

DEUTSCHLAND



# Tieffliegen

No. 32 - Oktober 2019

Das Markenclubmagazin für Mitglieder des  
The brand club magazine for members of the **Caterham Car Club**



**Unsere Leistungen**

- Großer CATERHAM Showroom
- CATERHAM Verkauf
- Inzahlungnahme
- Testfahrt im Westerwald
- Testfahrt am Nürburgring
- Wartung & Service
- Unfall Reparatur & Gutachten
- DEKRA Prüfstelle im Haus
- Hol & Bring Service
- Individualisierung
- Fahrwerksoptimierung
- CATERHAM Versicherung über ZÜRICH
- CATERHAM Leasing / Finanzierung
- CATERHAM Merchandise
- CATERHAM Drift Events am Nürburgring 198,-€/halber Tag



**Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design:**

Andreas Seydell  
 Grüner Weg 1  
 DE 55288 Armsheim  
 Anzeigen bitte an / Please send advertising to:  
 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.

**Redaktion / Editorial office:**  
 Andreas Seydell  
 Grüner Weg 1  
 DE 55288 Armsheim  
 +49 6734 960028  
 info@CaterhamCar.Club

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. 33 - Januar 2019: 10. Dezember 2019

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, Tiefflieger-Archiv u.a. / Members of the Caterham Car Club, Caterham Germany, Caterham Cars, archive and others.

© 2019 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.*

Impressum ..... 3

Kleine Verrücktheiten (nicht nur) aus dem Internet .. 4

Andy's Blog ..... 6

DEAR DIARY ..... 6

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder ..... 7

News and Events ..... 8

Meet Your Maker 2019 ..... 12

Länger und Breiter - der SV ..... 19

Crowdfunding ..... 22

Test Caterham 485 CSR ..... 25

WorkShop Notice ..... 33

Der Dritte ist die Krönung II ..... 34

Veranstaltungskalender 2019/2020 ..... 38

**Cover: Der Caterham 485 SCR in Dierdorf**  
 The Caterham 485 CSR



Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



## Kleine Verrücktheiten



Ich habe neulich mein Surfbrett in einem sehr praktischen Auto transportiert.  
(Andrew Bissel)

*Hired a surfboard in a very practical car the other day*



Ich habe mit dem praktischsten Auto eingekauft.  
(Richard van der Holst)

*Did some shopping with the most practical car.*



Einkaufen erledigt, Gott sei Dank hat er noch kurze Beine.  
(David Walker)

*Shopping done thank god for small legs.*

Ein netter kleiner Trick, um den Einkauf sicher nach Hause zu bekommen.  
(Martin Rye)

*Neat little trick for keeping the shopping safe.*



(Tony Whitley)

Manchmal werde ich gefragt, warum ich so ein unpraktisches Auto fahre. Haha, ich habe keine Ahnung, was die meinen ...  
(Mark Bennet)

*Sometimes I get asked why I drive such an impractical car. Haha, I've no idea what they mean ...*



## (nicht nur) aus dem Internet



Impulskauf im Gartencenter.  
(James Fiske)

*Impulse purchase at the garden centre.*



Seven und Regenschirm - zwei Dinge die zusammen gehören, ob in Deutschland oder Japan.  
(Jan Petersohn/Andreas Seydell/Kazz Watanabe)

*Seven and umbrella - two things that belong together, whether in Germany or Japan.*



Da belohnt man sich nach dem Fotoshooting mit einer Currywurst bei Schotti's Burger Imbiss (Mannheim), da hält ein Mercedes, ein Brautpaar steigt aus und fragt uns, ob der Seven für ein Fotoshooting genutzt werden darf. Ja warum denn nicht?  
(Andreas Seydell)

*After the photo shoot you are rewarded with a currywurst at Schotti's Burger Imbiss (Mannheim), a Mercedes stops, a bridal couple gets out and asks us if the Seven can be used for a photo shoot.  
Why not?*



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

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



Sind wir ein internationaler Club? Wir sind  
kein lokaler Club. Jeder der bei uns anfragt an  
einem Treffen teilzunehmen ist immer herz-  
lich willkommen - Hauptsache er fährt einen  
Caterham oder Lotus Seven, einen echten  
Lotus Seven.

Viele wundern sich immer, wie wir es  
schaffen, als so kleiner Club als Markenclub  
aufzutreten.

Selbst auf Schloss Dyck müssen wir unser  
Feld nicht mit englischen, holländischen oder  
deutschen Derivaten auffüllen.

Lieber klein und fein – das ist unsere  
Devise.

Auch Caterham ist ja kein Großserien-  
hersteller ...

Und so haben wir es sogar geschafft,  
als erster Club Caterham Westbury zu  
besichtigen.

Wir sind halt ein Markenclub!!!

\*\*\*

Are we an international club? We are not  
a local club. Anyone who asks us to attend a  
meeting is always welcome - as long as they  
drive a Caterham or Lotus Seven, a real Lotus  
Seven.

Many people always wonder how we  
manage to be such a small club as a brand  
club.

Even at Schloss Dyck we don't have to  
fill our field with English, Dutch or German  
derivatives.

Better small and fine - that is our motto.

Even Caterham is not a mass production  
manufacturer ...

And so we even managed to be the first  
club to visit Caterham Westbury.

We are just a brand club!!!

## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Wir machen nochmal Station in Malvern, um unseren Freunden von unseren Erlebnissen unterwegs zu berichten. Sie lachen sich schlapp über uns Kontinentaleuropäer, die das britische Gemüt wohl nie so ganz zu verstehen mögen – warum auch, schließlich lieben wir die Briten ja gerade für ihre Versprobenheiten. Am nächsten Tag – Sonntag – machen wir einen Kurztrip zum Three Counties Showground gerade um die Ecke, denn dort ist heute großes Triumph-Treffen. Da ich mal Eigner diverser Spitfire und Mitglied im Triumph Sports Six Club war, will ich mir das anschauen. Und tatsächlich, das Feld ist gut gefüllt mit allen TRs vom TR 2 bis zum TR 8, viele Spitfire, GT 6, Herald, Vitesse, 2000, ein paar Sonderaufbauten wie der Italia, Francorchamps und dann noch ein paar Vorkriegsmodelle, Gloria und Southern Cross, alles prima Autos.



Gleich ist man mitten im Gespräch und obwohl man bekennen muss, dass man inzwischen die Marke gewechselt hat, wird man mit freundlichem Spott verwöhnt: „Lotus Seven? Ah, the one you need a butler to get in and out again!“ Stimmt fast – bei meinem schon etwas fortgeschrittenen Alter kann ich mir schon mal überlegen, ab wann ich mir einen Badewannenlift einbauen muss... (das ist die Variante für die nicht ganz so betuchten Menschen unter uns).

Auf dem Rückweg kommen wir an einem kleinen Kirchlein vorbei, daneben steht ein viktorianisches Pfarrhaus. Interessant ist der Parkplatz. Da hängt nämlich ein Schild mit der Aufschrift: „Don't even think of parking here! Only Ferrari F 40 parking“. Wie bitte? Der Pfarrer fährt mit einem F 40 durch die Gegend und besucht seine Schäfchen im Armenviertel mit der Kiste? Wahrscheinlich läutet er auch nicht zum Gottesdienst, sondern startet einfach seinen Wagen, gibt ein paar mal Gas und die Gemeinde weiß, jetzt fängt's gleich an??? Unser Freund David, wohl beschlagen in allem was den Ort betrifft, in dem er wohnt, lacht wohlwollend. Nein, ganz so ist es nicht. Der Bruder des Pfarrers, ein reicher Immobilienmensch, wohnt auch da und hat eben seinen Ferrari beim Pfarrer in der Garage. Na, dann ist's was anderes. Ich dachte schon, da bei fast jeder Kirche im Eingang ein Schild mit „Please give generously“ steht, die Kohle fließt nicht in die Kirche, sondern ins Benzin.

An einem der nächsten Tage machen wir dann noch einen Ausflug nach Hay on Wye und flitzen so ganz nebenbei eben nochmal über die Grenze nach Wales. Der Ort ist klein und weltberühmt, nämlich für seine Bücher. Nein, die Bücher werden dort nicht gedruckt, sondern verscherbelt. 1961 wurde dort das erste Antiquariat des Ortes eröffnet, weitere folgten, so dass es heute über 40 sind, die Hay on Wye als Bücherdorf bekannt gemacht haben.



Unsere englischen Freunde fahren mit ihrem Golf, wir nehmen den Seven, was sonst. Wir halten an einem kleinen Parkplatz, machen die Persenning drauf und gehen ins gegenüber liegende Antiquariat. Der Besitzer macht uns freundlich die Tür auf, er hat uns offenbar gesehen. „Motoring Books next room please Sir“, spricht er uns an und grinst, als er unsere verblüfften Gesichter sieht. „Ich dachte mir, mit so einem Auto haben Sie sicherlich Interesse an Motorliteratur“. Der alte Knabe hat recht.

Also stöbern wir, werden fündig und schleppen 3 Bücher als Beute ab. Jetzt aber erstmal in den Tea room! (Fortsetzung folgt)

## Dear Diary

*Drats! Stranded in England on the motorway, the radiator is boiling although the engine was just overhauled! Did the guys in Dartford screw something up? The AA arrives, looks at the engine, checks, is clueless. I tell them that we just came from Dartford and the engine was overhauled there. He puts on a knowing face: „You have to rev the engine very gently; it has to settle itself first“. That means in plain language, don't turn higher than 2500 rpm and plow along slowly. Well, thank you very much, the guys in Dartford could have told us that. Let's leave the motorway and change to scenic B-roads and small villages. And indeed, it works, the needle of the water temperature gauge behaves itself from now on.*

*After many more miles we cross the border wall to Wales (at least the Welsh would like to have something like that, as we soon realize). The land is rough, slate everywhere and a lot of coal. We decide to look for a Bed & Breakfast and find what we are looking for: A small but cozy worker's house with just as rough as warm inhabitants who had their very unique views, as we will find out the next morning. We find ourselves for breakfast in the tiny kitchen and get a huge full english (sorry, welsh) breakfast. So at least I do.*

*The woman also gets one, only that hers is about half of mine. One outraged look at the lady of the house and then the tiny breakfast plate later, she shrugs: „You know, men work so much more than us women!“*

*We drive on, stand in the antique amphitheatre of Carleon and imagine how the Romans feed the poor Welsh as full roman breakfast to the lions, of course only when no actor is citing Latin verses.*

*We also look around Tintagel Castle and don't miss tea time in Cardiff Cathedral. I beg your pardon? Well, the Anglo-Saxons (and the Welsh no less) love their tea and therefore they serve scones with clotted cream and tea in several churches in the crypt or in the cloister (if available). Of course for the benefit of the church and the congregation that has to earn something, as the Anglican church is very stingy and the congregations usually have to maintain their church at their own expense.*

*Therefore, when visiting the church, remember: „Please give generously!“ You can easily get rid of 5 pounds (the suggested contribution), because an argus-eyed dragon watches over the sacrificial cane and certainly will curse you in a rather unchristian way, if you don't give anything...*



*And then of course the inevitable: we make a detour to Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwllllantysiliogogoch, probably the longest place in the world, at least by name.*

*Located on the island of Anglesey, the place is translated as „Lady Mary's church in a hollow of white hazel near a fast vortex and the Thysilio church near the red cave“. Well, what a thing. That's enough for today, as a nasty wind makes the hair flutter in the wind, so we better go back to the mainland and across the imaginary border into the land of books, but more about that next time.*

(to be continued)

### Martin Wesche – Drübeck

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?*



## Letzte Passenger Ride 2019!!!



Am 20.10. findet das letzte Passenger Ride Treffen 2019 statt, ausgerufen als Treffen der Engländer. Wir erwarten neben unseren Caterham-Freunden und Interessierten noch zusätzlich Mitglieder des MG Drivers Club Deutschland und des Morgan Club Deutschland in Dierdorf. Es gibt wie immer Bratwurst und Cola und viel, viel Benzingespräche von einem Engländer zum anderen und von Neulingen zu alten Hasen, die nicht unbedingt alt sein müssen. Probefahrten im Caterham sind auf alle Fälle angesagt, was sagen die anderen Engländer?

\*\*\*

*On the 20th of October the last Passenger Ride Meeting 2019 will take place, declared as meeting of English Cars. In addition to our Caterham friends and prospective customers we are expecting members of the MG Drivers Club Germany and the Morgan Club Germany in Dierdorf. As always, there is bratwurst and cola and a lot of fuel talk from one Englishman (fan?) to another and from newcomers to oldtimers who don't actually have to be old. Test drives in the Caterham are possible in any case, what about the other English Cars? You'll have to find out for yourself.*



## Die kleinen Ausfahrten 2020?

Was planen wir neben den großen Events noch für 2020? Ein bisschen Schwarzwald-Wochenende mit ein paar schönen Kurven bis rüber ins Elsass? Oder im Caterham oder Tintop am Ostermontag zum Eastern Open nach Caterham in Crawley? Oder eine Sternfahrt aller Mitglieder zum sonntäglichen Mittagstreffen aller (oder vieler) Mitglieder? Auch eine „Nach-Mille“-Tour ist angedacht; schön gemütlich die Mille-Strecke bei herrlichem Italienwetter abfahren, Kurven, Landschaft und Essen genießen ohne den Stress der Live-Mille mitmachen zu müssen (ja, wir sind ein bisschen Blümchenpflücker). Auch Eifel-, Mosel- oder ein Luxemburgtreffen können wir ins Auge fassen. Es müssen sich immer nur ein paar Teilnehmer finden ... :-)

Ansonsten wird es wieder vier bis fünf Passenger Ride-Termine geben, die Abstimmung eines der Treffen als Treffen der Engländer hoffen wir dann besser mit den anderen Vereinen abstimmen zu können. Nur diese Termine hängen eng an Caterham Deutschland, getrieben vom Nürburgring für die Caterham-Drift-Experience und den Rennterminen in England - wird Kurt nächstes Jahr gegen Lars Rennen fahren?



The small excursions 2020? What are our plans for 2020 besides the big events? A bit of a Black Forest weekend with a few nice corners all the way to Alsace? Or with the Caterham or Tintop on Easter Monday for the Easter Open Day to Caterham in Crawley? Or a run of all members to a Sunday lunch meeting of all (or many) members? Also, a „Nach-Mille“-Tour is planned; to ride the Mille-Miglia-Route in the most beautiful Italian weather, to enjoy curves, landscape and food without the stress of the Live-Mille (yes, we are flower pickers). We can also consider Eifel-, Mosel- or a Luxembourg meet-up. Only a few participants have to be found ... :-)

Apart from that there will be four to five Passenger Ride dates again, we hope to be able to coordinate the „Meetup of the English cars“ with the other clubs better. Only these dates are closely linked to Caterham Germany, driven by the Nürburgring for the Caterham drift experience and the race dates in England - will Kurt race against Lars next year?

## Schottlandtour 2020

Unser Club plant im Jahre 2020 die große Burgenroute (mit der North Coast 500) in Schottland zu fahren. Reisezeitraum sind 2 Wochen im Juni, der genaue Zeitpunkt wird noch bekannt gegeben. Eine grobe Routenplanung liegt bereits vor. Der Schwerpunkt der Reise liegt nicht auf dem Autofahren, wir lassen uns Zeit, Schottland zu erleben und zu genießen. Geplant sind neben einer Tagestour mit dem Schiff auf die Orkney-Inseln folgende Stopps: Arthur's Seat, Edinburgh Castle, Anstruther Harbour, St Andrews Links, Discovery Point, Arbroath Abbey, Dunnottar Castle, Falls of Feugh, Museum of Scottish Lighthouses, Cawdor Castle, Culloden Battlefield, Royal Dornoch Golf Club, Dunrobin Castle and Gardens, Durness Beach, Eilean Donan Castle, Armadale Castle, Gardens & Museum of the Isles, Oban Distillery, Inveraray Castle, Puck's Glen, Royal Troon Golf Club, Robert Burns Birthplace Museum.



Die geplante Route kann hier eingesehen werden: <https://www.myrouteapp.com/route/open/1192701> Im Herbst werden wir die genauen Konditionen bekannt geben, ab dann wird auch eine Buchung möglich sein. Die Anreise erfolgt mit der Nachtfähre von Amsterdam nach Newcastle.

<https://www.myrouteapp.com/route/open/1192701> In autumn we will announce the precise terms, from that point on a booking will also be possible. The journey across to the UK will be by night ferry from Amsterdam to Newcastle.

Our club is planning to drive the Great Castle Route (with the North Coast 500) in Scotland in 2020. The travel period is 2 weeks in June, the exact time will be announced soon. A rough route plan is already available. The focus of the trip is not on driving, we take our time to experience and enjoy Scotland. In addition to a day trip by ship to the Orkney Islands, the following stops are planned: Arthur's Seat, Edinburgh Castle, Anstruther Harbour, St Andrews Links, Discovery Point, Arbroath Abbey, Dunnottar Castle, Falls of Feugh, Museum of Scottish Lighthouses, Cawdor Castle, Culloden Battlefield, Royal Dornoch Golf Club, Dunrobin Castle and Gardens, Durness Beach, Eilean Donan Castle, Armadale Castle, Gardens & Museum of the Isles, Oban Distillery, Inveraray Castle, Puck's Glen, Royal Troon Golf Club, Robert Burns Birthplace Museum. The planned route can be viewed here:

## Goodwood Revival 2020

Schloss Dyck ist auf dem Festland, Goodwood Revival auf der Insel. Das ist aber nicht der einzige Unterschied. Der Goodwood Circuit ist eine Motorsport-Rennstrecke rund um das Goodwood Airfield, erbaut 1948. Alle Jahre wieder findet im September das legendäre Goodwood Revival statt. Hier zeigen nicht nur die alten Rennwagen ihre guten Figuren, auch die Besucher stecken sich stielgerecht in das passende Outfit. Aber im Gegensatz zu Schloss Dyck, wo man selbst am Samstag noch an der Tageskasse sicher seine Eintrittskarte kaufen kann, ist der Samstag in Goodwood schon kurz nach Kassenöffnung restlos ausverkauft! Wer kommt mit? Ein paar Tage auf die Insel? Wer bestellt sich schonmal sicherheitshalber seine Karte bei uns im Shop?



Schloss Dyck is on the mainland, Goodwood Revival on the island. But that is not the only difference. The Goodwood Circuit is a motorsport circuit surrounding the Goodwood Airfield, built in 1948. Every year in September the legendary Goodwood Revival takes place. Here not only the old racing cars show their good looks, also the visitors wear the suitable outfit. But in contrast to Schloss Dyck, where you can still buy your admission ticket at the box office on Saturday, Saturday in Goodwood is completely sold out shortly after the box office opens! Who's coming with us? A few days on the island? Who orders his ticket in our shop to be on the safe side?

## Classic Days Schloss Dyck und OGP 2020 ... wir laden ein



auf, Berg ab?  
 Und was folgt nach dem Wochenende Schloss Dyck? Wer noch nicht nach Hause möchte, kann mit uns in die Eifel weiterziehen. Von unserer Basis aus unternehmen wir Touren ins Hohe Venn (mit einem Besuch in Spa-Francochamps), durch die Eifel und an die Mosel, bis es dann am Freitag zum OGP, dem Oldtimer Grand Prix am Nürburgring geht.  
 Der OGP findet immer eine Woche nach Schloss Dyck von Freitag bis Sonntag statt. Die klassischen Rennen begleiten wir direkt von den Tribünen, schlendern durchs Fahrerlager und können in direkter Nähe zur Strecke auf Parkplatz B4 unser Zelt aufschlagen (oder auch ein Hotel in der Nähe beziehen). Als Besonderheit werden wir am Samstag eine Stunde lang exklusiv mit anderen Oldtimern die Nordschleife befahren können, ohne den üblichen Trubel der Touristenfahrten.  
 Wir freuen uns über Anmeldungen von Finnland bis Italien, von Tschechien bis Großbritannien! ■

\*\*\*

*In 2019 our Caterham booth was already frequented by international visitors. So we decided to call for an international Caterham meeting in 2020 and invite all Caterham and Lotus 7 drivers to join us.*

*We want to start the meeting on Friday with a small joint walk across the Dyker field and meet again in the evening as usual for a schnitzel dinner.*

*On Saturday we will enjoy the hustle and bustle around Schloss Dyck together after setting up our tent and having a cup of tea. Apart from tea, cold drinks and snacks we will certainly have short bread again.*

*In the evening we plan a dinner at the Meilenwerk in Düsseldorf. How about a joint trip to Maasland or the Lower Rhine on Sunday? Some action at the Nürburgring would also be conceivable. Or just a few fast bends, uphill, downhill?*

*And what happens after the weekend at Schloss Dyck? If you don't want to go home yet, you can move on with us to the Eifel area. From our base we will do trips to the Ardennes (with a visit to Spa-Francochamps), through the Eifel and to the Moselle, until the OGP, the Oldtimer Grand Prix at the Nürburgring, starts on Friday.*

*The OGP always takes place one week after Schloss Dyck from Friday to Sunday. We follow the classic races directly from the grandstands, stroll through the driver's positions and can put up our tent in direct proximity to the track on parking lot B4 (or also move into a hotel*

Schon 2019 war unser Caterham-Stand international besucht. Somit haben wir festgelegt, 2020 zum internationalen Caterham-Treffen auszurufen und alle Caterham und Lotus 7 Fahrer zu uns einzuladen.

Das Treffen wollen wir schon am Freitag mit einer kleinen gemeinsamen Runde über das Dykerfeld beginnen und uns abends wieder wie gewohnt zum Schnitzel-Essen treffen.

Am Samstag genießen wir dann gemeinsam nach Zeltaufbau und einer Tasse Tee den Trubel rund um Schloss Dyck, neben Tee, kalten Getränken, Schnittchen gibt es bestimmt auch wieder Short Bread. Den Abend planen wir ein Abendessen z.B. im Düsseldorfer Meilenwerk.

Wie wäre es am Sonntag dann mit einer gemeinsamen Ausfahrt ins Maasland oder an den Niederrhein? Auch etwas Aktion am Nürburgring wäre denkbar. Oder nur ein paar schnelle Kurven, Berg



## zum internationalen Caterham-Treffen auf dem Kontinent !!!



nearby). As a special feature, we will be able to drive the Nordschleife exclusively with other vintage cars for one hour on Saturday, without the usual hustle and bustle of tourist driving.



We are looking forward to registrations from Finland to Italy, from the Czech Republic to Great Britain! ■



# Von Westbury nach Dartford

## From Westbury to Dartford

# Meet Your Maker 2019

Text Sybille Seydell, Bilder alle Teilnehmer



Der erste Club der Westbury besuchen darf? Ja, das waren wir, der Caterham Car Club. Diese Aussage von Graham Macdonald, CEO Caterham Cars, freute uns besonders.



**The first club that is allowed to visit Westbury? Yes, that was us, the Caterham Car Club. This message from Graham Macdonald, CEO Caterham Cars, was particularly gratifying.**

Es ist wieder soweit – wir fahren nach England zum Meet Your Maker Treffen. Der Caterham ist auf dem Anhänger festgezurr, kleines Handgepäck, wasserfest verstaut, eingepackt und dann kann es losgehen.



*It's time again - we're going to England for the Meet Your Maker event. The Caterham is strapped to the trailer, small hand luggage, sealed and waterproof, packed and ready to go.*

*We - Andreas and me, Sybille - meet on Tuesday morning with Wolf at the parking lot Nahetal at the A61. The weather is good to us, the temperature is 40 degrees in the sun.*

*Wolf wanted to trade places with us (car with air conditioning). We drive towards Aachen and take Thomas and Michaela with us.*

*On the way, Dirk and Simone from*



Wir – Andreas und ich, Sybille – treffen uns Dienstagvormittag mit Wolf auf dem Parkplatz Nahetal an der A61. Das Wetter meint es gut mit uns, 40 Grad in der Sonne.

Wolf wollte gerne mit uns tauschen (Auto mit Klimaanlage). Wir fahren Richtung Aachen und nehmen dort Thomas und Michaela mit.

Unterwegs melden sich Dirk und Simone aus Sachsen-Anhalt von der Autobahn. Sie müssten auf halber Strecke umkehren,



Thomas hat die Idee mit dem Einwohnermeldeamt in der nächst größeren Stadt.

Nach ca. 2 Stunden melden sich unsere England-Ersttäter mit der erfreulichen Nachricht, ein Behelfspass wurde ausgestellt, es konnte wieder Gas gegeben werden, um die verlorene Zeit wieder einzuholen.

Abends treffen wir dann im Hotel in Calais ein, die Trailer der Caterhams können auf dem großzügigen Parkplatz abgestellt werden und dort den Event über stehen bleiben. Es geht zum gemütlichen Teil über, außer unsere Freunde aus Sachsen-Anhalt, die erst abgehetzt gegen 20:30 Uhr eintreffen.

Am nächsten Morgen starten wir früh Richtung England.

Mit neuem Pass passieren wir geschlossen die Grenze, fahren alle auf die Fähre und setzen über.

Dann immer an der Küste entlang fahren wir gemütlich, bis wir irgendwo am Meer anhalten und die ersten traditionellen Fish and Chips verspeisen.

Der Fisch war ausgezeichnet und frisch gestärkt fährt es sich gleich viel bessern. Nach einer langen Fahrt erhaschen wir ein Schild mit dem Hinweis auf ein Café im Garten, bekommen gerade noch die Kurve und landen mitten in einem sehr schönen englischen Garten mit Schlossruine und Café.

Sieben Mal English Cream Tea bestellt und alle waren glücklich.

Jetzt mussten wir uns sputen um unser Hotel zu erreichen, das B & B Horse & Groom in Westbury. Wir bezogen unsere Zimmer in einem typisch englischen Häuschen, Kopf einziehen und steile Treppe nach oben oder Jacuzzi auf der Terrasse.

Nach einem guten Abendessen mit ein paar Bier oder Cider freuten wir uns schon auf den nächsten Tag.

Englisches Frühstück, alles selbst gemacht, unsere Neu-Meet-Your-Maker mussten sich erst einmal mit allem vertraut machen.

Um 10.00 Uhr dann unser Termin bei Caterham Westbury. Wir werden von Graham Macdonald (CEO Caterham Cars) erwartet. Nach einem ausführlichen Rundgang und Erklärungen von Andy, dem Leiter vom Werk Westbury sind wir auf dem neuesten Stand der Rahmenschweißtechnik für die aktuellen Caterham-Chassis.

Anschließend starten wir zum nächsten Ziel, Soft Bits for Se7en, nahe Chichester, direkt am Meer. Die Zufahrt war wieder – wie immer – typisch English: kein Schild, kein richtiger Weg, aber wir haben es alle gefunden, dass Haus im Feld am Meer.

Jill hat sich sehr gefreut, es gab Tea and sweet pies und alle möglichen Teile von Soft Bits wurden ausprobiert, gekauft oder Maße genommen. Uns hat es allen sehr gefallen!

Es war schon spät, als wir uns trennten und nach kurzer Dis-



Saxony-Anhalt report from the motorway. They would have to turn back halfway because Simone forgot all their IDs. Thomas has the idea with the Residents Registration Office in the next bigger city.

After approx. 2 hours our „England first offenders“ report back with the pleasant news, a temporary passport was issued, they could put their foot down again to make up for the lost time.

In the evening we arrive at the hotel in Calais, the car trailers can be parked on the spacious parking lot and stay there for the rest of the event. It is time for the leisurely part, except for our friends from Saxony-Anhalt, who arrive at 8.30 p.m. in a hurry.

The next morning, we start early towards England.

With a new passport we pass the border together, drive all onto the ferry and cross the channel.

Then we drive along the coast until we stop by the sea and eat the first traditional fish and chips.

The fish was excellent and refreshed the driving is easier. After a long drive we pass a sign with the reference to a café in the garden, we stop and end up in the middle of a very beautiful English garden with castle remains and a café.

We ordered English Cream Tea seven times and everyone was happy.

Now we had to hurry to reach our hotel, the B & B Horse & Groom in Westbury. We moved into our rooms in a typical English cottage, „mind you head“ and up steep stairs or pick the room with Jacuzzi on the patio.

After a good dinner with some beer or cider we were looking forward to the next day.

English breakfast, everything homemade, our New-Meet-Your-Makers had to become familiar with everything.

At 10:00 o'clock then our appointment with Caterham Westbury. We are expected by Graham Macdonald (CEO Caterham Cars). After an in-depth tour and explanations from Andy, the manager of the Westbury plant, we are up to date with the latest frame welding technology for the latest Caterham chassis.

Afterwards we start for the next destination, Soft Bits for Se7en, near Chichester, directly by the sea. The entrance was again - as always - typical English: no sign, no real road, but we all found it, that house in the field by the sea.

Jill was very happy, there was tea and sweet pies and all possible parts of soft bits were tried out, bought or measured. We all liked it very much!

It was already late when we separated and after a short





kussion fuhren wir direkt nach Brighton zum Abendessen. Alle waren von dieser Strandpromenade, dem Pier und dem englischen Flair angetan. Nach dem Essen – Fish und Chips oder ähnlichem, was sonst – ging es direkt zum Hotel nach Gatwick zum Duschen (jeder für sich) mit anschließendem Schlummertrunk (alle zusammen).


Am Freitag war als erstes Caterham in Crawley geplant. Die Ausstellungshalle von Caterham war wie immer mit allen Caterham-Typen und -Farben gefüllt. David Ridley begrüßte uns zu einer kleinen Führung und einem Becher Tee.

Danach fuhren wir weiter zu Oxted Trimming. Wieder eine typisch englische Werkstatt. Eine Garage mit anschließend großer Halle, voll mit allem was ein Caterham-Fahrer-Herz höherschlagen lässt. Wir hatten eine tolle Führung von Richard Overal und Jo Mitchel die gleich unsere Bestellung aufnahm.

Dann ging es zur letzten Station der Reise, Caterham Cars in Dartford. Olivier Jouanne erwartete uns schon. Wir hatten etwas die Zeit durch unsere Mittagspause vertrödelt und waren ziemlich spät dran. Wir erhielten trotzdem wie immer eine gute Führung im Werk mit allen Stationen.

Anschließend mussten wir uns beeilen um die gebuchte Fähre zu erreichen. Trotzdem kauften wir noch etwas ein (verloren dabei die Meute) – englisches Bier, Cider und Käse – unser Caterham war vollgepackt und die Fahrt zur Fähre musste noch überstanden werden.

Wir waren nicht ganz pünktlich, so dass man uns die nächste Fähre zuteile, aber zur Freude aller, standen unsere restlichen Mitfahrer auch bei der neuen Fähre an. Endlich auf der Fähre wurde das Mittagessen nachgeholt, Fish and Chips, so dass wir uns noch lange an diese schöne Fahrt erinnern können.

Vielleicht bis zur nächsten Tour nach England? 

*discussion we drove straight to Brighton for dinner. Everyone was impressed by this beach promenade, the pier and the English flair. After the meal - fish and chips or similar, what else - we went directly to the hotel in Gatwick for a shower (each separately) followed by a nightcap (all together).*

*On Friday we visited Caterham in Crawley. As always, the Caterham exhibition hall was filled with all Caterham models and colours. David Ridley welcomed us for a guided tour and a cup of tea.*


*Then we drove on to Oxted Trimming. Again, a typical English workshop.*

*A garage followed by a large hall, full of everything a Caterham driver's heart desires. We had a fantastic guided tour by Richard Overal and Jo Mitchel who immediately took our orders.*

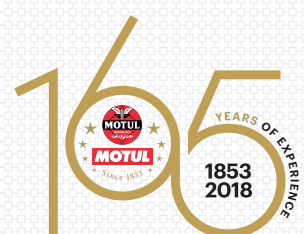
*Then we went to the last stop of the journey, Caterham Cars in Dartford. Olivier Jouanne was already waiting for us. We had wasted some time with our lunch break and were quite late. Nevertheless, we got a good guided tour of the factory with all stations.*

*Afterwards we had to hurry to reach the booked ferry. Nevertheless, we still bought something (and lost the other cars) - English beer, cider and cheese - our Caterham was packed and the trip to the ferry had to be managed.*

*We weren't quite on time, so they gave us the next ferry, but to everyone's delight, the rest of our riders were also lining up for the new ferry. Finally, on the ferry the lunch was made up, fish and chips, so that we can remember this beautiful trip for a long time.*

*Maybe until the next tour to England?* 





# LUBRICANTS GENERATIONS

RACING

Von Motorenölen über Getriebe- und Hinterachsölen, Bremsflüssigkeiten und Kraftstoffzusätzen bis hin zu Wartungs- und Pflegeprodukten bieten wir ein breites Sortiment in gleich bleibend hoher Qualität zum Werterhalt technischer Meisterwerke längst vergangener Tage.



FOLLOW US ON  
motul.com



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](http://www.softbitsshop.co.uk)



## Großer 7

### Immer wieder kommen die Fragen nach den Unterschieden zwischen S3 und SV

*Again and again the questions about the differences between S3 and SV come up.*

## Länger und Breiter - der SV

Das Maß aller Dinge für den Lotus Seven waren die 1,8 m von Colin Chapman. Da die Menschen aber immer größer und breiter werden, hatte Caterham schon im Laufe der Jahre schon die Pedale weiter nach vorne gesetzt, die Sitze weiter nach hinten gelegt und den Mitteltunnel schmaler gemacht.

*Das Maß aller Dinge für den Lotus Seven waren die 1,8 m von Colin Chapman. Da die Menschen aber immer größer und breiter werden, hatte Caterham schon im Laufe der Jahre schon die Pedale weiter nach vorne gesetzt, die Sitze weiter nach hinten gelegt und den Mitteltunnel schmaler gemacht.*

Graham Nearn hatte schon mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass Caterham unbedingt ein „geräumigeres“ Fahrzeug benötige. Caterhams Technischer Direktor Jez Coates lehnte aus Kostengründen die Entwicklung eines solchen Fahrzeuges aber ab. Die Überarbeitung von ca. 800 Teilen, die zu einem Seven gehören, hielt er für finanziell nicht tragbar. Etwas frustriert beauftragte Graham Nearn dann seinen Freund Reg Price (pensionierter Lehrer für Design und Technik am Shoreditch College und enger Weggefährte der an zahlreichen Caterham-Projekten maßgeblich beteiligt war, wie der De Dion Achse) mal über einen Seven für große Leute nachzudenken. Das Resultat sah aber nicht besonders gut aus, da aus Kostengründen alle Kunststoffteile am Fahrzeug unverändert bleiben sollten.

Die nächste Maßnahme wurde zunächst als Designstudie am Computer durchgeführt. Mit der Kenntnis welche Teile sehr einfach und kostengünstig veränderbar sind, experimentierte mal so lange herum, bis man einen größeren Seven bekam, der man aber erst auf den zweiten Blick als größeres Fahrzeug erkannte. Der Caterham SV (für special vehicle, einige meinten auch es stehe für Serie V) wurde um 110 mm breiter und 150 mm länger. Den SV erkennt man am ehesten am breiten Kühlergrill, der breiteren und höheren Windschutzscheibe sowie an einem anders gestalteten Verdeck. Auf dem Testgelände in Milbrook wurde unter schärfsten Bedingungen getestet und optimiert, bis sich der SV fast genauso wie die üblichen Seven fuhr. Im Oktober 2000 wurde das SV-Chassis auf der Birmingham Motor Show vorgestellt.

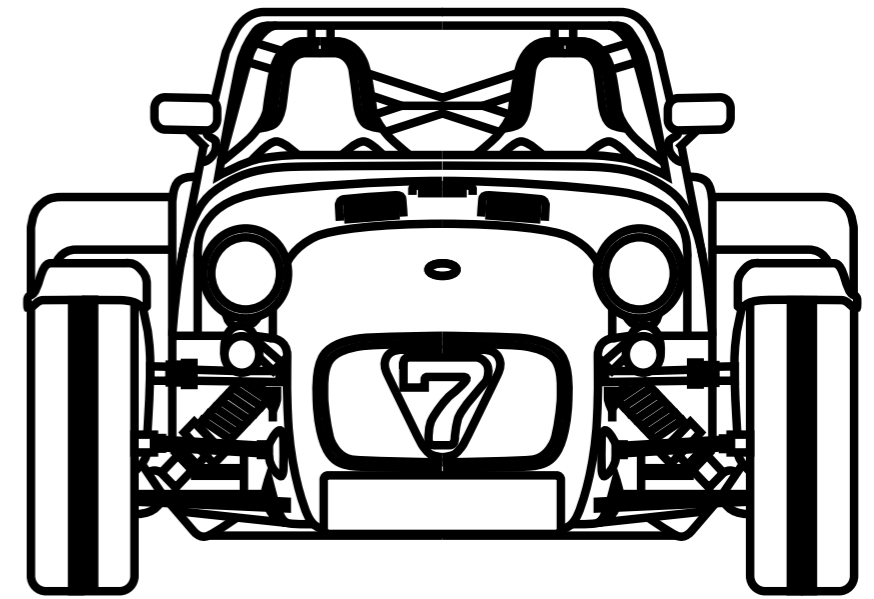
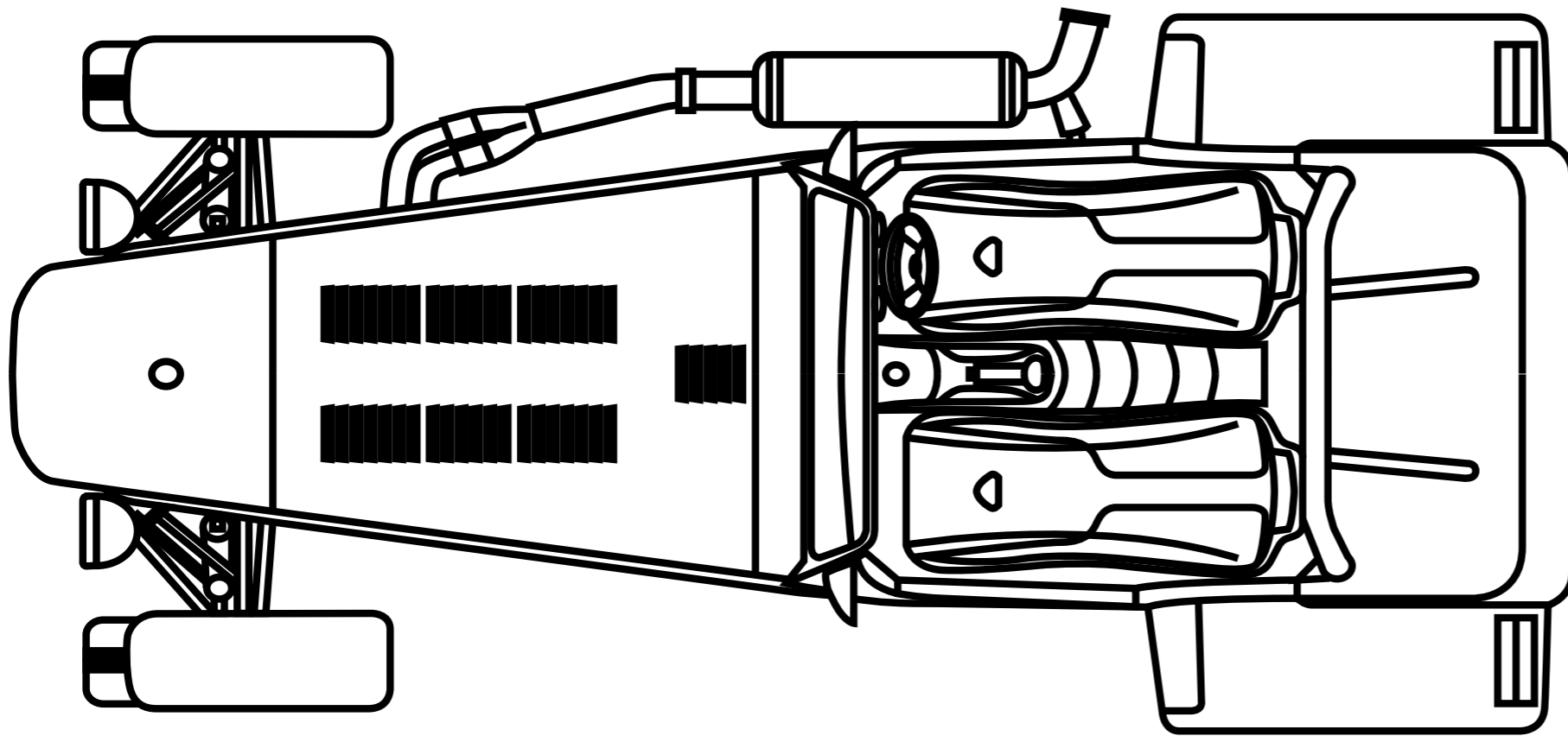
Der Verkaufsstart im Jahre 2001 war sofort einer Renner, fast jeder dritte Seven wurde in der SV-Variante verkauft. ■

The measure of all things for the Lotus Seven were the 1.8 m of Colin Chapman. As people became bigger and wider, Caterham had already moved the pedals forward over the years, placed the seats further back and narrowed the middle tunnel. Graham Nearn had already pointed out several times that Caterham absolutely needed a „more spacious“ vehicle. However, Caterham's Technical Director Jez Coates refused to develop such a vehicle for cost reasons. He did not consider the revision of approx. 800 parts, which belong to a Seven, financially acceptable. A little frustrated, Graham Nearn then asked his friend Reg Price (retired design and engineering teacher at Shoreditch College and close companion who was instrumental in numerous Caterham projects, such as the De Dion axle) to think about a Seven for tall people. The result didn't look very good, however, as all plastic parts on the vehicle had to remain unchanged for cost reasons.

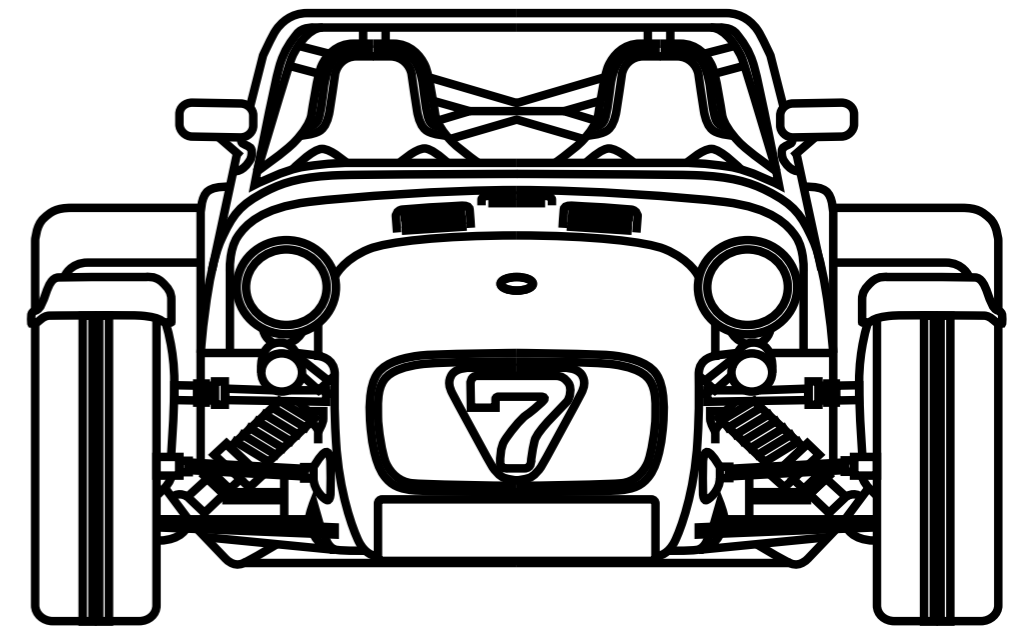
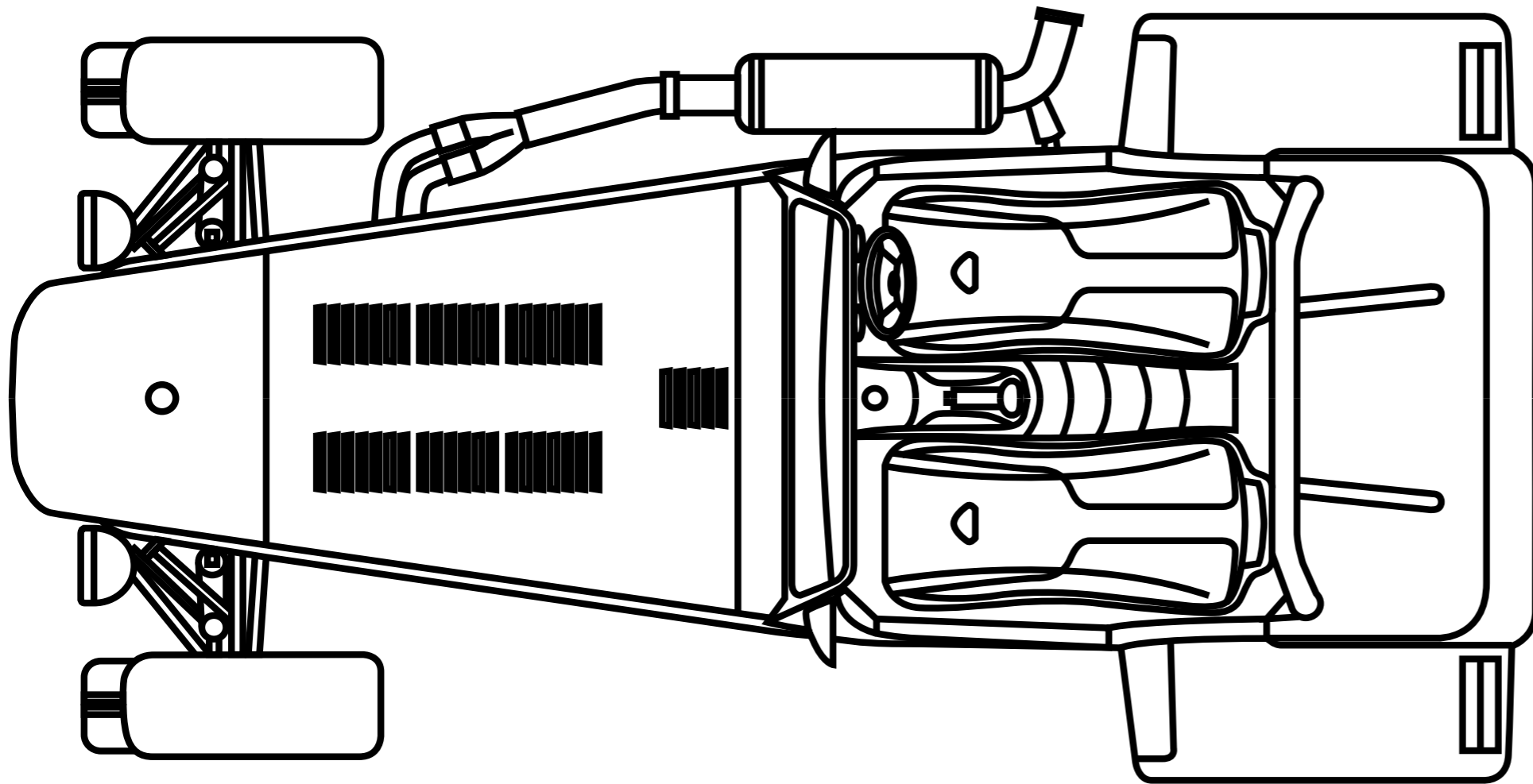
The next step was a design study on the computer. With the knowledge which parts are very easy and inexpensive to change, they tried experimenting until they got a bigger Seven, which was only recognized as a bigger vehicle at second glance. The Caterham SV (for special vehicle, some also thought it stood for series five) became 110 mm wider and 80 mm longer. The SV is most recognizable by the wide radiator grille, the wider and higher windscreens and a differently designed hood. On the test site in Milbrook, the SV was tested and optimised under the harshest conditions until it drove almost like the usual Seven.

The SV chassis was presented at the Birmingham Motor Show in October 2000. The sales launch in 2001 was an instant hit, almost every third Seven was sold in the SV version. ■





	Seven 165	Seven S3	Seven SV	Seven CSR
Wheelbase (mm)	2225	2225	2305	2315
Front Track (mm)	1220	1336	1446	1505
Rear Track (mm)	1301	1336	1446	1465
Length (mm)	3100	3100	3530	3300
Width (mm)	1480	1575	1685	1685
Height (Hood up) (mm)	1165	1115	1140	1140
Height (Hood down) (mm)	1040	990	1015	1015
Turning Circle (m)	10	10	11	11
Internal width (mm)	930	930	1110	1110
Seat to root height (mm)	838	838	865	865
Luggage capacity (ltr)	120	120	130	130
Fuel Tank STD S3/SV/CSR (l)	36	36	41	41
Fuel Tank EU4 175 (l)	---	30	36	36



Projektfinanzierung  
für  
Merchandising

Project financing  
for  
merchandising

# Crowdfunding

Crowdfunding? Was ist das denn?

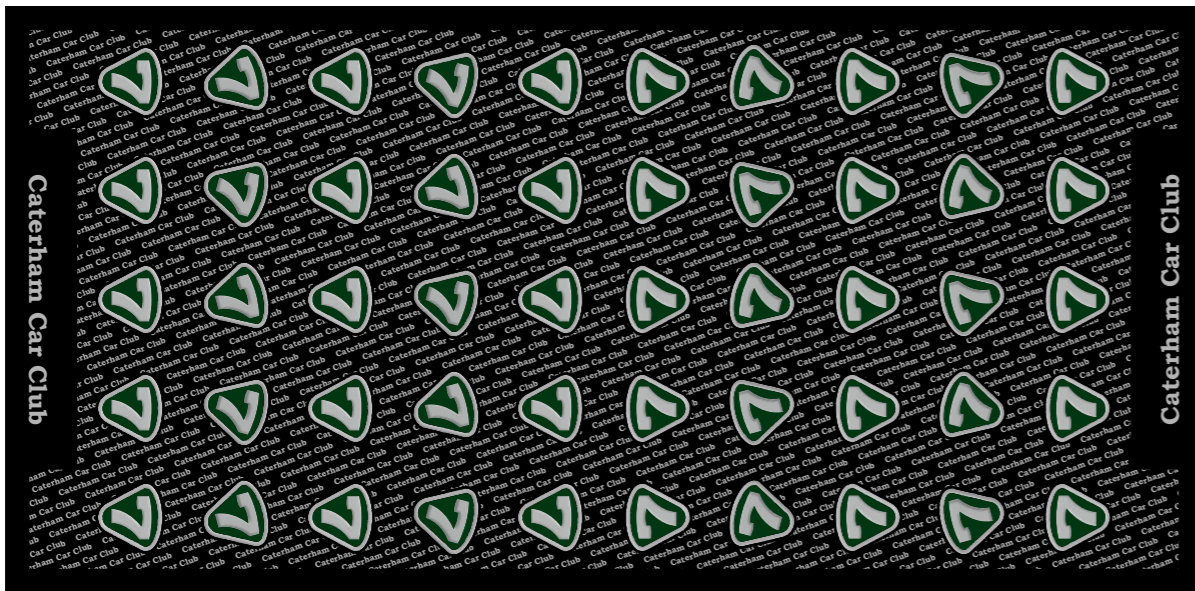
Jedes Mitglied hätte sicher gerne neben dem obligatorischen Car Sticker weitere Gegenstände mit Club-Logo. Ein paar Sachen haben wir schon in unserem Shop, es ist aber nicht einfach für so einen kleinen Club wie uns, die nötigen Stückzahlen für die Werkzeugkosten zusammen zu bekommen, ohne sich dabei zu ruinieren. Deshalb möchten wir in Zukunft die Merchandise-Palette per Crowdfunding finanzieren.

Das geht so: Wir definieren, was wir gerne hätten, und wie viele wir davon brauchen, um einen vertretbaren Preis anbieten zu können. Wir eröffnen dann Vorbestellungen zum Beispiel für 25 Stück. Schaffen wir bis zum Produktionstermin die Zahl der Vorbestellungen, buchen wir die Kosten ab, produzieren die Artikel und jeder bekommt seinen zugeschickt. Das Ganze ist so kalkuliert, dass für uns noch einmal einige Artikel übrigbleiben, die wir dann in den Shop aufnehmen. Wenn das Ziel nicht erreicht wird, wird nichts abgebucht und das Projekt ist gescheitert.

Wir werden mit diesem Heft einen Testballon starten. Das Objekt der Begierde ist ein Buff mit Club Logo. Wahlweise als Halstuch, Gesichtstuch oder Kopftuch zu tragen. Das gute Stück ist extrem praktisch bei zugigem Wetter.

Unser Ziel ist es, 25 Buffs zu je 30 EUR zzgl. Porto/Versand zu finanzieren und das bis zum 30.11.2019 (ho, ho, ho!)

Die Registrierung findet Ihr ab sofort in unserem Shop. Dort sieht man auch, wie viele Buffs schon bestellt wurden. Schaffen wir das Experiment?



Crowdfunding? What's that?

Every member would certainly like to have more items with the club logo in addition to the obligatory car sticker. We already have a few things in our shop, but it is not easy for a small club like us to accumulate the necessary quantities for the tool costs without ruining ourselves. Therefore, we would like to finance the merchandising range by crowdfunding in the future.

This is how it works: We define what we would like to have and how many we need to be able to offer a reasonable price. We then open pre-orders for 25 pieces, for example. If we manage the number of pre-orders by the production date, we deduct the costs, produce the articles and everyone gets his item sent to him. The whole thing is priced in such a way that there are some articles left for us, which we then put into the shop. If the goal is not reached, nothing is deducted and the project has failed.

We will start a test balloon with this issue. The object of desire is a buff with club logo. To wear alternatively as neck cloth, face cloth or head cloth. The buff is extremely practical in draughty weather.

Our goal is to finance 25 buffs at 30 EUR plus shipping until 30.11.2019 (ho, ho, ho!).

You will find the registration in our shop from now on. There you can also see how many buffs have already been ordered. Can we accomplish the project?

1928 - 2009

# 50 Jahre Nummer 6 the prisoner

[ASSESS]

[ASSESS]

[ASSESS]



Wir sehen uns:

# 12.10.2019

www.Nummer6-thePrisoner.de

# Giessen

Nordstadtzentrum  
Reichenberger Str. 9

deutsche  
bearbeitung  
1969



Dialogbuch  
und Regie  
Joachim  
Brinkmann

deutsche  
bearbeitung  
2010



dialogbuch  
und regie  
frank  
wesel

1969 deutsche fernsehpremiere 2019

grafik: Manfred Brandt

Die Neuauflage des  
Caterham CSR  
im ultimativen Test

*The new edition of  
the Caterham CSR  
in the ultimate test*



# Test Caterham 485 CSR

## Mit Freude nahmen Andreas und ich die Einladung von Kurt Hoffmann an, den neuen Caterham 485 CSR in Dierdorf Probe fahren zu dürfen.

Text Heiko Runkle, Bilder Andreas Seydell

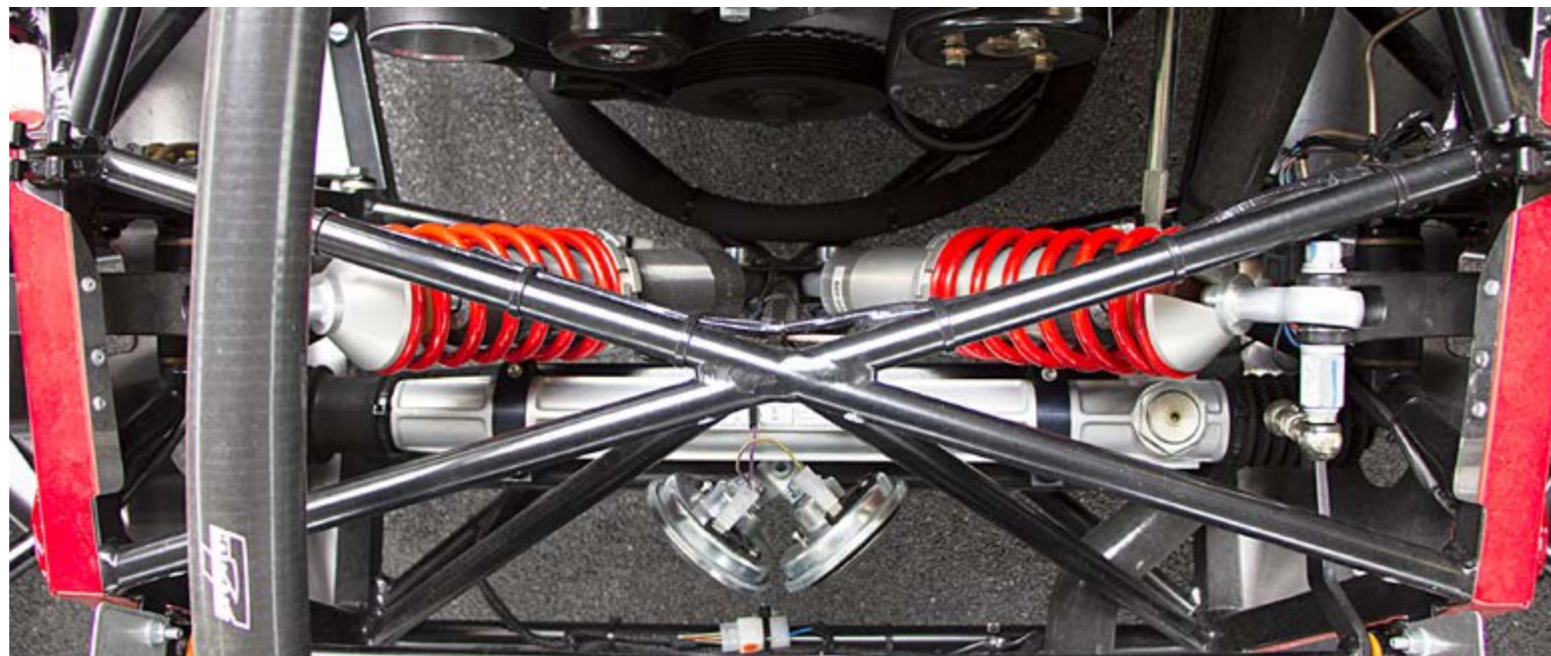
In einem dunklen Rot wartete er bereits im großen Showroom auf uns. Ein Déjà-vu? Vor fast genau 15 Jahren im Oktober 2004 hatte Caterham schon einmal den CSR im Angebot. Damals als CSR 200 mit 200 PS und als CSR 260 mit 260 PS, der leider in Deutschland offiziell nicht zulassungsfähig war. Auch damals testete ich den CSR und war besonders von seinem gutmütigem Fahrverhalten begeistert. Ob dies mit der Neuauflage auch so ist, wird die Probefahrt zeigen müssen. Hoffentlich bleibt uns das Wetter gewogen, denn Regen war angekündigt und die Wolken zogen sich bereits zusammen.

Als S3-Fahrer fallen mir sofort die deutlich erwachseneren Proportionen des CSR ins Auge. Rein von den Maßen ist der CSR identisch mit dem SV, was in Zahlen gegenüber dem S3 einen Zuwachs von 8 Zentimeter in der Länge und 11 Zentimeter in der Breite bedeutet.

Der Größenzuwachs wird beim CSR dadurch verstärkt, dass er vorn keine sichtbaren Federn mehr verbaut hat. Diese sind nun unter der Nase in Form von einer innenliegenden Push-Rod-Aufhängung verborgen. Dazu kommen die standardmäßigen 15 Zoll Felgen mit kantigen kurzen Kotflügeln an der Front. Aber nicht nur an der Vorderachse hat sich einiges getan. Der gesamte Rahmen wurde verändert und an der Hinterachse eine Einzelradaufhängung mit Double-Wishbones verbaut. Innen hat sich nichts Grundlegendes gegenüber dem SV verändert, auch das klassische Armaturenbrett wurde beibehalten. Der Motor ist uns aus dem „normalen“ Caterham 485 bestens bekannt. Mit seinen knapp 240 PS ist der 485 aktuell der stärkste Caterham-Motor, den man offiziell in Deutschland zugelassen bekommt. Einer der Gründe ist sicherlich der immer noch verbaute „Power-Knopf“, der die Leistung und damit die Abgaswerte sowie die Lautstärke deutlich reduziert.

Auf geht es zur Probefahrt.

Beim Start grummelt der 485 CSR schon beachtlich, aber sobald man den Power-Knopf drückt steigert sich das Grummeln zu einem leichten Orkan. Also erst mal gemütlich auf die Landstraße ohne „Power-Knopf“. Was uns sofort auffällt ist das träge Ansprechverhalten des Motors. Es ist, als ob er nicht richtig rund läuft und man ihn zum Beschleunigen nötigen müsste. Kaum ist der Power-Knopf gedrückt stehen dann endlich die gesamten 240 PS zur Verfügung. Man merkt sofort, dass der Motor genau auf diese 240 PS abgestimmt ist. Von Trägheit keine Spur mehr. Der Motor dreht frei und schnell und gleichmäßig dem Drehzahlhorizont von 8.500 U/Min entgegen. Die Fahrt im fünften Gang in der Ortschaft ist problemlos möglich, wie auch der Spaß auf der Landstraße kurz vor dem Begrenzer im zweiten bzw. dritten Gang. Da macht es auch nichts, dass das aktuelle Caterham Getriebe nur noch fünf statt sechs Gänge vorhält. Einfach nur ein klasse Motor, der auch unten



## Andreas and I were delighted to accept Kurt Hoffmann's invitation to test drive the new Caterham 485 CSR in Dierdorf.

In a dark red colour, he was already waiting for us in the big showroom. A Déjà-vu? Almost exactly 15 years ago, in October 2004, Caterham had already offered the CSR. At that time as CSR 200 with 200 hp and as CSR 260 with 260 hp, which unfortunately was not officially admissible in Germany. At that time, I also tested the CSR and was particularly enthusiastic about its good-natured driving behaviour. The test drive will have to show whether this is the case with the new edition. Hopefully the weather will stay favourable, because rain was announced and the clouds were already gathering.

As an S3 rider, I immediately notice the much more mature proportions of the CSR. Purely in terms of dimensions, the CSR is identical to the SV, which in figures means an increase of 8 centimetres in length and 11 centimetres in width compared to the S3.

The increase in size of the CSR is intensified by the fact that it no longer has any visible springs at the front. These are now hidden under the nose in the form of an internal push rod suspension. In addition, there are the standard 15-inch rims with short angular fenders at the front. But not only at the front axle a lot has changed. The whole frame was changed and an independent suspension with Double-Wishbones was installed at the rear axle. Inside nothing fundamental has changed compared to the SV, also the classic dashboard has been retained. The engine is well known to us from the „normal“ Caterham 485.

With its almost 240 HP, the 485 is currently the most powerful Caterham engine officially approved in Germany. One of the reasons is surely the built-in „power button“, which reduces the power and thus the exhaust values as well as the volume clearly.

Let's go for a test drive.

At the launch the 485 CSR is already rumbling considerably, but as soon as you press the power button the rumbling increases to a light hurricane. Initially, we take a leisurely stroll on the country road without the power button. We immediately notice the sluggish response of the engine. It's as if it doesn't run smoothly and you have to force it to accelerate. As soon as the power button is pressed, the entire 240 hp is finally available. You immediately notice that the engine is exactly tuned to this 240 hp. No more traces of inertia.

The engine rotates freely, quickly and evenly towards the 8,500-rpm rev limit. Driving in fifth gear in the village is possible without any problems, as is having fun on the country road shortly before the limiter kicks in in second or third gear. It doesn't matter that the current Caterham gearbox has only

## The Home of British Sportcars



Gewerbepark 6

87466 Oy-Mittelberg

Official Caterham Service Partner

Web: [brit-sport.de](http://brit-sport.de)

Phone: +49 172 6428392



Nikolaos Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13

76863 Herxheim

[www.bitzani.com](http://www.bitzani.com)

[bitzani@aol.com](mailto:bitzani@aol.com)

herum genug Power hat und bei jeder Drehzahl seine unbändige Kraft abrufen kann. Er will immer nur nach vorn, je nach dem wie sehr man das Gaspedal streichelt. Ich persönlich würde den Power-Knopf natürlich sofort abklemmen und ihn immer so im Setup fahren – aber das ist zumindest offiziell in Deutschland nicht erlaubt.

Ein Vorteil hat der eingebremste Modus allerdings. Denn es begann zu regnen. Mit Semislicks in einem 240 PS Caterham bei Regen ist man dann doch froh die geballte Leistung des drehwilligen Ungetüms per Knopfdruck zumindest etwas reduzieren zu können.

Der Rahmen und das Fahrwerk kommen mit der geballten Leistung problemlos zurecht. Was auffällt ist, dass sich die Lenkung nicht so direkt reagiert, wie ich das in meinem S3 gewohnt bin. Auch der Kontakt zur Straße fühlt sich etwas entkoppelter an. Dennoch liegt der CSR wie ein Brett auf der Straße. Unebenheiten werden einfach geschluckt, Spurrillen, Bodenwellen ignoriert und damit der Grenzbereich deutlich nach oben geschoben.

Ich hatte das Glück direkt nach der Probefahrt des 485 CSR in den 485 SV einzusteigen. Als Caterham Pilot mit über 100.000 km Erfahrung fallen die Unterschiede des Fahrwerks dann doch auf. Positiv am alten Rahmen des SV ist, dass die Lenkung etwas direkter reagiert. Unterschiede zwischen der klassischen Vorderachse und der CSR-Federung mit innenliegender Push-Rod-Aufhängung sind fahrwerksseitig nicht groß zu spüren. Allerdings merkt man deutlich die Unterschiede der beiden Hinterradaufhängungen. Der SV ist etwas härter und hat weniger Federweg. Durch die direktere Ankopplung der DeDion-Achse an den Rahmen muss dieser bei jeder Bodenwelle und jedem Schlagloch mitarbeiten. Der SV versetzt daher hinten deutlich stärker. Man spürt die Straße mehr,

*five gears instead of six. It's just a great engine that has enough power at the bottom as well as the top, and can deliver its unbridled power at any engine speed. It always wants to move forward the more you press the throttle. Personally, I would of course disconnect the power button immediately and always drive it that way in the setup - but at least officially that's not allowed in Germany.*

*However, the reduced throttle mode has one advantage: It started to rain. With semi slicks in a 240 hp Caterham in the rain you are happy to be able to reduce the full power of the torque monster at least slightly at the push of a button.*

*The frame and the chassis cope with the full power without any problems.*

*What is noticeable is the steering doesn't react as directly as I am used to in my S3.*

*Also, the contact to the road feels more indirect. Nevertheless, the CSR is like a plank on the road. Any unevenness is simply swallowed, ruts and bumps are ignored and the boundaries are clearly pushed upwards.*

*I was lucky to be able to get into the 485 SV right after the test drive of the 485 CSR. As a Caterham pilot with over 100,000 km of experience, the differences in the suspension are striking. The positive thing about the old SV frame is that the steering reacts more directly. Differences between the classic front axle and the CSR suspension with internal push rod suspension are not very noticeable on the chassis side.*

*However, you can clearly see the differences between the two rear suspension setups. The SV is a bit harder and has less spring travel. Due to the more direct coupling of the DeDion*



aber damit auch alle Unebenheiten, Löcher, Rillen, etc. deutlich stärker. Während der SV auf schlechten Straßen bereits anfängt an der Hinterachse hin und her zu hüpfen, reagiert der CSR gelassen. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten liegt er einfach viel ruhiger auf der Straße als der SV, was zu einem deutlich entspannteren Fahrverhalten führt. Man merkt fast nicht, dass die Straße so schlecht ist. Das sind aber nur kleine Nuancen, die ein unerfahrener Caterham-Fahrer bzw. ein Interessent gar nicht wahrnehmen wird.

Gegenüber einem „normalen“ Fahrzeug (und da zähle ich auch die Sportwagen al a Porsche, Audi R8, etc. dazu) ist ein Caterham immer noch eine ganz andere Welt. Neben diesen geringfügigen Unterschieden, sind die beiden Caterhams auch preislich ungefähr in Augenhöhe. Der CSR ist gegenüber dem SV geringfügig teurer, dafür mit den innenliegenden Federn und dem Exotenstatus ge-

*axle to the frame, the frame has to work with every bump and pothole. The SV therefore moves much more at the rear. You feel the road more, but also all bumps, holes, grooves, etc. much stronger. While the SV already starts jumping back and forth at the rear axle on bad roads, the CSR reacts calmly. At higher speeds in particular, it simply lies much quieter on the road than the SV, resulting in a much more relaxed driving experience. You hardly notice that the road is so bad.*

*But these are only small nuances that an inexperienced Caterham driver or a prospective customer will not even notice.*

*A Caterham is still a completely different world than a „normal“ vehicle (and I count the sports cars like Porsche, Audi R8, etc. among them). Apart from these minor differences, the two Caterhams are also about the same price. The CSR is slightly more expensive than the SV, but blessed with the*

segnet.

Dann stellt sich nun die Frage: Würde ich den 485 CSR kaufen?

Ich sage: JA, denn mit dem CSR kaufe ich mir den „Caterham der Zukunft“ mit dem moderneren Fahrwerk. Durch seinen höheren Grenzbereich ist er deutlich sicherer und ist insgesamt einfacher und relaxter zu fahren. So gesehen hat Caterham Cars mit dem 485 CSR alles richtiggemacht. Caterham Cars hat es geschafft den Caterham unter dem Alu grundlegend zu modernisieren, ohne das Design, seine Tugenden sowie den damit verbundenen Spaßfaktor auch nur ansatzweise zu verändern bzw. zu reduzieren.

Gratulation an Caterham Cars!

Aber wird sich der modernere Caterham CSR auch durchsetzen? Die beiden Vorgänger CSR200 und CSR260 haben es leider nie aus der Exoten-Ecken geschafft. (Gut für diejenigen die sich einen solchen Exoten ihr Eigen nennen können.) Insbesondere in England ist die große Käuferschar ausgeblieben. Die Briten mögen es halt klein und ungemütlich. Hier ist immer noch der S3 das Maß der Dinge. Auf dem Festland war der CSR beliebt, blieb aber dennoch hinter den Verkaufszahlen zurück. Die jetzige Neuauflage hat insbesondere mit dem tollen (legalen) Motor die deutlich besseren Chancen ein Siegertyp zu werden.

Auch ich bin voll im Trend und bin in den letzten Jahren in die Breite und noch mehr in die Tiefe gegangen. Im S3 muss ich mich

daher mittlerweile nicht mehr anschnallen und sitze drin wie angegossen. Nur blöd, dass man irgendwann wieder aussteigen muss. Der CSR 485 ist daher eine Alternative für mich, aber solange mein S3 durchhält bin ich Brite. ;-)

Hier noch einmal in Kurzform die Vor- und Nachteile des CSR:

**Vorteile:**

- + der grandiose Motor (vorausgesetzt der Power-Knopf ist drin!)
- + das tolle Fahrwerk, dass den Caterham in neue Grenzbereiche vordringen lässt und schlechte Straßen einfach glattbügelt.
- + die moderne Vorderachse, die auch optisch viel hermacht
- + der trotz aller Veränderungen unter der Aluhaut - der unveränderte, einzigartige Look
- + den (noch) Exotenstatus bei nur geringfügigerem Aufpreis

**Nachteile:**

- die etwas indirektere Lenkung sowie die leicht entkoppelte Straßenlage gegenüber des klassischen Caterhams
- der etwas kürzere Fußraum der Beifahrerseite (bedingt durch den Öltank, der von seinem vertrauten Platz vorm Motor nun direkt vor den Beifahrerfußraum wandern musste, um den innenliegenden Push-Rods Platz zu machen.)

internal springs and the eccentric status.

Then the question arises: Would I buy the 485 CSR?

I say: YES, because with CSR I am buying myself the „Caterham of the future“ with the more modern chassis. Its higher limits make it much safer and generally easier and more relaxed to drive. Caterham Cars has done everything right with the 485 CSR. Caterham Cars has managed to fundamentally modernise the Caterham under the aluminium without changing or reducing the design, its virtues and the associated fun factor.

Congratulations to Caterham Cars!

But will the more modern Caterham CSR be successful? The two predecessors CSR200 and CSR260 have unfortunately never made it out of the odd corner. (Good for those who can call such an exotic car their own.) Particularly in England the large number of buyers failed to materialize.

The British just like it small and uncomfortable. Here the S3 is still the measure of all things. CSR was popular on the mainland, but still lagged behind in terms of sales. The current new edition has in particular with the great (legal) engine clearly better chances to become a champion type.

I am also fully in line with the trend and have grown wider and deeper in recent years. In the S3 I don't have to buckle up

anymore and sit in it like a glove. It's just unfortunate that you have to get out again sometime. The CSR 485 is therefore an alternative for me, but as long as my S3 survives I am British. ;-)

Here once again in short form the advantages and disadvantages of the CSR:

**Advantages:**

- + the terrific engine (provided the power button is activated)
- + the great chassis, which allows the Caterham to reach new limits and simply smoothes bad roads.
- + the modern front axle, which also looks great
- + which, despite all the changes under the aluminium skin - the unchanged, unique look
- + the (still) exotic status with only a minor surcharge

**Disadvantages:**

- the slightly more indirect steering as well as the slightly decoupled road holding compared to the classic Caterham
- the slightly shorter foot space on the passenger side (due to the oil tank, which had to move from its familiar place in front of the engine directly in front of the passenger foot space to make room for the inner push rods).



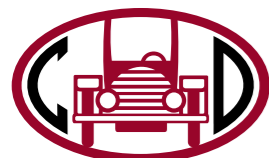
DATEN & FAKTEN  
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

# DETAILS\*

erkennen und berücksichtigen.



\* Wir erkennen den Umbau vom MGB „Gummiboot“ zum „Chrommodell“ mit V8-Motor und berücksichtigen es.



Classic Data

classic-data.de

Bastel 7

## WorkShop Notice

CATERHAM S3 alle Modelle / all Models

Text und Bilder von Martin Wesche



Hier gibt es einen Satz Schutztaschen (2 St.) für die Türen eines Caterham S3. Perfekt geeignet um die Türen vor Kratzern und Beschädigungen beim Transport im Kofferraum zu schützen, oder einfach zur Lagerung beim Nichtgebrauch. Hergestellt werden die Taschen aus einem hochwertigen, wasserabweisenden Cordura. Außerdem ist im Inneren beidseitig ein weiches Fleece im Bereich der Fenster vernäht. Dadurch werden die sehr empfindlichen Fenster zusätzlich geschützt. Als Verschluss dienen Qualitätsreißverschlüsse der Marke „YKK“. Die Farbe des Cordura sowie des Fleece können je nach Verfügbarkeit variieren und werden bei Bestellung abgesprochen. Eine etwas günstigere Alternative ist die Herstellung der Taschen aus einem Softshell Stoff. Durch die weiche Innenseite kann bei dieser Variante das zusätzlich Fleece entfallen.

Jeder Auftrag wird individuell genäht, die Anfertigung dauert ca. 3-4 Wochen.  
Preis 2 Taschen aus Cordura: € 110,--  
(mit Rechnung ohne MwSt.)  
Preis 2 Taschen aus Softshell: € 99,--  
(mit Rechnung ohne MwSt.)  
Bestellung über [MINI-gross@web.de](mailto:MINI-gross@web.de)

*Here is a set of protective bags (2 pcs.) for the doors of a Caterham S3. Perfect for protecting the doors from scratches and damage during transport in the trunk, or simply for storage when not in use. The bags are made of a high-quality, water-repellent Cordura and a soft fleece is sewn on both*



*sides of the inside in the area of the windows. This provides additional protection for the very sensitive windows. Quality zippers of the „YKK“ brand serve as closures.*

*The colour of the Cordura and the fleece can vary depending on availability and will be agreed upon when ordering. A slightly cheaper alternative is to make the bags from a Softshell fabric. Due to the soft inner side the additional fleece can be omitted.*

*Each order is sewn individually, the production takes approx. 3-4 weeks.*

*Price 2 Cordura bags: € 110, --  
(with invoice without VAT)*

*Price 2 Softshell bags: € 99, --  
(with invoice without VAT)*

*Order via [MINI-gross@web.de](mailto:MINI-gross@web.de)*

Alle guten Dinge sind drei  
All good things come in threes

# Der Dritte ist die Krönung II

# The third is the peak II



Story und Fotos von Thomas Liebscher

## Teil 2: (2009)

So waren mittlerweile sechs Jahre vergangen als sich mir die Gelegenheit bot, einen adäquaten Nachfolger zu erlangen. Es handelte sich um ein komplett neues Modell, den Roadsport 175 mit dem Ford Duratec-Motor und 175PS aus 2.0ltr Hubraum. Komplett neu ist vielleicht etwas übertrieben, von außen ist er ja kaum von meinem alten HPC zu unterscheiden, die Unterschiede liegen im Detail, in der Antriebstechnik und im deutlich steiferen Rahmen. Dieser Roadsport 175 war so neu, dass er praktisch der Prototyp war. Aber von welchem englischen Auto hätte man jemals etwas anderes behaupten können.

Nach einer Probefahrt und einem fairen Preis inkl. fairer Inzahlungnahme meines HPC war ich überzeugt. Dabei sei ganz nebenbei noch mal der sensationell geringe Wertverlust eines Caterham erwähnt.

So kam ich zu meinem roten (die Farbe war mir egal) Roadsport 175 und ich konnte sogar mein Kennzeichen behalten. Er hatte das kleine S3-Chassis, den 2.0ltr Ford Duratec-Motor, den Caterham auf 175PS gebracht hat, 550kg Leergewicht, ein Sperrdifferential, die breite Spur, die größere Bremse, Sitzwannenvertiefung, Wetterequipment (ohne Heizung allerdings) und die 15Zöller, es fehlte leider das Sechsganggetriebe, stattdessen gab es das normale Fünfganggetriebe.

Im Vergleich zu meinem alten HPC ging der 175er wie die Hölle und ich war überaus zufrieden. Für den Duratec-Motor als Nachfolger des K-Serie-Motors entschied man sich bei Caterham übrigens nachdem der K-Serie-Motor nicht mehr die gängigen Abgasvorschriften erfüllte und auf der Suche nach einem leichteren Vierzylindersauger mit Potenzial landete man beim Ford Duratec, was eine sehr gute Wahl war.

Mit diesem leichten Motor (nur wenig schwerer als der Rover K-Serie) als Frontmittelmotor war auch das Handling ein spürbarer Fortschritt, immerhin war der Roadsport knappe 50kg leichter als der ursprüngliche HPC.

Außerdem bestach der Motor durch seine Drehfreude, die ohne Durchhänger bis zu 7.700U/min reichte. Den Prototypen-

## Part 2: (2009)

*Six years had passed when I had the opportunity to acquire an adequate successor. It was a completely new model, the Roadsport 175 with the Ford Duratec engine and 175hp from 2.0ltr displacement. Completely new is perhaps a little exaggerated, from the outside it can hardly be distinguished from my old HPC, the differences lie in the detail, in the drive technology and in the clearly stiffer frame. This Roadsport 175 was so new that it was practically the prototype. But about which English car could you have ever said anything else?*

*After a test drive and a reasonable price including a good trade-in offer on my HPC I was convinced. By the way, I would like to point out the sensationally low depreciation of a Caterham.*

*So I came to my red (I didn't mind the colour) Roadsport 175 and I could even retain my license plate. It had the small S3 chassis, the 2.0ltr Ford Duratec engine, which Caterham brought up to 175hp, 550kg kerb weight, a limited slip differential, the wide track, the bigger brake, lowered floors, weather equipment (without heating though) and the 15 inch wheels, unfortunately the six-speed gearbox was missing, instead there was the normal five-speed gearbox.*

*Compared to my old HPC the 175 went like hell and I was very satisfied. The Duratec engine was chosen by Caterham as the successor of the K-series engine after the K-series engine no longer met the current exhaust regulations and in search of a lightweight four-cylinder engine with potential they ended up with the Ford Duratec, which was a very good choice.*

*With this light engine (only slightly heavier than the Rover K-series) as front mid-engine the handling was also a noticeable improvement, after all the Roadsport was about 50kg lighter than the original HPC.*

*In addition, the engine impressed with its turning enthusiasm, which reached up to 7,700 rpm without*

status merkte man dem Motor allerdings im kalten Zustand und bei niedrigen Drehzahlen an, er nahm teilweise etwas bockig Gas an und neigte zu starkem Bonanza-Effekt bei ca. 2.500U/min, ein Problem das erst in England im Werk (ich erhielt für die Zwischenzeit einen Ersatzwagen aus dem Werk, es war übrigens der selbe gelbe Roadsport 175, den die Sport Auto in einem Fahrbericht beschrieb) behoben werden konnte.

Dieser Ersatzwagen hatte übrigens das Sechsganggetriebe, was mir schlagartig in Erinnerung rief, was meinem Roadsport fehlte. Aber es gab eine relativ günstige Lösung, ein Fünfganggetriebe, bei dem die beiden ersten Gänge sehr lang übersetzt sind und die Gangspreizung danach sehr eng ist. Das Ganze fährt sich dann ungefähr so, wie ein Sechsganggetriebe ohne ersten Gang. Der Erste reichte bis 80 und der Zweite bis 130Km/h. Der fünfte Gang allerdings war dann wieder kürzer als beim originalen Fünfganggetriebe. Dieses Getriebe war ein klarer Fortschritt, so konnte man bei Serpentina vor jeder Kehre noch mal locker runter in den ersten Gang schalten und mit richtig Dampf aus der Kurve raus beschleunigen.

Sehr cool!

Nur ein Problem wurde ich nie ganz los, die bockige Gasannahme bei niedrigen Drehzahlen (vielleicht auch ein Stück weit dem jetzt leider nicht mehr umgeharen E-Gas geschuldet), aber

*sagging. The prototype status was noticeable with the engine in cold condition and at low revs, it partly took some stubborn gas and had a tendency to a strong Bonanza effect at approx. 2,500 rpm, a problem that could only be solved in England at the factory (I received a replacement car from the factory for the meantime, it was the same yellow Roadsport 175 that Sport Auto wrote about).*

*By the way, this replacement car had the six-speed gearbox, which reminded me of what my Roadsport was missing. But there was a relatively cheap solution, a five-speed gearbox, where the first two gears are very long and the gear spread very narrow afterwards. The whole thing then drives like a six-speed gearbox without first gear. The first one reached 80Km/h and the second one 130Km/h. The fifth gear, however, was again shorter than the original five-speed gearbox. This transmission was a clear progress, so you could go down in serpentine before every hairpin bend again relaxed into first gear and accelerate with real steam out of the curve.*

Very cool!

*There was only one problem I could never get rid of, the stubborn throttle response at low revs (maybe also a little bit due to the now unfortunately unavoidable e-gas), but since*



## Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

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

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

Bärenherz Stiftung

Tel. 0611 3601110-0

info@baerenherz.de • www.baerenherz.de

Spenden/Zustiftungen

Wiesbadener Volksbank • BIC: WIBADE5W • IBAN: DE07 5109 0000 0000 0707 00

Nassauische Sparkasse • BIC: NASSDE55 • IBAN: DE91 5105 0015 0222 0003 00



da ich mich ohnehin eher selten mit solch niedrigen Drehzahlen aufhielt und den Stadtverkehr soweit wie möglich mied, war das ein eher kleiner Kritikpunkt.

Ein weiterer Problempunkt, war die sehr große Hitzeentwicklung im Fußraum, speziell auf der Beifahrerseite, dort haben wir im Sommer dann 70°C gemessen, weshalb sich irgendwann der angeklebte Teppich vom Mitteltunnel löste. Ich nahm es als eine unfreiwillige Maßnahme zur Gewichtsreduzierung zur Kenntnis.

Der Grund für die Wärmeentwicklung war der größtenteils innenliegende Katalysator, der es sich praktisch direkt hinter dem Fußraum, abgetrennt durch eine dünne Schicht Blech, gemütlich gemacht hat (möglicherweise kam er dort wegen der Abgasvorschriften schön schnell auf Betriebstemperatur).

Ein kleines Hitzeschutzblech, mehr eine Schicht dicke Alufolie, milderte das Problem etwas ab. Und außerdem, es war die Beifahrerseite, wer braucht die schon. Bei besonders großer Hochsommerhitze machte das Fahren ohnehin kaum Spaß. Aber da kann der Caterham nichts für.

### Teil 3: (2014)

In der Zwischenzeit fielen immer mal wieder Probefahrten verschiedener Caterham-Modelle an, darunter ein CSR260 mit der 2.3ltr Ford Cosworth Maschine mit 260PS (selbstverständlich ebenfalls als Sauger), ein rechtsgelenkter älterer Caterham aus der Academy Rennserie mit Käfig und der 1.6ltr Rover K-Serie-Maschine oder ein neuerer Roadsport 175 als meiner ohne Windschutzscheibe und mit 6-Gang-Getriebe.

Dann kam der Tag, an dem ich die Gelegenheit erhielt, das nagelneue Topmodell von Caterham zu fahren, den 485, der im Gegensatz zum CSR260 endlich auch problemlos eine offizielle Straßenzulassung in Deutschland erhielt. Dieser hat einen von Caterham getunten Ford Duratec mit 2.0ltr Hubraum und einer Leistung von 240PS bei 8.500U/min und einer Maximaldrehzahl von 8.800U/min.

Dieses Modell stellt für mich den ultimativen Caterham dar, an diesem Auto ist meiner Meinung nach einfach alles perfekt aufeinander abgestimmt und es gibt ihn mit dem kleinen S3-Chassis, welches ich am liebsten fahre. Und so kam ich nicht umhin, genau dieses Modell als meinen nächsten Caterham auszuwählen.

Nachdem der rote Roadsport 175 schneller als erwartet verkauft war, ging es an die Bestellung des 485. Da viele wichtigen Dinge serienmäßig an Bord sind, wie z.B. das Sechsganggetriebe, eine Trockensumpfschmierung, die breite Spur ... mussten im Wesentlichen nur noch die 13-Zöller und das Sperrdifferential geordert werden.

Anschließend begann die quälend lange Wartezeit, so dass ich praktisch den ganzen Sommer ohne Caterham auskommen musste. Eine wirklich harte Prüfung, wie sich schnell herausstellte. Je länger ich wartete, desto öfter erwischte ich mich dabei, das Internet nach Caterham-Videos zu durchsuchen.

Dass das Datum der Auslieferung dann auch noch ausgerechnet mitten in den Winter fiel, obwohl ursprünglich mal von September/Oktober die Rede war, machte die Sache auch nicht unbedingt besser.

Die lange Wartezeit ist übrigens einer unerwartet heftigen Nachfrage nach dem 485 geschuldet. Das Auto verkauft sich für Caterham-Verhältnisse wie geschnitten Brot. Es scheint so, als wenn alle Welt nur auf dieses Modell gewartet hat (nicht, dass ich das nicht verstehen könnte).

Ende Januar war es dann endlich so weit, das Auto ist da! Und nun? Jetzt ist er ausgeliefert und angemeldet und es ist Winter.

*I was anyway rather seldom at such low revs and avoided city traffic as much as possible, this was a rather small point of criticism.*

*A further problem point was the very large heat development in the footwell, especially on the passenger side, where we measured 70°C in summer, which is why the glued carpet came loose from the middle tunnel at some point. I accepted it as an involuntary measure to reduce weight.*

*The reason for the heat development was the mostly internal catalytic converter, which made itself at home practically directly behind the footwell, separated by a thin layer of sheet metal (possibly it came there because of the exhaust regulations pretty quickly to operating temperature).*

*A small heat shield, more a layer thick aluminium foil, softened the problem a little. And besides, it was the passenger side, who needs it? Driving was hardly any fun anyway when the heat was particularly high in summer. And Caterham Cars can't be blamed for that.*

### Part 3: (2014)

*In the meantime there were some test drives of different Caterham models, among them a CSR260 with the 2.3ltr Ford Cosworth engine with 260hp (of course also as a naturally aspirated one), a right-hand drive older Caterham from the Academy racing series with cage and the 1.6ltr Rover K-series engine or a newer Roadsport 175 without windshield and with 6-speed gearbox.*

*Then came the day when I got the opportunity to drive the brand-new top model from Caterham, the 485, which in contrast to the CSR260 finally got an official road approval in Germany. It has a Caterham tuned Ford Duratec with 2.0ltr displacement and a power of 240hp at 8.500rpm and a maximum speed of 8.800rpm.*

*This model is the ultimate Caterham for me, in my opinion everything on this car is just perfectly tuned to each other and it comes with the small S3 chassis, which I prefer to drive. And so I couldn't help but to choose this model as my next Caterham.*

*After the red Roadsport 175 was sold faster than expected, the order for the 485 was placed. Since many important things are standard, such as the six-speed gearbox, dry sump, the wide track...only the 13-inch and the limited slip differential had to be spec'd.*

*Afterwards the agonizingly long waiting time began, so that I had to get along practically the whole summer without Caterham. A really hard test, as it turned out quickly. The longer I waited, the more often I caught myself searching the Internet for Caterham videos.*

*The fact that the date of delivery fell in the middle of winter, although September/October was originally mentioned, didn't make things any better.*

*By the way, the long waiting time is due to an unexpectedly strong demand for the 485. For Caterham, the car sells like sliced bread. It seems as if the whole world was just waiting for this model (not that I couldn't understand that).*

*At the end of January, it was finally time for the car to arrive!*

*And now?*

*Now it is delivered and registered and it is winter. Well great!*

Na toll!

Trotzdem unternahm ich letztes Wochenende die Jungfernfahrt mit meinem 485, die Straße war trocken, salzfrei und die Temperatur lag eindeutig im Plus-Bereich.

Herz was willst Du mehr?

Also Helm auf (er hat ja keine Windschutzscheibe), winddichte Jacke an, die Hosenträgergurte angelegt und ab geht's. Und was soll ich sagen, der Wagen ist ein Traum und genau so, wie ich es mir vorgestellt hatte.

Natürlich habe ich ihn noch nicht ausgedreht, aber für kraftvollen Schub ist das gar nicht nötig. Kraftvoller Schub geht praktisch immer, oberhalb von 6.500U/min allerdings wird's bestialisch. Ich erinnere mich noch gut an meine Probefahrt mit dem 485 im Früh-sommer letzten Jahres.

Besonders der unglaubliche Klang des Motors hat mich wirklich beeindruckt, den geradezu brutalen Schub kannte ich ja bereits aus der Probefahrt mit dem CSR260. Dass die Reifen bei diesen Temperaturen nicht funktionieren, verwundert nicht, auch die Auto Bild Sportscar hat sich daran schon die Zähne ausgebissen, wie sie im Heft 02/2014 auch erwähnten.

Tja, und jetzt 2019, fünf Jahre später? Ich habe ihn immer noch, soviel sei gesagt und ich auch nicht vor, das in nächster Zukunft zu ändern.

Gruß Thomas

*Nevertheless, last weekend I made the maiden voyage with my 485, the road was dry, salt-free and the temperature was clearly in the plus range.*

*What more do you want?*

*So helmet on (it does not have a windshield), windproof jacket on, the harness belts on and awayyyyy... And what should I say, the car is a dream and exactly as I had imagined it.*

*Of course, I haven't maxed it out yet, but it's not necessary for powerful thrust. Powerful thrust is practically always possible, but above 6,500 rpm it is brutal. I still remember my test drive with the 485 in early summer last year.*

*Especially the unbelievable sound of the engine really impressed me, the almost brutal thrust I already knew from the test drive with the CSR260.*

*It's not surprising that the tyres don't work at these temperatures, even the Auto Bild Sportscar has already bitten its teeth at it, as they also mentioned in issue 02/2014.*

*Well, and now 2019, five years later? I still have it, and I don't plan to change it in the near future.*

Greetings Thomas



## OKTOBER 2019

Samstag, 05. Oktober

Swiss Classic British Car Meeting Morges

Freitag, 11. bis Sonntag, 13. Oktober

Veterama Mannheim

Samstag, 12. Oktober

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

Sonntag, 20. Oktober

Passenger Ride - Treffen der Engländer, Dierdorf

## DEZEMBER 2019

Sonntag, 08. Dezember

Mitgliederversammlung des Caterham Car Club in Dierdorf

## 2020

tbd.

Neujahrbrunch bei Caterham Deutschland, Dierdorf

## APRIL

Montag, 13. April

Easter Open Day  
Join Caterham at Gatwick  
Ein Auto? Via Flugzeug? oder doch mit dem Seven?

## JUNI

tbd.

Auf den Spuren der Mille Miglia  
Wir sind keine Schwarzfahrer - wie genießen die Stecke, Italien und das Wetter

## AUGUST

Freitag, 31. Juli bis 02. August

Schloss Dyck - Interhationales Caterham und Lotus 7 Treffen

Freitag, 07. bis 09. August

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

## SEPTEMBER

Freitag, 10. bis 13. September

Goodwood Revival  
Wir fahren mit unseren Autos und unseren Schätzchen zum Revival.  
Was besuchen wir noch?

## WEITERE 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

tbd = to be defined

**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

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

Dann maile sie an [info@CaterhamCar.Club](mailto:info@CaterhamCar.Club)  
Alle Termine gelten nur als Hinweise.  
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.



# CATERHAM

