und Aufbauanleitungen.....	18
Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens.....	20
Andy's Blog.....	22
Das Seven - Tagebuch.....	22
News and Events.....	24
50 Jahre Caterham - Wir sind dabei!.....	24
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder.....	25
Das Programm von CATERHAM CARS.....	26
Officers Meeting 2023 des Caterham & Lotus Seven Club.....	28
Er bleibt wie er ist.....	29
Test eines 485 S - Teil 2.....	30
Bilder-Story ... oder wie bastle ich mir eine Wechselscheibe!.....	36
„Anniversary“-Editionen.....	42
LOTUS Mk 2a ?.....	45
Veranstaltungskalender 2023.....	46



Front Cover:

Florians Seven mit dem
CATERHAM R500 RC-Modell



Rear Cover:

Hans-Jürgen in Südtirol
am Penser-Joch

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder

CATERHAM - NEWS - TICKER

Pures Vergnügen

Pure fun

auf Eis

on ice

Fotos und Story von License to Race



Wer einmal in einem Caterham gesessen hat, dem muss man nichts mehr erzählen: Puristischer als eine Fahrt in und mit diesem außergewöhnlichen Sportwagen geht nicht! Seit dem vergangenen Jahr kann und konnte License To Race jedoch noch für eine Steigerung sorgen: Das Caterham Wintertraining stellt alles in den Schatten, was Sie bisher mit dieser Ikone erlebt haben.

Once you've sat in a Caterham, you don't need to be told anything more: You can't get more purist than a ride in and with this extraordinary sports car! Since last year, however, License To Race can and has gone one better: The Caterham Winter Training puts everything you have experienced with this icon so far in the shade.

CATERHAM - NEWS - TICKER

Seit vielen Jahren bewährt sich unsere License On Ice, das begehrte Wintertraining im österreichischen Thomatal, als intensives, geselliges und vergnügliches Incentive. 4 Kilometer perfekt vorbereitete und gespurte Tracks auf einer 25 cm dicken Eisfläche, umgeben von der atemberaubenden Kulisse der Lungauer Bergwelt, locken jeden Winter unsere eistauglich präparierten Sportwagen.

Im Januar 2022 haben wir erstmals mehrere Caterhams vor Ort aufs Eis gebracht. Versehen mit Spezial-Spikes, konnten diese unglaublich schönen, wahrlich britischen Sportwagen erfolgreich punkten. Driften, an technischen Skills feilen, die Tipps unserer bestens geschulten Coaches umsetzen - das Caterham Wintertraining überzeugte die begeisterten Teilnehmer auf ganzer Linie. Und zwar so sehr, dass 90 % der Beteiligten für die Winter-Challenge 2023 erneut buchten!

Das License To Race-Team wäre nicht das License To Race-Team, wenn nicht jedwede Herausforderung angenommen und mit Bravour umgesetzt würde. Im diesjährigen Winter musste das Caterham Wintertraining nämlich schon deutlich größer aufgezogen werden. Auch dank der großen Hilfe von Kurt Hoffmann/Caterham Deutschland GmbH, und der Werksunterstützung von Caterham UK direkt, konnten wir so im Januar 2023 pünktlich die komplette Flotte aller Modelle an den Start bringen. Farbenfroh glitzerten diese authentischen Sportwagen morgens zwischen Sonne und Schnee und warteten auf ihre äußerst motivierten Fahrer.

Der morgendliche Anblick der geparkten Schönheiten allein war schon fast die Reise wert; die Tatsache, dass Kurt Hoffmann uns auch den neuen Caterham Seven 340 jeweils im S- und R-Pack



So standen unseren Kunden die verschiedenen ikonischen Sportwagen mit Normal- oder SV-Chassis zur Verfügung.

aus England organisieren konnte, machte das Caterham Wintertraining einfach nahezu perfekt. Nicht nur eine Randnotiz - auch in der Ausstattung konnten wir auf die volle Bandbreite zurückgreifen.

So standen unseren Kunden die verschiedenen ikonischen Sportwagen mit Normal- oder SV-Chassis zur Verfügung.

Wahre Caterham-Enthusiasten lassen sich von Wind und Wetter nicht abhalten. Auch im malerischen Thomatal war die Begeisterung bei allen Fahrern so groß, dass der um die Nase wehende Wind und auch so manche Schneedecke das Wintertraining erst unvergesslich machten. Mit voller Überzeugung können wir bestätigen: Caterham und Eis - das funktioniert bestens!

Für 2024 planen wir unsere License On Ice noch größer. Ein pures Vergnügen, das auch unser Herz höherschlagen lässt und auf das wir uns schon jetzt geradezu diebisch freuen; dabei ist es doch erst gut zwei Monate her, dass das Adrenalin durch die Adern unserer Wintertrainings-Teilnehmer schoss. Wer im kommenden Jahr auch dabei sein möchte, bekommt von uns ein perfektes Rundum-Sorg-



For many years, our License On Ice, the sought-after winter training in Thomatal, Austria, has proven itself as an intensive, sociable and fun incentive. 4 kilometres of perfectly prepared and groomed tracks on a 25 cm thick ice surface, surrounded by the breathtaking backdrop of the Lungau mountains, attract our ice-ready sports cars every winter.

In January 2022, we put several Caterhams on the ice on site for the first time. Fitted with special spikes, these incredibly beautiful, truly British sports cars scored successfully. Drifting, honing technical skills, implementing the tips of our highly trained coaches - the Caterham Winter Training convinced the enthusiastic participants all along the line. So much so, that 90% of the participants booked again for the Winter Challenge 2023!

The License To Race team wouldn't be the License To Race team if every challenge wasn't accepted and implemented with flying colours. In this year's winter, the Caterham Winter Training had to be considerably larger. Also

thanks to the great help of Kurt Hoffmann/Caterham Deutschland GmbH, and the factory support of Caterham UK directly, we were able to bring the complete fleet of all models to the start on time in January 2023. Colourful, these authentic sports cars glistened in the morning between sun and snow, waiting for their extremely motivated drivers.

The morning sight of the parked beauties alone was almost worth the trip; the fact that Kurt Hoffmann was also able to organise for us the new Caterham Seven 340 each in S- and R-pack from England simply made the Caterham Winter Training almost perfect. Not just a side note - we were also able to draw on the full range of equipment.

Thus, the various iconic sports cars with normal or SV chassis were available to our customers.

True Caterham enthusiasts don't let wind and weather stop them. In the picturesque Thomatal, the enthusiasm of all the drivers was so great that the wind blowing around their noses and even some snow showers made the winter training unforgettable. We can confirm with full conviction: Caterham and ice - it works perfectly!

For 2024, we are planning to make our License On Ice even bigger. It's pure fun that makes our hearts beat faster and we're already looking forward to it; it's only been two months since the adrenalin shot through the veins of our winter training participants. For those who want to join us next year, we have put together a perfect all-round carefree package. The first-class accommodation with additional

Thus, the various iconic sports cars with normal or SV chassis were available to our customers.

CATERHAM-NEWS-TICKER



los-Paket geschnürt. Die erstklassige Unterkunft mit zusätzlichen Events wie gemütlichen Hüttenabenden oder Rodelpartien rundet das weltweit einzigartige Caterham Wintertraining zu einem einmaligen/unvergleichlichen Abenteuer ab.

Ob Laie, Amateur oder erfahrener Rennfahrer - der Caterham auf Eis hat bisher noch jeden mit dem Virus infiziert, den wir bei License To Race schon in die DNA aufgenommen haben.

To be continued... ●



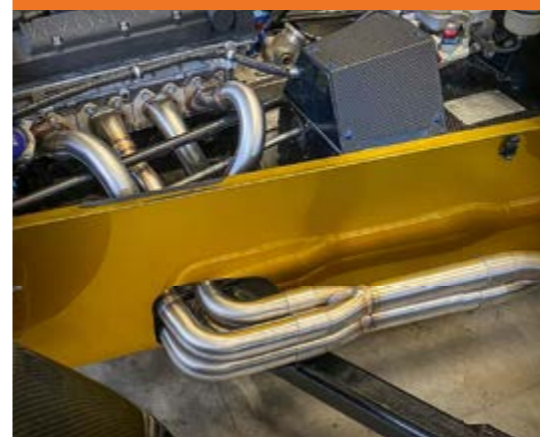
events such as cosy evenings in a mountain hut or tobogganing parties rounds off the worldwide unique Caterham Winter Training to a unique/unparalleled? adventure.

Whether you are a layman, an amateur or an experienced racing driver - the Caterham on ice has so far infected everyone with the virus that we at License To Race have already incorporated into our DNA.

To be continued... ●



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

Easter Monday in the heart of Europe



Am Ostermontag fand das erste Treffen des Caterham Car Clubs bei Caterham Deutschland statt. Das Treffen war ein großer Erfolg, mit vielen Caterham-Enthusiasten, die aus ganz Deutschland angereist waren.

Das Treffen begann mit einer herzlichen Begrüßung der Teilnehmer durch das Caterham-Team. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, sich über ihre Caterham-Erfahrungen auszutauschen und ihr Wissen über die Marke zu erweitern.

Es gab auch ein paar reservierte Probefahrten, bei denen Neulinge einen Caterham auf den kurvigen Landstraßen des Westerwalds testen konnten.

Auch dieses Caterham-Treffen war ein großer Erfolg und zeigt, dass die Marke Caterham eine leidenschaftliche Gemeinschaft von Enthusiasten hat, die die gleiche Begeisterung für die Marke teilen. ●

On Easter Monday, the first meeting of the Caterham Car Club took place at Caterham Germany. The meeting was a great success, with many Caterham enthusiasts travelling from all over Germany.

The meeting started with a warm welcome to the participants by the Caterham team. Participants had the opportunity to share their Caterham experiences and expand their knowledge of the brand. There were also a few reserved test drives where newcomers could test a Caterham on the winding country roads of the Westerwald.

This Caterham meet was also a great success and shows that the Caterham brand has a passionate community of enthusiasts who share the same enthusiasm for the brand. ●



CATERHAM - NEWS - TICKER

Caterham Cars enthüllt neuen Hauptsitz

Caterham Cars unveils new HQ

Bericht und Fotos von Caterham Cars

Große Neuigkeiten, wir ziehen um! Nach über drei Jahrzehnten in der Kennet Road bereitet sich Caterham Cars darauf vor, in eine neue Zentrale umzuziehen. Aber keine Sorge, wir gehen nicht weit weg. Unsere brandneue (und wir meinen wirklich brandneue) Fabrik befindet sich in Dartford, Kent.

In dem hochmodernen Gebäude werden die Caterham-Teams für Produktion, Technik, Motorsport und Vertrieb untergebracht sein.

Durch die millionenschwere Investition der Caterham-Eigentümer, VT Holdings, wird Caterham seine jährliche Produktionskapazität um 50 % erhöhen (das entspricht etwa 750 neuen Sevens pro Jahr).

Die 54.000 Quadratmeter große Anlage befindet sich in einem neuen, neun Hektar großen Industriepark namens Dartford X und liegt in unmittelbarer Nähe des derzeitigen Werks, so dass unsere qualifizierten Mitarbeiter weiterbeschäftigt werden können und unser handwerkliches Verfahren beibehalten wird. Das neue Gebäude wird in den kommenden Monaten vollständig eingerichtet und voraussichtlich Ende 2023 fertiggestellt.

Für die Zukunft planen wir, eine Reihe von Kundenerlebnissen am Standort anzubieten, darunter



Big news, we're moving! After over three decades at Kennet Road, Caterham Cars is preparing to move into a new headquarters. Not to worry though, we're not going far, our brand-new (and we really do mean brand-new) factory can be found in Dartford, Kent.

The state-of-the-art building will be home to Caterham's production, engineering, motorsport and commercial teams.

The multi-million-pound investment from Caterham's owners, VT Holdings, will see Caterham increase its annual production capacity by 50% (that's around 750 new Sevens every year).

Situated in a new nine-acre industrial park development called Dartford X, the 54,000 sq ft facility is within close proximity to the current factory; enabling retention of our skilled workforce and upholding our hand-built process. The new building will undergo a full fit-out in the coming months with completion anticipated towards the end of 2023.

In the future, we plan to

CATERHAM - NEWS - TICKER

Werksbesichtigungen, Tage der offenen Tür, Fahrzeugübergaben und andere Veranstaltungen.

Bob Laishley, CEO von Caterham, sagte: „Es ist passend, dass wir in unserem 50. Jubiläumjahr in neue Räumlichkeiten investieren können, um unsere Ambitionen für die Zukunft des Seven und der Marke als Ganzes zu unterstützen.“

„Der Standort erhöht nicht nur unsere Produktionskapazität, sondern ermöglicht es uns auch, unsere Fertigungskapazitäten in einem modernen Umfeld auszubauen. Es wird ein fantastisches neues Zuhause für die Marke, unsere Mitarbeiter und unsere Kunden aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft sein.“

Alastair Dawson, Senior Asset Manager bei Railpen, sagte: „Caterham ist eine britische Erfolgsgeschichte in den Bereichen Herstellung, Technik und Marketing mit einer langjährigen Verbindung zu Dartford. Wir haben bei der Suche nach einem neuen Standort eng mit der Marke zusammengearbeitet. Dartford X erfüllt alle Kriterien von Caterham, um das weitere Wachstum des Unternehmens in den kommenden Jahren zu unterstützen und gleichzeitig die Arbeitsplätze vor Ort und die Vitalität der Partner in der Lieferkette zu erhalten.“

Der Südosten Englands ist die Heimat von Caterham, seit das Unternehmen 1973 mit dem Bau von Autos in der Stadt Caterham in Surrey begann. Im Jahr 1987 wurde die Produktion in die Kennet Road in Dartford verlegt, wo die Fahrzeuge seither montiert werden.

Die Nachricht kommt zu einem Zeitpunkt, an dem wir uns darauf vorbereiten, unser 50-jähriges Bestehen als Fahrzeughersteller zu feiern. Deshalb werden wir zwar nicht unseren jährlichen Tag der offenen Tür in Gatwick veranstalten, dafür aber am 2. und 3. September 2023 eine Geburtstagsfeier in Donington Park veranstalten. 🍷



offer a range of customer experiences at the site; including factory tours, open days, vehicle handovers and other events.

Bob Laishley, CEO of Caterham, said: “It’s fitting that, in our 50th anniversary year, we can invest in new premises to facilitate our ambitions, for the future of the Seven and the brand as a whole.”

“The site not only increases our production capacity but enables us to advance our manufacturing capabilities into a modern setting. It will be a fantastic new home for the brand, our employees and our customers past, present and future to visit.”

Alastair Dawson, Senior Asset Manager at Railpen, said: “Caterham is a British manufacturing, engineering and marketing success story with a longstanding connection to Dartford. We have worked closely with the brand in its search for a new home, with Dartford X meeting all of Caterham’s criteria to support the business’ continued growth over the coming years while retaining local jobs and the vitality of its supply chain partners.”

The South East of England has been home to Caterham since it started building cars in 1973 in the town of Caterham, Surrey. In 1987, production moved to Kennet Road in Dartford where its cars have been assembled ever since.

The news comes as we get ready to celebrate our 50th year as a vehicle manufacturer, so while we won’t be hosting our annual Open Day at Gatwick – we will instead be having a birthday bash at Donington Park on the 2nd and 3rd of September 2023. 🍷



CATERHAM - NEWS - TICKER



Sensationeller Auftakt der MOTUL CATERHAM 310/R Meisterschaft in Oulton Park.

Beide Deutschen Fahrer konnten ihren CATERHAM im QUALI vorne platzieren

DOMENIQUE MANNSPERGER und LARS HOFFMANN belegten im Quali Platz 1 und Platz 3

In Rennen 1 kamen LARS als 1. durchs Ziel und DOMENIQUE als 3. nach einem wie in den CATERHAM Championships üblich engen Rennen.

In Rennen 2 war es wieder LARS HOFFMANN der als erster die Zielflagge sah und DOMENIQUE als 2.

DOMENIQUE MANNSPERGER bekam leider noch eine 10 Sekunden Strafe da er nicht korrekt in der Startbox stand und wurde dadurch als 14. gewertet.

Aus dieser Position musste er dann auch den 3. Lauf des Wochenendes starten.

Eine tolle Aufholjagd beendete er auf Platz 5, während das andere MOTUL Auto von LARS HOFFMANN wieder als erster die Ziellinie überfuhr.



Wäre das Rennen nicht mit roter Flagge abgebrochen worden wäre er sicher noch auf dem Podium gelandet.

Somit stehen für LARS HOFFMANN nun 3 Siege in der Meisterschaftstabelle nach erst 3 gefahrenen Rennen.

Ein toller Erfolg zu Beginn der Meisterschaft.



Sensational start to the MOTUL CATERHAM 310/R Championship at Oulton Park.

Both German drivers were able to place their CATERHAM at the front in the QUALI.

DOMENIQUE MANNSPERGER and LARS HOFFMANN finished 1st and 3rd in qualifying

In race 1 LARS finished 1st and DOMENIQUE 3rd after a close race as usual in the CATERHAM Championships.

In race 2 it was again LARS HOFFMANN who saw the chequered flag in first place and DOMENIQUE in 2nd.

DOMENIQUE MANNSPERGER unfortunately got a 10 second penalty for not being in the correct position at the start and was classified 14th.

From this position he had to start the 3rd race of the weekend.

He finished the race in 5th place, while the other MOTUL car of LARS HOFFMANN was again the first to cross the finish line.

If the race had not been stopped with a red flag he would certainly have finished on the podium.

This means that LARS HOFFMANN now has 3 victories in the championship standings after only 3 races.

A great success at the beginning of the championship.

CATERHAM - NEWS - TICKER

Handbücher, Serviceheft und Aufbauanleitungen

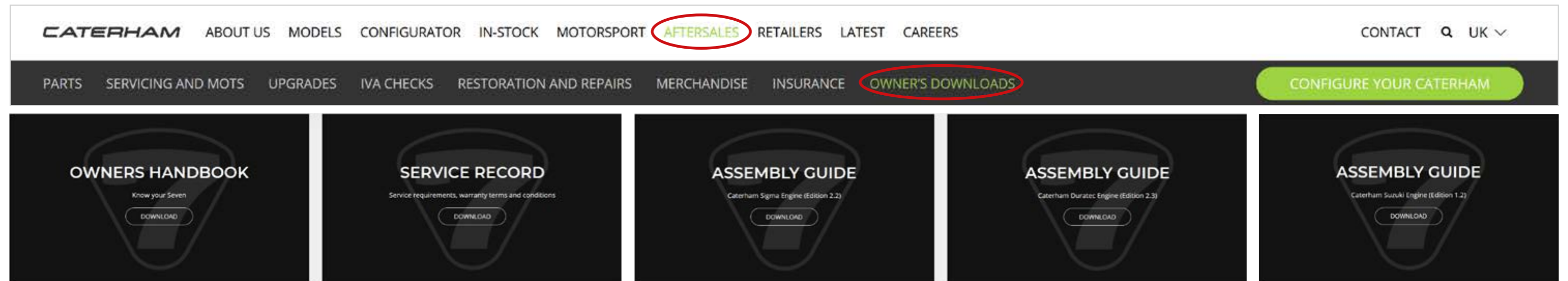
Caterham Cars bietet jetzt auf Ihrer Homepage jetzt Downloads für Handbücher, Serviceheft und Aufbauanleitungen an:

<https://www.caterhamcars.com/de/aftersales/owners-downloads>

Handbooks, Service Records and Assembly Instructions

Caterham Cars now offers downloads for Owner Handbooks, Service Records and Assembly Instructions on their homepage:

<https://www.caterhamcars.com/en/aftersales/owners-downloads>



WWW.DIE-SEVEN-KLINIK.DE

Ronny Reichel
Auf der Mühle 14
35232 Dautphetal-Holzhausen

Mobil 0160/2101924
Werkstatt 06468/9110270



RR PERFORMANCE

SOMMERTERMINE 2023

Trackdays:

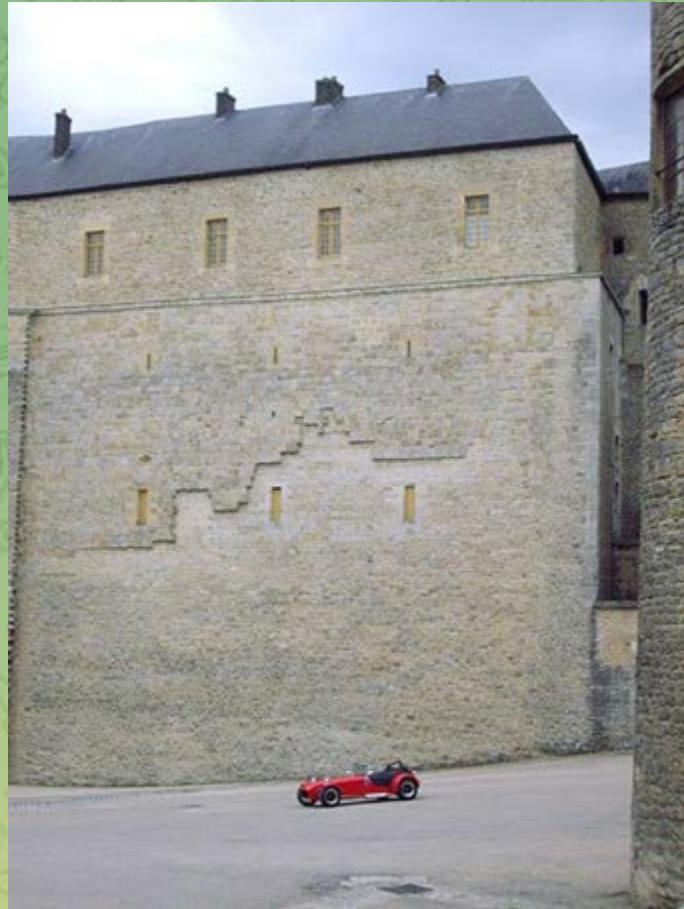
- 2. Mai: Hockenheimring
- 20. Juni: Nürburgring
- 28. Juni: Nürburgring
- 06. Juli: Hockenheimring
- 08. Juli: Anneau du Rhin
- 21. Juli: Bilster Berg
- 21. August: Spa Francorchamps
- 3. & 4. Oktober: Spa Francorchamps
- 5. Oktober: Hockenheimring

Performance Training am Boxberg:

- 23. April
- 13. Mai
- 1. & 15. Juli
- 16. September
- 14. Oktober



!!! Wir feiern Ein Jahr SEVEN KLINIK !!!
Am 20.05.23 ab 10.00 Uhr



Man sieht den Caterham kaum, fast zu klein
You hardly see the Caterham, almost too small



Nabenabdeckung Variante 1
Hub cover version 1



Nabenabdeckung Variante 2
Hub cover version 2



Ob da ein Caterham drin ist?
I wonder if there's a Caterham in it.



Man kann es nicht lesen, fast zu klein -
aber da steht Caterham
*You can't read it almost too small - but it
says Caterham*

Das hat Stil
This has style



Andy's Blog

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



Wir sind ein kleiner Club - aber ein feiner.

Zwischenzeitlich haben wir die Mitglieds-No. von 100 schon lang überschritten, aber durch die normalen Verluste, die ein Verein so hat, sind wir noch kapp vor den 100 aktiven Mitgliedern.

Verluste? Ja, nicht jeder der sich einen Caterham kauft, ist ein Caterham-Fahrer. der eine oder andere verkauft ihn schnell wieder, weil er ihm zu schnell, nicht luxuriös genug oder einfach nicht das passende Gefährt ist.

Manch einer baut auch ein Eigenheim und/oder bekommt Nachwuchs und verzichtet so auf sein Hobby, verkauft und tritt aus dem Verein aus - um nach vielen Jahren der Sache fürchterlich nachzutruern und wieder von vorne anzufangen.

Sollten wir eine ruhende Mitgliedschaft einführen?

Corona ist vorbei - jedenfalls sind alle offiziellen Beschränkungen aufgehoben.

Jetzt können wir uns alle wieder in großen und kleinen Kreisen treffen - aber das haben wir 2022 ja auch schon fleißig getan.

Aber der echte Caterham-Fahrer dreht auch immer eine Runde im kleinen - ganz kleinen Kreis, so als Solo-Veranstalter.

Das Frühjahr war nass - so nass wie schon lange nicht mehr.

Ergebnis: Der Caterham bleibt länger in der Garage - die erste Ausfahrt muss warten.

Der Vorteil: Man hat mehr Zeit zum Putzen, vorbereiten und das Streusalz vom Winter sollte auch gut von den Straßen gespült worden sein.

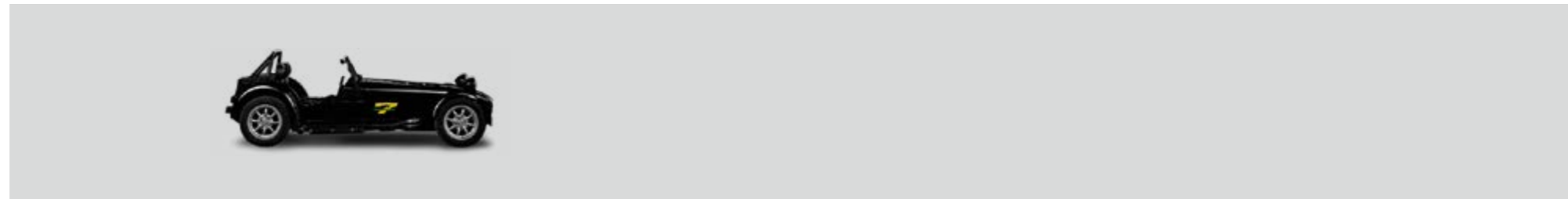
Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Da mein Seven nur analog läuft, ist vieles einfacher als beim Computer, aber eben nicht alles. Er hat ein beinahe unbegrenztes Laufwerk, das nur alle paar Jahre etwas Fett und neue Gummi-Applikationen benötigt. Auch über die Schnelligkeit desselben kann ich mich nicht wirklich beklagen. Auch die Hardware ist stabil bei Caterham S 3.0, verzieht sich höchstens etwas in Kurven und ist zwar etwas altmodisch gestylt, aber durchaus ansprechend exotisch. So etwas passt in jede auch volldigitalisierte Garage.

Gewöhnungsbedürftig: beim Starten des Menüs ist das Gerät lauter als erwartet, was aber kein wirklicher Minuspunkt ist. Die Benutzeroberflächen sind teils lackiert, teils aus rotem Vinyl, was meiner Frau nicht gefällt, mir aber umso besser. Gut: Upgrades werden mehr als genug angeboten und daher sind zahlreiche Konfigurationen möglich, vom noch schnelleren Laufverhalten über jährliche Updates bis hin zu Sicherheitsgimmicks wie z.B. Euro Roll-Over Bar 4.1 oder diverse Cleaner-Applikationen, um Schmutz nicht nur von den vier Festplatten rundum zu entfernen.

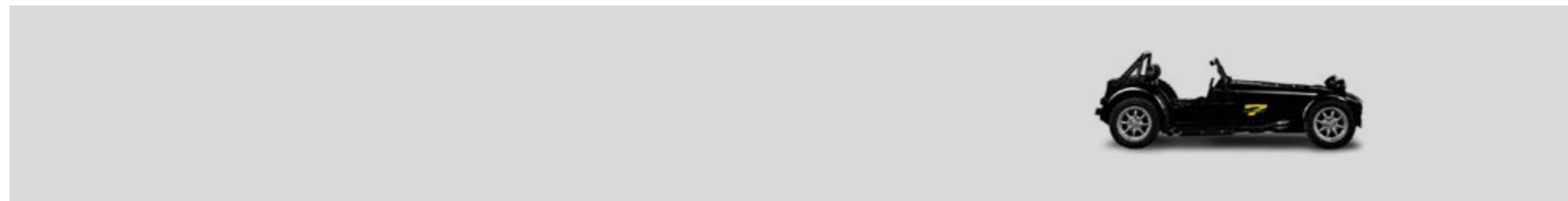
Die „Fahrer“-Applikation ist sehr betriebssystemnah programmiert, klinkt sich beim Booten in die Kommandostruktur ein und kontrolliert das ganze System. Allerdings sind etwas ältere Programme wie „Automatik antik“ oder Sicherheits-



features wie „Ohnegurt“ nicht lauffähig. Einige modernere Features wie „Selbstfahrer“, „Elektro 1.0“ oder „Navi“ sind dagegen nicht kompatibel.

Auch kann der Bug-Fix, der das System fast immer zum Abstürzen bringt, nicht behoben werden. Beim Aufrufen von wichtigen Funktionen, wie Tank-sofort oder Bremsen erscheint häufig die Fehler-Meldung Error 007. Im Gegensatz zu der Funktion Rubber Burn, die bei bestimmten Programmabläufen wie Rallye oder Clubtreffen nicht mehr gestoppt oder unterbrochen werden kann.

Wenn ich meine Vorlieben bedenke, glaube ich, dass ich bei Caterham S 3.0 bleiben werde, obwohl auch dieses Programm nicht immer ohne Probleme läuft. Um eine neue Version zu installieren, ist mir der Aufwand schlicht zu groß. Man müsste vorher eine komplette und saubere De-Installation durchführen, um sicherzustellen, dass keine Interrupts und I/O-Ports blockiert werden. Sollte man dies vergessen, so kann es passieren, dass die frisch installierte Applikation ein-



fach abschmiert. Zum Glück gibt es Spezialisten, die neue Versionen installieren können, allerdings muss man mit Anlaufschwierigkeiten rechnen, die den einen oder anderen Besuch beim Service nach sich zieht.

(to be continued)

Dear Diary

Since my Seven only runs analogue, many things are easier than with a computer, but not everything. It has an almost unlimited drive that only needs some grease and new rubber applications every few years. I can't really complain about the speed of it either. The hardware is also stable on the Caterham S 3.0, at most warping a little in corners, and although it is styled a little old-fashioned, it is quite appealingly exotic. Something like this would fit in any garage, even a fully digital one.

It takes some getting used to: when starting the menu, the device is louder than expected, but this is not really a minus point. The user interfaces are partly lacquered, partly made of red vinyl, which my wife doesn't like, but I like it all the better. Good: Upgrades are offered more than enough and therefore numerous configurations are possible, from even faster running behaviour to annual updates to security gimmicks such as Euro Roll-Over Bar 4.1 or various cleaner apps to remove dirt not only from the four hard drives all around.

The „driver“ application is programmed very close to the operating system, hooks into the command structure when booting and controls the whole system. However, somewhat older programmes like „Automatik an-

tik“ or safety features like „Ohnegurt“ are not executable. On the other hand, some more modern features such as „self-driving“, „Elektro 1.0“ or „Navi“ are not compatible.

Also, the bug fix that almost always causes the system to crash cannot be fixed. When calling up important functions, such as Tank-immediately or Brake, the error message Error 007 often appears, in contrast to the Rubber Burn function, which can no longer be stopped or interrupted during certain programme sequences such as Rallye or Club meetings.

Considering my preferences, I think I will stay with Caterham S 3.0, although this programme does not always run without problems either. To install a new version, the effort is simply too great for me. One would have to do a complete and clean de-installation beforehand to make sure that no interrupts and I/O ports are blocked. If one forgets to do this, it can happen



that the freshly installed application simply crashes. Fortunately, there are specialists who can install new versions, but you have to reckon with start-up difficulties that will result in one or two visits to the service department.

(to be continued)

Andy's Blog

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



We are a small club - but a fine one.

In the meantime, we have long since passed the 100 member mark, but due to the normal losses that a club has, we are still just short of the 100 active members.

Losses? Yes, not everyone who buys a Caterham is a Caterham driver. Some quickly sell it again because it is too fast, not luxurious enough or simply not the right vehicle for them.

Some people also build their own home and/or have children and thus give up their hobby, sell and leave the club - only to mourn the matter terribly after many years and start all over again.

Should we introduce a dormant membership?

Corona is over - at least all official restrictions have been lifted.

Now we can all get together again in circles large and small - but then we did that diligently in 2022.

But the real Caterham driver always does a round in a small - very small circle, so as a solo organiser.

The spring was wet - wetter than it has been for a long time.

Result: The Caterham stays longer in the garage - the first drive has to wait.

The advantage: you have more time to clean, prepare and the road salt from the winter should also have been well rinsed off the roads.

News and Events

50 Jahre Caterham – Wir sind dabei!

Tag 1:

Unsere Reise beginnt am Mittwoch, den 30. August.

Wir reisen allein oder in selbst organisierten Grüppchen an und treffen uns am Abend in Nordfrankreich, in Calais (genauer Treffpunkt wird noch mitgeteilt), parken - wer muss - die Trailer. Danach haben wir die Möglichkeit, noch einen Happen (mit oder ohne kleinem gemeinsamen Blat) zusammen zu essen und ein oder zwei Bierchen auf die Fahrt zu leeren.

Sinnvollerweise legen wir uns dann pünktlich aufs Ohr um

Tag 2:

am Donnerstag, den 31. August früh aufzustehen und zur Fähre zu fahren.

Kleiner Hinweis: auf der Fähre gibt es eine Bar mit Sandwiches und Getränken.

Nach der Überfahrt cruisen wir gemütlich nach Brands Hatch und besuchen Sevens & Classics Ltd.(ca. 90 km Fahrt) die direkt an der Rennstrecke gelegen sind und außer jeder Menge Caterhams auch Bikes und andere Klassiker anbieten.

Danach werden wir nach Cambridge (ca. 111 km Fahrt) weiterfahren und dort die erste englische Übernachtung haben.

Tag 3:

Am Freitag, den 1. September, besuchen wir die Arch Motor and Manufacturing Co. in Huntingdon (ca. 32 km Fahrt), und sehen uns die Fertigung verschiedener Fahrzeug-Chassis an.

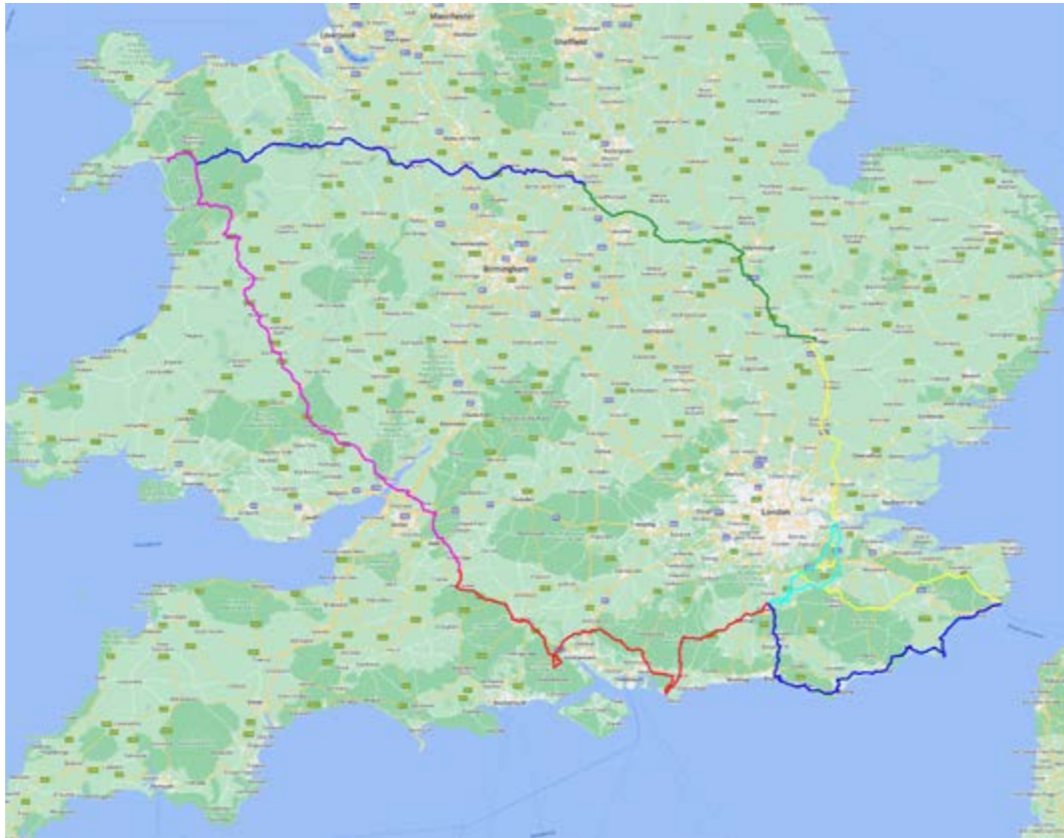
Dann cruisen wir nach Derby (ca. 140 km Fahrt), beziehen unser Hotel für die nächsten Nächte und fahren am Abend noch kurz zur Rennstrecke nach Donnington (ca. 20 km Fahrt), um die Anfahrt zu erkunden.

Tag 4 - 6:

Von Samstag, den 2. September bis Montag, den 4. September ist dann CATERHAM CARS unser Gastgeber.

Tag 7:

Am Dienstag früh, den 5. September, brechen wir dann nach Portmerion auf (ca. 220km Fahrt) und sind am Abend auf den



Spuren von „The Prisoner - No. 6“, dem Klassiker des Lotus Seven.

Tag 8:

Mittwoch, den 6. September, starten wir Richtung Westbury (ca. 280km Fahrt), wo wir noch am Abend oder erst am

Tag 9:

Donnerstagmorgen, den 7. September, die Chassis-Fertigung von CATERHAM CARS besichtigen dürfen.

Der nächste Zwischenstopp ist dann SoftBits for Seven, bevor es nach Crawley (ca. 165km Fahrt) ins nächste Hotel geht. Von hieraus besuchen wir am

Tag 10:

Freitag früh, den 8. September CATERHAM CARS in Crawley um dann über OxtedTrim nach Dartford (ca. 60km Fahrt) zur Hauptmontage unserer Caterhams zu fahren.

Nach der Rückfahrt nach Crawley und einer weiteren Übernachtung geht es am

Tag 11:

Samstag, den 9. September dann am frühen Morgen (ca. 60km Fahrt) zum Goodwood Revival. Da wir die Koffer in Crawley lassen, ist die Fahrt ein schöner Ausflug.

Nach der letzten Übernachtung in Crawley geht es dann am

Tag 12:

Sonntag früh, den 10. September zur Fähre nach Dover um dann 11 Tage England abzuschließen.

Das ist natürlich eine Mördertour, insgesamt so um die 1.750 km, aber was macht man nicht alles für ein paar Tage Urlaub mit dem Caterham in England.

Schließlich gibt es dabei alles, was das Herz begehrt, Autos, Fahren, Fish & Chips, warmes Bier, aaaah.....

Im Übrigen: Man kann selbstverständlich jederzeit während des Programms aussteigen und sein eigenes Programm machen/oder nachhause fahren!

50 years of Caterham - We are there!

Day 1:

Our journey begins on Wednesday 30 August.

We will travel alone or in self-organised groups and meet in the evening in the north of France, in Calais (exact meeting point to be communicated), park - who has to - the trailers. Afterwards we will have the opportunity to have a bite to eat together (with or without a small shared blat) and drink one or two beers on the journey. It makes sense for us to turn in on time for the night.

Day 2:

On Thursday 31 August, we get up early and drive to the ferry.

A little hint: there is a bar with sandwiches and drinks on the ferry.

After the crossing we will cruise leisurely to Brands Hatch and visit Sevens & Classics Ltd.(approx. 90 km drive) which are situated directly at the race track and offer besides lots of Caterhams also bikes and other classics.

We will then continue to Cambridge (approx 111 km drive) for our first English overnight stay.

Day 3:

On Friday 01 September we will visit the Arch Motor and Manufacturing Co. in Huntingdon (approx. 32 km drive), and see the manufacture of various vehicle chassis.

We then cruise to Derby (approx. 140 km drive), check into our hotel for the next few nights and in the evening take a short drive to the race track at Donnington (approx. 20 km drive) to explore the approach.

Day 4 - 6:

CATERHAM CARS will then be our host from Saturday 2 September to Monday 4 September.

Day 7:

On Tuesday morning, 5 September, we then set off for Portmerion (approx. 220km drive) and in the evening we are

on the trail of „The Prisoner - No. 6“, the classic Lotus Seven.

Day 8:

Wednesday 6 September, we set off for Westbury (approx. 280km drive), where we will arrive later in the evening or not until the

Day 9:

Thursday morning, 7 September, we may visit the chassis production of CATERHAM CARS.

The next stopover is then SoftBits for Seven before heading to Crawley (approx. 165km drive) to the next hotel. From here we will visit the

Day 10:

Friday morning 8 September CATERHAM CARS in Crawley to then drive via OxtedTrim to Dartford (approx 60km drive) for the main assembly of our Caterhams.

After the return journey to Crawley and another overnight stay, it's off on

Day 11:

Saturday 9 September then an early morning drive (approx 60km drive) to Goodwood Revival. As we leave the suitcases in Crawley, the drive is a nice day out.

After the last overnight stay in Crawley we will then leave on

Day 12:

Sunday morning, 10 September to the ferry to Dover to then finish off 11 days of England

Of course, it's a hell of a trip, about 1,750 km in total, but what wouldn't you do for a few days' holiday with your Caterham in England?

After all, there's everything your heart desires, cars, driving, fish & chips, warm beer, aaaah.....

By the way: You can of course get out at any time during the programme and do your own programme/or drive home!

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members

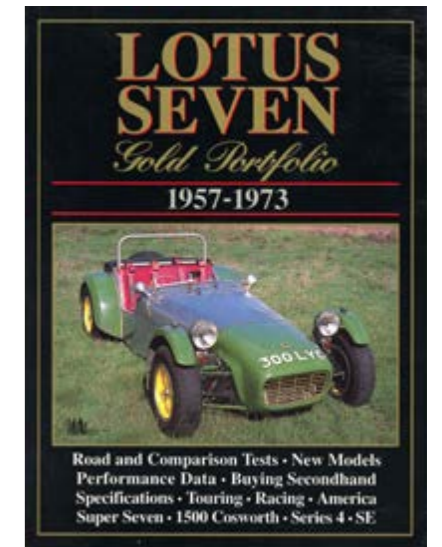
Christian Egenter - Gundelfingen
Thorsten Baudisch - Olpe
Stephan Battling-Altman - Hattingen
Anton Zweiffel - Niederkassel
Dirk Albrecht - Essen

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
ISBN: 1-85520-329-4

Saturday Day

- ❑ **Tarmac Lake:**
Owners Club Stand
Pop-Up Dealer Stalls
Sponsors / Independent Trader Stalls
Food & Drink Stalls - MSV Vendors
Seven Owners Parking
Pop-up activities for family / kids etc
- ❑ **Launch Pad:**
Caterham Club House
Official Merchandise
Historic Models
- ❑ **Heritage Loop:**
Optional Club Activity
- ❑ **Track:**
Caterham Motorsport Championship Races
Additional Seven-based racing championships
End of day Seven track parade and grid photo
- ❑ **Sponsors/VIPs:**
Hospitality hosted within Donington Pitlane Suite
Welcome speech from Bob

TIMINGS:

09:00	Gates Open to Caterham 7
12:00	1 Hour Activity Stop (HL)
16:00	Heritage Loop Closes
16:30	Owners Parade Prep / Line Up
17:00	Tarmac Lake Closes
17:30	Infield and Vendors Opens
17:35	Final Race Ends
18:00	Music Starts (DJ)
19:00	Parade Lap Ends
19:30	Band Starts
21:30	Band Ends
22:00	Infield and Vendors Close
23:00	Infield completely closed



CATERHAM

Monday Day

- ❑ **Track:**
Exclusive Caterham-only track day
Non-Race Cars Only
Welcome speech
Tuition
- ❑ **Paddock:**
Pop-Up Merchandise Store
Pop-Up Parts Store
Tech Support

TIMINGS: TBC

08:00	Arrival Times
08:30	Briefing
09:30	Track Day Begins
12:00	Lunch Break
13:00	Track Day Resumes
17:00	Tarmac Lake Closes



CATERHAM

Saturday Night

- ❑ **Infield - Footpath Tunnel Exit**
All circuit / tarmac lake activity halted
Infield and Garage 39 Open Only
Paddock Party Feel
Additional signage, flags and branding
Welcome speech from Bob / Simon
Live Band + DJ
MSV Food Stalls
Pop-up bars (MSV + Caterham suppliers)
Vouchers for VIPs
Dressed Woodland Area

TIMINGS:

TBC	Set up during day
18:00	Music Starts (DJ)
19:00	Parade Lap Ends
19:30	Band Starts
21:30	Band Ends
22:00	Infield and Vendors Close
23:00	Infield completely closed



CATERHAM

MAP



CATERHAM

Officers Meeting 2023 des Caterham & Lotus Seven Club

Thomas Göttgens berichtet

Das Caterham & Lotus Seven Club Officers Meeting 2023 fand am 18. bis 20. März im British Motor Museum statt. Das jährliche Treffen bot den Area Repräsentanten und dem Vorstand die Gelegenheit, die Planung von Club-Events für das kommende Jahr zu diskutieren und sich über die Kommunikation innerhalb der Areas auszutauschen.

Traditionell nehmen an diesem Treffen auch die Vertreter der 'Übersee-Areas' teil, wie ein Delegierter treffend formulierte. Für Deutschland waren das in diesem Jahr Andreas und meine Wenigkeit. Der frühen Jahreszeit geschuldet erfolgte die Anreise diesmal nicht mit dem Caterham, sondern mit der Familienkutsche. Die knappe Zeit sorgte dann weiterhin dafür, dass wir den Tunnel der Fähre vorgezogen haben.

Einschub: Dass die Uhren im Vereinigten Königreich anders ticken, merkt man spätestens, wenn man 'mal eben schnell' bei einem bekannten Fastfood-Riesen zu Mittag essen möchte. Man hätte auch gleich noch den 4-Uhr-Tee einnehmen können, wo man einmal dabei war.

Während des Treffens haben wir die Planung von Club-Events in ihren jeweiligen Gebieten diskutiert. Es wurden Ideen gesammelt, die Veranstaltungsorte für die 40-Jahrfeier des Clubs sowie die Detailplanung der 50-Jahrfeier von Caterham Cars vorgestellt. Ein Aufruf für Freiwillige soll sicherstellen, dass diese Events ein Erfolg werden. Dazu jedoch an anderer Stelle mehr.

Eine weitere wichtige Diskussion fand zum Thema der Kommunikation innerhalb der Areas statt. Die Teilnehmer tauschten sich über bewährte Praktiken aus, um sicherzustellen, dass die Mitglieder in ihren jeweiligen Gebieten gut informiert und engagiert bleiben. Dies umfasste Themen wie die Verwendung von Social Media, Newsletter, die neue Club-Website und persönlichen Netzwerken, um die Mitglieder auf dem Laufenden zu halten und die Beteiligung an Club-Events zu fördern.

Speziell den von weiter her angereisten Teilnehmern bot sich am Abend vorher im Pub „zur Antilope“ eine hervorragende Gelegenheit, sich zu vernetzen und über wichtige Themen im Zusammenhang mit dem Caterham & Lotus Seven Club im Speziellen und der Lage des Empires im Allgemeinen zu diskutieren.

Auf dem Rückweg nutzten wir noch die Gelegenheit, bei Sevens&Classics in Brands Hatch vorbeizuschauen und das ein oder andere Ersatzteil einzusacken, bevor es wieder unter den Ärmelkanal zurück auf den Kontinent ging.

Nächstes Jahr sind wir sicherlich wieder dabei.

The 2023 Caterham & Lotus Seven Club Officers Meeting was held at the British Motor Museum on 18-20 March. The annual meeting provided an opportunity for Area Representatives and the Board of Directors to discuss the planning of Club events for the coming year and to share ideas on communication within the Areas.

Traditionally, the representatives of the 'overseas areas' also take part in this meeting, as one delegate aptly put it. For Germany, this year it was Andreas and myself. Due to the early season, we did not travel by Caterham this time, but by family car. The shortage of time also meant that we preferred the tunnel to the ferry.

Insertion: You realise that the clocks tick differently in the UK when you want to have a quick lunch at a well-known fast food giant. You might as well have had the 4 o'clock tea while you were at it.

During the meeting we discussed planning club events in their respective areas. Ideas were collected, venues for the club's 40th anniversary and detailed planning for Caterham Cars' 50th anniversary were presented. A call for volunteers will be made to ensure that these events are a success. However, more on this elsewhere.

Another important discussion took place on the topic of communication within the Areas. Participants shared best practices to ensure members stay well informed and engaged in their respective Areas. This included topics such as the use of social media, newsletters, the new club website and personal networking to keep members informed and encourage participation in club events.

Especially for those who had travelled from further afield, the previous evening at the pub „zur Antilope“ provided an excellent opportunity to network and discuss important issues relating to the Caterham & Lotus Seven Club in particular and the state of the Empire in general.

On the way back we took the opportunity to pop into Sevens&Classics at Brands Hatch and bag a spare part or two before heading back under the Channel to the Continent.

We will certainly be back next year.



Er bleibt wie er ist

It remains as it is

Fotos und Text von Günter Münstermann

Es ist jetzt ein Jahr her, das ich meinen 7 bekommen habe.

Anfangs sagte ich, der bleibt wie er ist. Aber nach kurzer Zeit fing es schon an:

Kleinigkeiten wie Teppiche von Jubu Performance, LED-Scheinwerfer, neues Lenkrad von Westermann und Carbon Schutz für die hinteren Radkästen von CR Modelltechnik an- bzw. umzubauen.

Als Christof Rothe (CR Modelltechnik) dann angekündigte, Carbon Türen für den SV herzustellen,



war ich natürlich Happy, die wurden natürlich auch gleich geordert.

Es hat definitiv nicht viel mit Gewichtsersparnis zu tun, mir gefällt einfacher die Optik von Carbon.

Im Winter dann hatte ich mir noch 2 Schalensitze von Westermann bestellt, die Auflagen sind auch von CR Modelltechnik.



Denke das ich erstmal genug gemacht habe, aber man soll nie, nie sagen :-)

Gruß Günter

Es hat definitiv nicht viel mit Gewichtsersparnis zu tun, mir gefällt einfacher die Optik von Carbon.

It definitely doesn't have much to do with saving weight, I just like the look of carbon.



Little things like carpets from Jubu Performance, LED headlights, a new steering wheel from Westermann and carbon protection for the rear wheel arches from CR Modelltechnik.

When Christof Rothe (CR Modelltechnik) announced that he would produce carbon doors for the SV, I was of course happy and ordered them immediately.



It definitely doesn't have much to do with saving weight, I just like the look of carbon.

In winter I ordered 2 bucket seats from Westermann, the pads are also from CR Modelltechnik.

I think I have done enough for now, but you should never say never :-)

Greetings Günter

Test eines 485 S - Teil 2

Der 485 S im Technikcheck

Fotos und Text von Klaus Wandtke

Wie bereits im TIEFFLIEGEN No. 30 angekündigt hier nun der zweite Teil (besser spät als gar nicht).

Diesmal möchte ich auf die Getriebeabstufung des in älteren 485 verbauten CC-Sechsganggetriebes und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Fahrleistungen eingehen.

Im 1. Teil habe ich gefragt, warum beim 485 S (wohlgemerkt mit kleiner Scheibe) bei echten 235 km/h Schluss ist.

Hier die Antwort:



Auf der folgenden Seite ist die Getriebeabstufung des Sechsganggetriebes dargestellt. Links mit den bei Auslieferung montierten AVON CR500 in 205/55R13 und rechts mit den nun montierten ZZS in 215/55R13.

Da der Drehzahlbegrenzer bei genau 8500 U/min einsetzt, ist somit die mögliche Höchstgeschwindigkeit auf 235 / 239 km/h begrenzt. Frühe Exemplare haben, wenn man älteren YOUTUBE-Videos trauen kann, noch bis ca. 8800 U/min gedreht

CC (Caterham Cars) gibt für den 485 eine Höchstgeschwindigkeit von 240 bzw. 225 km/h mit kleiner bzw. großer Scheibe an. Ich kann hier nur für die kleine Scheibe sprechen, weil ich die große noch nicht montiert habe. Sowohl mit den kleineren CR500 als auch mit den ZZS macht der Drehzahlbegrenzer dem Treiben auf ebener Strecke ein vorzeitiges Ende. Die angegebenen 240 km/h sind also realistisch, zumindest wenn die Rollerbarrels bei Vollgas komplett öffnen. Hier ein Tipp an alle hochmotorisierten Caterhamfahrer mit montierter großer Scheibe: Wenn ihr mal ausnahmsweise auf einer BAB schnell unterwegs sein wollt, montiert die seitlichen Türen. Denn dann habt ihr zum einen keinen Orkan im Fahrzeug und zum anderen sind von den angegebenen 225 km/h nochmals locker 15 km/h abzuziehen. Das könnte dann ab 180 km/h etwas zäh und peinlich werden.

Frühe Exemplare haben, wenn man älteren YOUTUBE-Videos trauen kann, noch bis ca. 8800 U/min gedreht

Early examples, if you can trust older YOUTUBE videos, still revved up to approx. 8800 rpm

As already announced in TIEFFLIEGEN No. 30, here is the second part (better late than never).

This time I would like to talk about the gearbox gradation of the CC six-speed gearbox used in older 485s and the associated effects on driving performance.

In Part 1, I asked why the 485 S (with a small disc, mind you) stops at a real 235 km/h.

Here is the answer:

The following page shows the gearbox gradation of the six-speed gearbox. On the left with the AVON CR500 in 205/55R13 mounted at delivery and on the right with the now mounted ZZS in 215/55R13.

As the rev limiter starts at exactly 8500 rpm, the possible top speed is thus limited to 235 / 239 km/h. Early examples, if you can trust older YOUTUBE videos, still revved up to approx. 8800 rpm ??

CC (Caterham Cars) gives a top speed for the 485 of 240 or 225 km/h with small or large disc respectively. I can only speak for the small disc here because I haven't fitted the big one yet. Both with the smaller CR500 and with the ZZS, the rev limiter puts an early end to the driving on level ground. The stated 240 km/h are therefore realistic, at least when the scooter barrels open completely at full throttle. Here's a tip for all high-horsepower Caterham drivers with a large windscreen fitted: If, for once, you want to drive fast on a motorway, mount the side doors. Because then you won't have a hurricane in the car and you'll have to deduct another 15 km/h from the 225 km/h indicated. This could become a bit tough and embarrassing from 180 km/h onwards.

Test of a 485 S - Part 2

The 485 S in a technical check

		7 Caterham Seven 485 205						8 Caterham Seven 485 215							
Fahrzeug-Nr.:	Gang	Geschwindigkeit						Vergleichs-Fahrzeug-Nr.:	Gang	Geschwindigkeit					
		R	1	2	3	4	5			6	R	1	2	3	4
1000	5,1	10,3	13,8	17,4	20,9	24,5	27,6	1000	9,5	10,4	14,0	17,7	21,3	24,9	28,1
1100	10,3	13,3	15,1	19,1	23,0	26,9	30,4	1100	10,4	11,5	15,4	19,4	23,4	27,3	30,9
1200	11,2	12,3	16,5	20,9	25,1	29,4	33,2	1200	11,4	12,5	16,8	21,2	25,5	29,8	33,7
1300	12,1	13,4	17,9	22,6	27,2	31,8	35,9	1300	12,3	13,6	18,2	23,0	27,7	32,3	36,5
1400	13,1	14,4	19,3	24,3	29,3	34,3	38,7	1400	13,3	14,6	19,6	24,7	29,8	34,8	39,3
1500	14,0	15,4	20,6	26,1	31,4	36,7	41,5	1500	14,2	15,7	21,0	26,5	31,9	37,3	42,1
1600	14,9	16,4	22,0	27,8	33,5	39,1	44,2	1600	15,2	16,7	22,4	28,3	34,1	39,8	45,0
1700	15,9	17,5	23,4	29,5	35,6	41,6	47,0	1700	16,1	17,8	23,8	30,0	36,2	42,3	47,8
1800	16,8	18,5	24,8	31,3	37,7	44,0	49,8	1800	17,1	18,8	25,3	31,8	38,3	44,8	50,6
1900	17,7	19,5	26,1	33,0	39,8	46,5	52,5	1900	18,0	19,8	26,6	33,6	40,4	47,2	53,4
2000	18,7	20,6	27,5	34,8	41,9	48,9	55,3	2000	19,0	20,9	28,0	35,3	42,6	49,7	56,2
2100	19,6	21,6	28,9	36,5	44,0	51,4	58,1	2100	19,9	21,9	29,4	37,1	44,7	52,2	59,0
2200	20,5	22,6	30,3	38,3	46,1	53,8	60,8	2200	20,9	23,0	30,7	38,9	46,8	54,7	61,8
2300	21,5	23,6	31,6	40,0	48,2	56,3	63,6	2300	21,8	24,0	32,1	40,6	49,0	57,2	64,6
2400	22,4	24,7	33,0	41,7	50,3	58,7	66,4	2400	22,8	25,1	33,5	42,4	51,1	59,7	67,4
2500	23,4	25,7	34,4	43,5	52,4	61,2	69,1	2500	23,7	26,1	34,9	44,2	53,2	62,2	70,2
2600	24,3	26,7	35,8	45,2	54,5	63,6	71,9	2600	24,7	27,2	36,3	45,9	55,3	64,6	73,0
2700	25,2	27,7	37,1	46,9	56,5	66,1	74,6	2700	25,6	28,2	37,7	47,7	57,5	67,1	75,9
2800	26,2	28,8	38,5	48,7	58,6	68,5	77,4	2800	26,6	29,2	39,1	49,5	59,6	69,6	78,7
2900	27,1	29,8	39,9	50,4	60,7	71,0	80,2	2900	27,5	30,3	40,5	51,2	61,7	72,1	81,5
3000	28,0	30,8	41,3	52,2	62,8	73,4	82,9	3000	28,5	31,3	41,9	53,0	63,8	74,6	84,3
3100	29,0	31,9	42,6	53,9	64,9	75,8	85,7	3100	29,4	32,4	43,3	54,8	66,0	77,1	87,1
3200	29,9	32,9	44,0	55,6	67,0	78,3	88,5	3200	30,4	33,4	44,7	56,5	68,1	79,6	89,9
3300	30,8	33,9	45,4	57,4	69,1	80,7	91,2	3300	31,3	34,5	46,1	58,3	70,2	82,0	92,7
3400	31,8	34,9	46,8	59,1	71,2	83,2	94,0	3400	32,3	35,5	47,5	60,1	72,4	84,5	95,5
3500	32,7	36,0	48,1	60,9	73,3	85,6	96,8	3500	33,2	36,6	48,9	61,8	74,5	87,0	98,3
3600	33,6	37,0	49,5	62,6	75,4	88,1	99,5	3600	34,2	37,6	50,3	63,6	76,6	89,5	101,1
3700	34,6	38,0	50,9	64,3	77,5	90,5	102,3	3700	35,1	38,6	51,7	65,4	78,7	92,0	103,9
3800	35,5	39,1	52,3	66,1	79,6	93,0	105,1	3800	36,1	39,7	53,1	67,1	80,9	94,5	106,8
3900	36,4	40,1	53,6	67,8	81,7	95,4	107,8	3900	37,0	40,7	54,5	68,9	83,0	97,0	109,6
4000	37,4	41,1	55,0	69,6	83,8	97,9	110,6	4000	38,0	41,8	55,9	70,7	85,1	99,4	112,4
4100	38,3	42,1	56,4	71,3	85,9	100,1	113,4	4100	38,9	42,8	57,3	72,4	87,3	101,9	115,2
4200	39,2	43,2	57,8	73,0	88,0	102,8	116,1	4200	39,9	43,9	58,7	74,2	89,4	104,4	118,0
4300	40,2	44,2	59,1	74,8	90,1	105,2	118,9	4300	40,8	44,9	60,1	76,0	91,5	106,9	120,8
4400	41,1	45,2	60,5	76,5	92,2	107,6	121,6	4400	41,8	46,0	61,5	77,7	93,6	109,4	123,6
4500	42,0	46,2	61,9	78,2	94,2	110,1	124,4	4500	42,7	47,0	62,9	79,5	95,8	111,9	126,4
4600	43,0	47,3	63,3	80,0	96,3	112,5	127,2	4600	43,7	48,0	64,3	81,3	97,9	114,4	129,2
4700	43,9	48,3	64,6	81,7	98,4	115,0	129,9	4700	44,6	49,1	65,7	83,0	100,0	116,9	132,0
4800	44,8	49,3	66,0	83,5	100,5	117,4	132,7	4800	45,6	50,1	67,1	84,8	102,2	119,3	134,9
4900	45,8	50,4	67,4	85,2	102,6	119,9	135,5	4900	46,5	51,2	68,5	86,6	104,3	121,8	137,7
5000	46,7	51,4	68,8	86,9	104,7	122,3	138,2	5000	47,5	52,2	69,9	88,3	106,4	124,3	140,5
5100	47,6	52,4	70,1	88,7	106,8	124,8	141,0	5100	48,4	53,3	71,3	90,1	108,5	126,8	143,3
5200	48,6	53,4	71,5	90,4	108,9	127,2	143,8	5200	49,4	54,3	72,7	91,9	110,7	129,3	146,1
5300	49,5	54,5	72,9	92,2	111,0	129,7	146,5	5300	50,3	55,4	74,1	93,6	112,8	131,8	148,9
5400	50,4	55,5	74,3	93,9	113,1	132,1	149,3	5400	51,3	56,4	75,5	95,4	114,9	134,3	151,7
5500	51,4	56,5	75,6	95,6	115,2	134,6	152,1	5500	52,2	57,4	76,9	97,2	117,1	136,7	154,5
5600	52,3	57,6	77,0	97,4	117,3	137,0	154,8	5600	53,2	58,5	78,3	98,9	119,2	139,2	157,3
5700	53,2	58,6	78,4	99,1	119,4	139,5	157,6	5700	54,1	59,5	79,7	100,7	121,3	141,7	160,1
5800	54,2	59,6	79,8	100,8	121,5	141,9	160,3	5800	55,0	60,6	81,1	102,5	123,4	144,2	162,9
5900	55,1	60,6	81,2	102,6	123,6	144,3	163,1	5900	56,0	61,6	82,5	104,2	125,6	146,7	165,8
6000	56,0	61,7	82,5	104,3	125,7	146,8	165,9	6000	56,9	62,7	83,9	106,0	127,7	149,2	168,6
6100	57,0	62,7	83,9	106,1	127,8	149,2	168,6	6100	57,9	63,7	85,3	107,8	129,8	151,7	171,4
6200	57,9	63,7	85,3	107,8	129,9	151,7	171,4	6200	58,8	64,8	86,7	109,5	132,0	154,1	174,2
6300	58,8	64,7	86,7	109,5	131,9	154,1	174,2	6300	59,8	65,8	88,1	111,3	134,1	156,6	177,0
6400	59,8	65,8	88,0	111,3	134,0	156,6	176,9	6400	60,7	66,8	89,5	113,1	136,2	159,1	179,8
6500	60,7	66,8	89,4	113,0	136,1	159,0	179,7	6500	61,7	67,9	90,9	114,8	138,3	161,6	182,6
6600	61,6	67,8	90,8	114,8	138,2	161,5	182,5	6600	62,6	68,9	92,2	116,6	140,5	164,1	185,4
6700	62,6	68,9	92,2	116,5	140,3	163,9	185,2	6700	63,6	70,0	93,6	118,4	142,6	166,6	188,2
6800	63,5	69,9	93,5	118,2	142,4	166,4	188,0	6800	64,5	71,0	95,0	120,2	144,7	169,1	191,0
6900	64,4	70,9	94,9	120,0	144,5	168,8	190,8	6900	65,5	72,1	96,4	121,9	146,9	171,5	193,8
7000	65,4	71,9	96,3	121,7	146,6	171,3	193,3	7000	66,4	73,1	97,8	123,7	149,0	174,0	196,7
7100	66,3	73,0	97,7	123,5	148,7	173,7	196,3	7100	67,4	74,2	99,2	125,5	151,1	176,5	199,5
7200	67,2	74,0	99,0	125,2	150,8	176,2	199,1	7200	68,3	75,2	100,6	127,2	153,2	179,0	202,3
7300	68,2	75,0	100,4	126,9	152,9	178,6	201,8	7300	69,3	76,2	102,0	129,0	155,4	181,5	205,1
7400	69,1	76,1	101,8	128,7	155,0	181,0	204,6	7400	70,2	77,3	103,4	130,8	157,5	184,0	207,9
7500	70,1	77,1	103,2	130,4	157,1	183,5	207,3	7500	71,2	78,3	104,8	132,5	159,6	186,5	210,7
7600	71,0	78,1	104,5	132,1	159,2	185,9	210,1	7600	72,1	79,4	106,2	134,3	161,8	189,0	

Wichtiger als die reine Höchstgeschwindigkeit sind natürlich die Leistungsentfaltung des Motors und die Drehzahlsprünge bedingt durch die Getriebeabstufung. Da es sich beim 485 um einen hochdrehenden Saugmotor handelt, ist er gegenüber einem aufgeladenen Motor erst einmal im Nachteil. Deshalb muss hier ein etwas größerer Wert auf die „Anschlüsse“ im nächsten Gang gelegt werden. Beim CC-Sechsganggetriebe ist das hervorragend gelungen. Bedingt durch die extrem kurze Gesamtübersetzung (ca. 3600 U/min bei 100 km/h) und dem andererseits aber ellenlangen 1.Gang (bis knapp 90 km/h) sind die Drehzahlsprünge in den höheren Gängen nahezu perfekt niedrig.

Hier mal eine kleine Tabelle: Motorleistung / Drehmoment eines 485:

U/min	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500
PS	45	61	78	95	110	125	143	159	175	191	205	218	230	240
Nm	158	171	183	190	193	195	200	203	205	206	205	204	202	198

Wie zu sehen ist liegen zwischen 3500 und 8500 U/min über 92 % des maximalen Drehmoments (206 Nm bei 6300 U/min) an. Was bedeutet das für unsere Getriebeabstufung? Nehmen wir mal exemplarisch den Schaltvorgang 1.G in den 2.G bei 8500 U/min. Hier fällt die Drehzahl auf ca. 6350 U/min ab. Es liegen dann bereits wieder das volle Drehmoment in Höhe von 206 Nm und damit auch ca. 185 PS Leistung an der Kupplung an.

Würde man jetzt ein nicht so eng abgestuftes Getriebe (z.B. ein 5 Gang Ford Sierra-Getriebe) in den 485 einbauen, fiel beim Schaltvorgang 1.G - 2.G die Drehzahl statt auf 6350 auf vielleicht nur 4500 U/min und somit die abrufbare Leistung auf 125 statt 185 PS ab. So einen „Leistungsverlust“ bemerkt man beim Fahren natürlich auch deutlich. Der Motor „fällt dann erst einmal spürbar ins Loch“. (Das ist es auch, was ich an meinem 485 S mit der kleinen Scheibe so liebe. Selbst wenn man im 5. Gang bei knapp 210 km/h hochschaltet, zieht er im 6. Gang noch einmal kräftig an).

Wenn man den Schaltvorgang 1.G - 2.G nun mal außen vorlässt (dieser kommt auf einer Rennstrecke eher selten vor), so liegen bei jedem Schaltvorgang des Sechsganggetriebes immer sofort wieder knapp 200 PS oder mehr an, die sich dann auf 240 PS steigern.

Fazit: Eine geradezu optimale Abstufung für die Rennstrecke.

Beim reinen Beschleunigen liegen ab dem 2. Gang im Mittel also immer mindestens 220 PS von den möglichen 240 PS an, obwohl der Motor erst bei seiner Abregeldrehzahl die max. Leistung erreicht.

Eine Erhöhung der Abregeldrehzahl auf z.B. 8800 U/min (und dann vielleicht dort nur noch 235 PS) würde das Beschleunigungsvermögen noch

More important than the top speed is, of course, the power delivery of the engine and the speed jumps caused by the gearbox gradation. Since the 485 is a high-revving naturally aspirated engine, it is at a disadvantage compared to a turbocharged engine. Therefore, a somewhat greater emphasis must be placed here on the „connections“ in the next gear. With the CC six-speed transmission, this has been achieved excellently. Due to the extremely short overall transmission ratio (approx. 3600 rpm at 100 km/h) and the extremely long 1st gear (up to 90 km/h), the speed jumps in the higher gears are almost perfectly low.

Here is a small table: Engine power / torque of a 485:

As can be seen, more than 92% of the maximum torque (206 Nm at 6300 rpm) is available between 3500 and 8500 rpm. What does this mean for our gearbox grading? Let's take the example of shifting from 1st gear to 2nd gear at 8500 rpm. Here the speed drops to approx. 6350 rpm. At this point, the full torque of 206 Nm and thus also approx. 185 hp of power are available at the clutch.

If one were to install a gearbox that is not so closely spaced (e.g. a 5-speed Ford Sierra gearbox) in the 485, the speed would drop from 6350 rpm to perhaps only 4500 rpm during the 1.G - 2.G shifting process, and thus the available power would drop to 125 instead of 185 hp. Such a „loss of power“ is of course clearly noticeable when driving. The engine then „falls into the hole“ noticeably. (This is also what I love about my 485 S with the small disc. Even if you shift up in 5th gear at just under 210 km/h, it still pulls strongly in 6th gear).

If you leave out the shifting from 1.G to 2.G (which rarely happens on a racetrack), every time you shift the six-speed gearbox you immediately get 200 hp or more, which then increases to 240 hp.

Conclusion: A virtually optimal gradation for the racetrack.

When accelerating in 2nd gear, the average power output is always at least 220 hp out of the possible 240 hp, although the engine only reaches its maximum power at its deceleration speed.

Increasing the cut-off speed to e.g. 8800 rpm (and then perhaps only 235 hp there) would further increase the acceleration ca-

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

JUST ADD LIGHTNESS

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....

Soft Bits for Sevens

Innovate and refine

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



weiter steigern, aber andererseits auch die Lebensdauer des Motors und des Getriebes reduzieren. Das ist vielleicht der Grund, warum CC sich für die 8500 U/min entschieden hat.

Genug der Theorie. Wie sieht das nun in der Praxis aus, schnelle Schaltvorgänge vorausgesetzt (dies zeigt sich auch im Vergleich zu den im Heft No. 30 gemessenen Werte, wo die Schaltvorgänge noch „suboptimal“ waren):

Runde Nr.	Geschwindigkeit(km/h)	Zeit(s)	Entf.(m)	Δ Zeit(s)	Beschreibung
1	100,00	0,00	0,00	0,00	Geschwindigkeitsstart
1	110,00	0,59	17,33	0,59	Geschwindigkeitslinie
1	120,00	1,24	37,88	0,65	Geschwindigkeitslinie
1	130,00	1,90	60,83	0,66	Geschwindigkeitslinie
1	140,00	2,55	85,46	0,65	Geschwindigkeitslinie
1	150,00	3,80	135,98	1,25	Incl. Schaltvorgang 3. in 4. Gang
1	160,00	4,67	173,20	0,87	Geschwindigkeitslinie
1	170,00	5,59	215,60	0,92	Geschwindigkeitslinie
1	180,00	7,33	300,36	1,74	Incl. Schaltvorgang 4. in 5. Gang
1	190,00	8,64	367,79	1,31	Geschwindigkeitslinie
1	200,00	10,08	445,72	1,44	Geschwindigkeitslinie
1	210,00	12,78	599,42	2,70	Incl. Schaltvorgang 5. in 6. Gang
1	220,00	15,04	734,27	2,26	Geschwindigkeitslinie
1	230,00	18,05	922,76	3,01	Geschwindigkeitslinie
1	235,00	20,07	1053,27	2,02	Geschwindigkeit-Ende

(mit Schaltvorgängen bei 147, 176 und 206 km/h)

Runde Nr.	Geschwindigkeit (Meilen/h)	Zeit(s)	Entf.(m)	Δ Zeit(s)	Beschreibung
1	60,00	0,00	0,00	0,00	Geschwindigkeitsstart
1	70,00	0,99	28,62	0,99	Geschwindigkeitslinie
1	80,00	2,03	63,48	1,04	Geschwindigkeitslinie
1	90,00	3,11	104,68	1,08	Geschwindigkeitslinie
1	100,00	4,98	183,11	1,87	Incl. Schaltvorgang 3. in 4. Gang
1	110,00	7,18	288,09	2,20	Incl. Schaltvorgang 4. in 5. Gang
1	120,00	9,32	397,97	2,14	Geschwindigkeitslinie
1	130,00	12,85	596,25	3,53	Incl. Schaltvorgang 5. in 6. Gang
1	140,00	16,74	832,08	3,89	Geschwindigkeitslinie
1	145,00	19,54	1010,47	2,80	Geschwindigkeit-Ende

(with gearshifts at 91, 109 and 128 mph)

Und nun die Frage aller Fragen der 485-Fahrer: Was passt besser zum 485, das 5- oder das 6-Ganggetriebe?

Für die Rennstrecke klar das 6-Gang. Zum Cruisen und langen Ausritten mit kurzen Zwischenspurts klar das 5-Gang. Hinzu kommt der Verbrauchsvorteil des 5-Gang. Durch die kurze Gesamtübersetzung (bei 130km/h auf der BAB dreht meine „Drehorgel“ bereits mit 4700 U/min und man würde niemals vermuten, dass bis zu knapp 240 km/h möglich sind) liegt mein Gesamtdurchschnittsverbrauch derzeit bei 8,93 l/100km. Wobei der Minimalwert (bei ruhiger Landstraßenfahrt) bei 7,30 l/100km lag, was für ein Auto, welches leer gerade einmal 580 kg wiegt, nicht der Knaller ist. Der Maximalwert lag bei sehr zügiger Fahrweise mit schnellen BAB-Anteilen bei 10,97 l/100km. Dies ist im Verhältnis zu den dann

capacity, but on the other hand also reduce the service life of the engine and the transmission. This is perhaps the reason why CC opted for 8500 rpm.

Enough of the theory. How does it look in practice, assuming fast gear changes (this is also evident in comparison to the values measured in issue no. 30, where the gear changes were still „suboptimal“):

And now the question of all questions for 485 drivers: What suits the 485 better, the 5- or the 6-speed gearbox?

For the racetrack, clearly the 6-speed. For cruising and long rides with short bursts of speed, clearly the 5-speed. Then there is the fuel consumption advantage of the 5-speed. Due to the short overall transmission ratio (at 130 km/h on the motorway, my „barrel organ“ already revs at 4700 rpm and you would never guess that up to almost 240 km/h are possible), my overall average consumption is currently 8.93 l/100km. The minimum value (on a quiet country road) was 7.30 l/100km, which is not great for a car that weighs just 580 kg empty. The maximum value was 10.97 l/100km at very high speeds with fast BAB sections. This is rather low in relation to the driving performance

gebotenen Fahrleistungen so gesehen eher niedrig. Laut CC soll er im Mittel 179 g CO₂/km erzeugen, was einem Verbrauch von 7,7 l/100km entspricht. Dies ist auch ohne Probleme zu schaffen.

Aber wenn ich schon mal beim Gewicht bin. Hier die Wiegeergebnisse von meinem 485 S mit kleiner Scheibe, den CR500 in 175/55R13 (10,2 kg) und 205/55R13 (11,8 kg). In der Summe sind sie 6,8 kg leichter als die ZZS in 185/55R13 (11,8 kg) und 215/55R13 (13,6 kg).

offered. According to the CC, it should produce an average of 179 g CO₂/km, which corresponds to a consumption of 7.7 l/100km. This is also achievable without any problems.

But while I'm on the subject of weight. Here are the weighing results of my 485 S with small disc, the CR500 in 175/55R13 (10.2 kg) and 205/55R13 (11.8 kg). In total they are 6.8 kg lighter than the ZZS in 185/55R13 (11.8 kg) and 215/55R13 (13.6 kg).

CAT 485 S		
TANK 100 PROZENT		
16/08/16 13:43		
RAD	1	133.5kg
RAD	2	150.5kg
ACHSE	1	284.0kg
RAD	3	153.0kg
RAD	4	142.0kg
ACHSE	2	295.0kg
BRUTTO		580.0kg
TARA		0.0kg
NETTO		580.0kg
SCHWERPUNKT		
x=	0.00 m	y= 0.00 m

Vollgetankt wie oben beschrieben ohne Fahrer
Fully fuelled as described above without driver

CAT 485 S		
TANK 100 PROZENT		
16/08/16 14:01		
RAD	1	148.0kg
RAD	2	152.0kg
ACHSE	1	300.0kg
RAD	3	184.0kg
RAD	4	160.0kg
ACHSE	2	344.0kg
BRUTTO		644.0kg
TARA		0.0kg
NETTO		644.0kg
SCHWERPUNKT		
x=	0.00 m	y= 0.00 m

Vollgetankt wie oben beschrieben mit leichtem Fahrer
Fully fuelled as described above with light driver

(Anmerkung: 284 plus 295 sind bei einer aus vier auf 0,5 kg geeichten Einzelwaagen bestehenden Waage nicht 579 sondern 580 nach dem deutschen Eichgesetz. Muss man nicht verstehen, hat mit den summierten Eichtoleranzen zu tun)

CC gibt in der EG-Typ-Genehmigung 650 kg (entspricht dem Wert in der ZB Teil 1) an. Darin

(Note: 284 plus 295 on a scale consisting of four individual scales calibrated to 0.5 kg is not 579 but 580 according to the German calibration law. You don't have to understand this, it has to do with the summed calibration tolerances).

CC states 650 kg in the EC type approval (corresponds to the value in the ZB Part 1).



sind aber 75 kg für den Fahrer*in incl. Gepäck enthalten und der Tank ist nur zu 90 % gefüllt. Das macht dann also 650 kg - 75 kg + 3 kg = 578 kg. Wahrscheinlich war mein Tank bis Oberkante gefüllt, sprich 1 Liter zu viel drinnen und dann passt das genau.

However, this includes 75 kg for the driver incl. luggage and the tank is only 90 % full. So that makes 650 kg - 75 kg + 3 kg = 578 kg. My tank was probably filled to the top, i.e. 1 litre too much, and then it fits exactly.

Bilder-Story ... oder wie bastle ich mir eine Wechselscheibe!

Eine Fotostory von Thomas Kolb

Ein Cabriolet und ein Speedster sind zwei verschiedene Arten von Fahrzeugen, die oft miteinander verwechselt werden, da sie beide offene Karosserien haben. Es gibt jedoch einige wichtige Unterschiede zwischen den beiden.

Ein Cabriolet ist ein Automobil, das eine faltbare Dachkonstruktion hat, die es dem Fahrer ermöglicht, das Dach bei Bedarf zu öffnen oder zu schließen. Cabriolets haben in der Regel eine normale Windschutzscheibe, die den Fahrer und die Beifahrer vor Wind und Wetter schützt, wenn das Dach geschlossen ist.

Ein Speedster hingegen ist ein Automobil, das oft auf einem Sportwagen basiert und eine offene Karosserie ohne Dach und Windschutzscheibe hat. Speedster haben oft eine geringere Höhe als Cabriolets und andere Sportwagen, was ihnen ein schlankeres Aussehen verleiht und die Leistung erhöht, indem der Luftwiderstand verringert wird. Speedster sind in der Regel Zweisitzer und haben oft eine sehr leistungsstarke Maschine, um das Fahrerlebnis zu maximieren.

Man nehme:

- normale Scheibe
- Rahmen
- kleine Scheibe von der Glaserei (Sicherheitsglas mit Stempel)
- Aluschiene
- Einzugsmuttern (oder wie die Dinger heißen)

Zuerst Rahmen zerschneiden, so dass die kleine Scheibe gefasst werden kann. Dabei werden die Einzugsmuttern benötigt damit der Abstand der Befestigungsschrauben wieder stimmt, Abb. 1 und Abb. 2.



Abb 3



Original-Scheibe, Abb. 3.
Kleine Scheibe vom Glaser zurück, eingesetzt, Abb. 4.

Abb 1

Photo story ... or how to make an changing screen!

A convertible and a speedster are two different types of vehicles that are often confused with each other because they both have open bodies. However, there are some important differences between the two.

A convertible is an automobile that has a folding roof design that allows the driver to open or close the roof as needed. Convertibles usually have a normal windscreen that protects the driver and passengers from the wind and weather when the roof is closed.

A speedster, on the other hand, is an automobile that is often based on a sports car and has an open body without a roof or windscreen.

Speedsters often have a lower height than convertibles and other sports cars, which gives them a sleeker appearance and increases performance by reducing drag. Speedsters are usually two-seaters and often have a very powerful engine to maximise the driving experience.

Abb 2



Original pane, Fig 3.
Small pane returned from glazier, inserted, Fig 4.

Take:

- normal Windsreen
- Frame
- small windsreen from the glazier (safety glass with stamp)
- Aluminium parts
- Retraction nuts (or whatever these things are called)

First cut the frame so that the small pane can be fitted. The nuts are needed so that the distance between the fixing screws is correct, see Fig 1 and Fig 2.

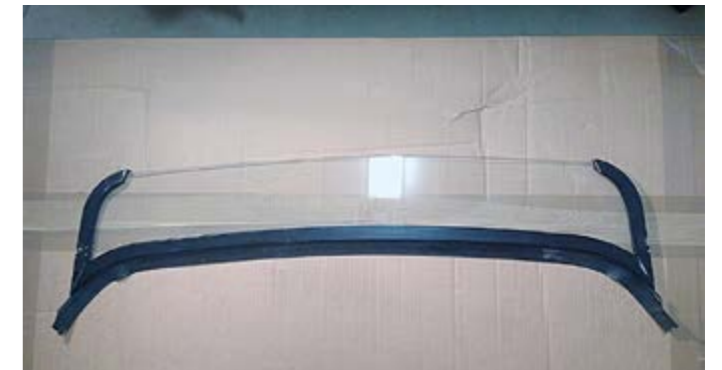


Abb 4

Aluschiene ablängen und mit entsprechenden Bohrungen und Aussparung versehen, Abb. 5.

Aluteile pulvern lassen, Abb. 6.

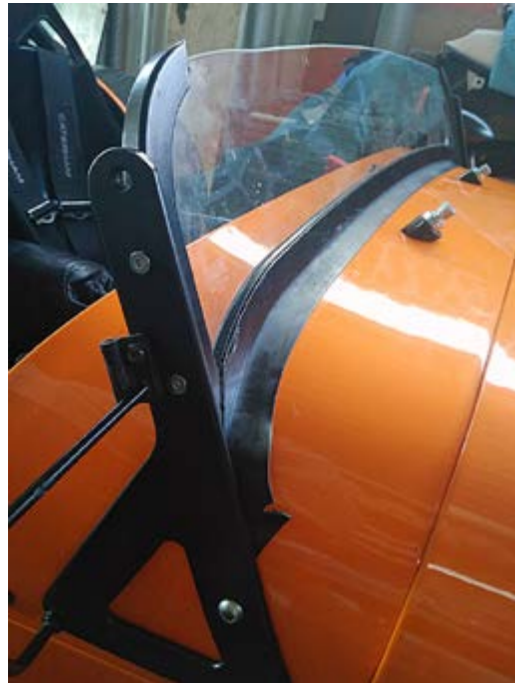


Abb 7

Befestigte normale Scheibe, Abb. 10



Abb 11

Detail ohne Scheibe, Abb. 11.

Die befestigte normale Scheibe kennt wohl jeder und benötigt hier kein separates Bild :-).

Wo habe ich die Scheibe falls es regnet, bzw. aufgehört hat zu regnen? Na hinter den Sitzen, Abb. 12, 13.



Abb 5



Abb 6

Cut the aluminium rail to length and drill the appropriate holes and recesses, Fig 5.

Have the aluminium parts powder-coated, Fig 6.

So sieht die befestigte kleine Scheibe aus, Abb. 7, 8, 9.

This is what the attached small pane looks like, Fig 7, 8, 9.



Abb 9



Abb 10

Attached normal washer, Fig 10.

Detail without disc, Fig 11.

Everyone knows the attached normal disc and does not need a separate picture here :-).

Where do I have the window in case it rains or has stopped raining? Behind the seats, Fig. 12, 13.



Abb 8



Abb 12



Abb 13



Abb 14

Der Umbau von klein auf normal oder umgekehrt geht schneller als man einen Overall mit Helm angezogen hat ;-).

The conversion from small to normal or vice versa is faster than putting on an overall with helmet ;-).



Abb 15

Und wer nicht ohne Innenspiegel fahren will und trotzdem die Scheibe hin und wieder hinter dem Rücksitz verstauen möchte kann das mit einem Wechselspiegel Abb. 14, 15, 16.

And if you don't want to drive without an interior mirror but still want to stow the windscreen behind the rear seat from time to time, you can do this with an interchangeable mirror, Fig. 14, 15, 16.



Abb 16



Weil Raritäten schwer zu finden sind.

In unserem Online-Shop gibt es jede Menge für Young- und Oldtimer-Fans zu entdecken: Fachliteratur und echte Raritäten, die nur selten zu finden sind.

Besuchen Sie uns online!

„Anniversary“-Editionen

Text und Bilder von Tobias Becker

Im Jahr 2023 wird Caterham Cars bekanntlich 50 Jahre alt. Da ich selbst leider nicht zu den Feierlichkeiten Anfang September mitfahren kann, möchte ich Euch wenigstens auf diesem Weg meinen Seven vorstellen. Der hat zum letzten runden Geburtstag, dem 40ten, als Teil einer kleinen Sonderedition, das Licht der Welt entdeckt.

„Anniversary“-Editionen gehören in der Automobilwelt quasi zum guten Ton. Ein gewisser Enzo F. aus Norditalien z.B. ließ zum 40ten ein Fahrzeug entwickeln, der alles besser konnte als die Autos seiner Firma bisher. Viele Milliarden (Lire) wurden in die



Entwicklung eines legendären Supersportwagens gesteckt um 1987 die Spitze der Automobil-Evolution zu erklimmen.

So viel Mühen muss man sich für eine Jubilä-



As you know, Caterham Cars will be 50 years old in 2023. Unfortunately, I won't be able to join the celebrations at the beginning of September, so I would at least like to introduce you to my Seven in this way. It saw the light of day on its 40th birthday as part of a small special edition.

„Anniversary“ editions are practically a matter of course in the automotive world. A certain Enzo F. from northern Italy, for example, had a car developed for his 40th birthday that could do everything better than the cars of his company



up to then. Many billions (Lire) were invested in the development of a legendary super sports car to reach the pinnacle of automobile evolution in 1987.

ums-Edition von Caterham natürlich nicht machen, der Seven ist ja bereits ein spitzenmäßiges Auto. So kann man sich auf maßgeblich optische Besonderheiten beschränken. Die Farbe Grau ist hier das Besondere. Nicht nur der Gitterrohrrahmen ist vollständig in Grau gehalten, auch das lederbezogene Armaturenbrett, die abgesetzten Pipings der Ledersitze und die abgesetzten Teile des Mitteltunnels kommen in einem schönen hellen Grau daher. Dazu kommt als Besonderheit ein auffälliges 40er Anniversary-Design welches in die Dekor-Streifen integriert wurde. Die besonderen 15-Zoll Felgen, die es nur für diese Edition gab, fahre ich im normalen Betrieb nicht, man könnte sie im Falle eines Schadens wahrscheinlich nicht ersetzen.

Insgesamt wurde die Edition auf 40 Stück li-



Of course, there is no need to go to such lengths for an anniversary edition of Caterham, as the Seven is already a top-class car. So one can limit oneself to significant visual features. The colour grey is the special feature here. Not only the tubular grille frame is completely in grey, but also the leather-covered dashboard, the contrasting pipings of the leather seats and the contrasting parts of the centre tunnel come in a beautiful light grey. In addition, there is an eye-catching 40th Anniversary design which has been integrated into the decorative stripes. The special 15-inch rims, which were only available for this edition, I don't drive in normal use, they probably couldn't be replaced in case of damage.

In total, the edition was limited to 40 pieces.



mitiert. Eine geätzte und gravierte Plakette auf dem Armaturenbrett weist meinen Seven als Nummer 6 von 40 aus. Ob die anderen 39 auch als SV und mit dem 1,6 Liter Sigma-Motor ausgeliefert wurden kann ich nicht genau sagen. Vielleicht sieht jemand eines dieser Autos auf der Feier in Donington.

Alle „40 YOC - 40 Years of Caterham“ waren aber Rot, und das haben sie dann wieder mit fast allen 1315 gebauten F40 aus Maranello gemeinsam.

Bleibt abzuwarten ob Caterham Cars zum 50 wieder eine Edition auflegt.

Lieben Gruß aus dem Westerwald

Tobi



An etched and engraved plaque on the dashboard identifies my Seven as number 6 of 40. Whether the other 39 were also delivered as SV and with the 1.6 litre Sigma engine I can't say for sure. Maybe someone will see one of these cars at the celebration in Donington.

But all „40 YOC - 40 Years of Caterham“ were red, and that is something they have in common with almost all 1315 F40s built in Maranello.

It remains to be seen whether Caterham Cars will produce another edition for the 50th anniversary.

Best regards from the Westerwald

Tobi

LOTUS Mk 2a ?

Ein kleiner Aprilscherz vom Editor / A little April Fool's joke from the editor

Ein sensationeller Fund in der British Library scheint die Geschichte von Lotus neu zu schreiben.

Eine Rechnung von Colin Chapman an Ernst A. Bettag (Fürth) von 1949 belegt, dass Chapman beauftragt worden war, ein Kinderauto zu zeichnen, das eng an seinen damals neuen Lotus Mk 2 angelehnt war.



Chapmans finanzielle Decke war damals ziemlich eng und so nahm er den Auftrag an und stellte eine Rechnung dafür.

Bettag war wohl jedoch damals nicht in der Lage, den industriellen Bau eines solchen Auto zu finanzieren, so dass

es bis 1972 dauerte, bis das Auto das Licht der Welt erblickte.

Mit feinem Sinn für Humor nannte der Fabrikant seine Firma „BIG“, die Fabrikate jedoch waren sehr klein.

Die Einflüsse des Mk 2 auf das Auto, das aus unerfindlichen Gründen „Bobby Car“ getauft wurde, darf man wohl Bettags längerem Aufenthalt in London 1949 zuschreiben, bei dem er wohl auch Chapman kennenlernte.

Die Produktion des kleinen Renners dürfte die Produktion von Lotus Cars bis heute wohl in den Schatten stellen.

Wenn das Chapman noch erlebt hätte!

A sensational find in the British Library seems to rewrite the history of Lotus.

An invoice from Colin Chapman to Ernst A. Bettag (Fürth) from 1949 shows that Chapman had been commissioned to draw a children's car closely based on his then new Lotus Mk 2.

Chapman's financial ceiling was quite tight at the time and so he accepted the commission and invoiced for it.

However, Bettag was probably not in a position to finance the industrial construction of such a car at the time,

so it took until 1972 for the car to see the light of day.

With a fine sense of humour, the manufacturer called his company „BIG“, but the makes were very small.

The influence of the Mk 2 on the car, which for some unknown reason was christened „Bobby Car“, can probably be attributed to Bettag's long stay in London in 1949, where he probably also met Chapman.

The production of the little racer probably dwarfs the production of Lotus Cars to this day.

If only Chapman had lived to see it!



The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Veranstungskalender 2023

APRIL

Sonntag, 02. April

✔ Fröhschoppen, unser virtuelles Treffen

Montag, 10. April

● Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

Sonntag, 02. April

✔ CCC-Driften am Nürburgring

MAI

Sonntag, 07. Mai

✔ Fröhschoppen, unser virtuelles Treffen

Freitag 12. bis Sonntag 14. Mai

✔ CCC-Harz-Rundfahrt

Samstag, 20. Mai

🇩🇪 Die-Seven-Klink - Frühlingsfest

Freitag, 26. bis Sonntag 28. MAI

🇩🇪 Nürburgring Classics

JUNI

Sonntag, 04. Juni

✔ Fröhschoppen, unser virtuelles Treffen

Mittwoch, 14. bis Samstag, 17. Juni

🇩🇪 Mille Miglia - Schwarzfahrer

JULI

Sonntag, 2. Juli

● Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

Donnerstag, 13. bis Sonntag, 16. Juli

🇩🇪 Goodwood Festival of Speed

Sonntag, 23. Juli

● Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

AUGUST

Samstag, 05. August

🇩🇪 Caterham & Lotus Seven Club 40 th Anniversary Event

Sonntag, 06. August

✔ Fröhschoppen, unser virtuelles Treffen

Freitag, 11. bis Sonntag, 13. August

🇩🇪 50. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Freitag, 25. bis Sonntag, 27. August

🇩🇪 Silverstone Festival (ehem. Silverstone Classics)

Sonntag, 27. August

🇩🇪 British Car Meeting/Mollis

SEPTEMBER

Freitag, 01. bis Sonntag, 3. September

● 50 Jahre CATERHAM als Automobilhersteller

Freitag, 8. bis Sonntag, 10. September

🇩🇪 Goodwood Revival

Sonntag, 24. September

● Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

OKTOBER

Sonntag, 01. Oktober

✔ Fröhschoppen, unser virtuelles Treffen

Sonntag, 29. Oktober

● Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

NOVEMBER

Sonntag, 05. November

✔ Fröhschoppen, unser virtuelles Treffen

DEZEMBER

Sonntag, 03. Dezember

✔ Mitgliederversammlung Caterham Car Club in Dierdorf

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

● www.caterham.de/de/events/drift-event-am-ring

2022 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 CL7C

🇩🇪 www.caterhamlotus7.club/whatsapp/calendar


Oldtimer Trackdays

🇩🇪 www.oldtimertrackdays.de




tbd = to be defined

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

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



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
Redwongs Way, Huntingdon, Cambridgeshire PE29 7HD
Tel: 01480 459661/2/3 Email: info@archmotor.co.uk

REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

✉ sales@redlinecomponents.co.uk

☎ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

