



2018 2nd CATERHAM ACADEMY
 2019 1st CATERHAM ROADSPORT Championship
 2020 1st CATERHAM 270/R Championship



2680 CAT

CHAMPION 2020 LARS HOFFMANN



Caterham Deutschland GmbH
 Königsberger Straße 25
 D - 56269 Dierdorf
www.caterham.de

CATERHAM

cc-c.eu/catDE

RACEFOXX.COM



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 Anzeigenkunden verantwortlich / The advertisers are solely responsible for the content and copyright of the advertisements.

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Copy deadline for the issue

No. 41 - Januar 2022: 10. Dezember 2021

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 2021 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

Inhalt:

CATERHAM-NEWS-Ticker.....	4
Caterham 170.....	4
CATERHAM-Roadshow.....	8
Ein CATERHAM-Händler feiert 25 jähriges Jubiläum.....	11
JUBU Herbstfest.....	12
Telegram-News - Sonntagmorgens	16
Andy's Blog.....	18
Das Seven - Tagebuch.....	18
News and Events.....	20
Einladung zur Mitgliederversammlung.....	20
Check am OBD2-Stecker.....	20
Starterbatterie im Seven - oder „Die unendliche Geschichte“	21
LED im Cockpit.....	22
SPEED THRILLS!.....	27
Carbon - Made in Germany.....	32
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	36
Messenger	36
Nicht ganz Schloß Dyck.....	38
Vogesen - Fredy - Schwarzwald - Vogesen	42
Veranstaltungskalender 2021/2022.....	46



Front Cover:
 Ausfahrt im Regen
 Lydia Lattermann



Rear Cover:
 Seven 170 R

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
 für schwerstkranke Kinder

CATERHAM - NEWS - TICKER

Caterham 170

Als erstes neues Modell seit der Übernahme von CATERHAM CARS durch den japanischen Automobilkonzern VT Holdings tritt der Seven 170 in die Fußstapfen seines Vorgängers, des Seven 160 (in Europa als 165 bekannt), indem er die weltberühmten japanischen Kei-Car-Vorschriften erfüllt. Der 170 ist nicht nur der bisher leichteste Seven der Marke, sondern mit einer Breite von 1470 mm auch 105 mm schmaler als alle anderen Modelle der aktuellen Baureihe und damit auch der kleinste Seven.

Dank der schmalen Suzuki-Hinterachse und 155er Reifen - breitere sind bei dieser Leistung nicht notwendig - kommt der Seven auf eine Gesamtbreite von 1470 mm und ist damit 105 mm schmaler als der Seven S3.

Der 170, Nachfolger des 160, der wegen des damals nicht mehr lieferbaren Motors seitens Suzuki eingestellt werden musste, baut auf dem neuen Suzuki Dreizylinder-Turbo-Motor auf.

Mit der Motorleistung von 84 PS und 116 Nm bei einem Leergewicht von 440 kg beschreibt CATERHAM CARS den

Being the first new model since the acquisition of CATERHAM CARS by the Japanese automotive group VT Holdings, the Seven 170 follows in the footsteps of its predecessor, the Seven 160 (known as the 165 in Europe), by meeting the world-famous Japanese Kei-Car regulations. The 170 is not only the brand's lightest Seven to date, but with a width of 1470 mm it is also 105 mm narrower than any other model in the current range, making it the also smallest Seven.

Thanks to the narrow Suzuki rear axle and 155mm tyres - wider ones are not necessary for this performance - the Seven has an overall width of 1470 mm and is thus 105 mm narrower than a regular Seven S3.

The 170, successor to the 160, which Suzuki had to discontinue because the engine was no longer available, is based on the new Suzuki three-cylinder turbo engine.

With an engine output of 84 hp and 116 Nm at an

Seven als 170, was einem Leistungsgewicht von über 170 PS pro Tonne bedeutet.

Damit ist der 170 auch der leichteste Seven, den CATERHAM CARS jemals gebaut hat.

Ein zusätzlicher Vorteil des reduzierten Designs liegt in seinen geringeren Emissionen.

Auch wenn der Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 6,9 Sekunden absolviert werden kann und die Höchstgeschwindigkeit

unladen weight of 440 kg, CATERHAM CARS describes the Seven as a 170, which means a power-to-weight ratio of over 170 hp per tonne.

This also makes the 170 the lightest Seven ever built by CATERHAM CARS.

An added benefit of the reduced design is its lower emissions.

Even though the sprint from 0 to 100 km/h can

Was sind Japans Kei-Cars?



What are Japan's Kei-Cars?

Kei-Cars machen 41% des japanischen Fahrzeugmarktes aus, sind im Rest der Welt aber so gut wie unbekannt.

Kei-Cars sind definiert über maximal 660 Kubik Hubraum, maximal 3,39 Meter lang, 1,475 Meter breit und 1,99 Meter hoch.

Sie bilden die mit Abstand beliebteste Fahrzeugklasse in Japan. Eine staatliche Förderung durch finanzielle Anreize bei Steuern, der Maut und Parkkosten sorgen neben der Befreiung zur Nachweispflicht eines eigenen PKW-Stellplatzes und der geringen Unterhalts- und Anschaffungskosten für eine hohe Nachfrage.

In vielen japanischen Großstädten, wie Tokio, Osaka oder Hiroshima, sind Kei-Cars bei der Kfz-Zulassung von der örtlich geltenden Pflicht des Stellplatznachweises befreit. Der PKW-Stellplatz des Halters darf sich normalerweise nicht weiter als 800 Meter vom Wohnort entfernt befinden. Einfach auf öffentlichen Straßenraum zu parken, wie in Deutschland üblich, ist in Japan auch für Kei-Cars verboten. Parkplatzgebühren sind im Vergleich zu Deutschland sehr hoch. Der Verwaltungsakt zum Nachweis eines Stellplatzes erfordert Zeit. Der Autokäufer muss ein spezielles Dokument des Parkplatzverwalters beim Händler einreichen, der dieses der Polizei zur Prüfung übermittelt. Die Polizei prüft vor Ort, ob der Parkplatz groß genug für das Auto ist. Zwei bis drei Tage später erhält der Händler eine Parkplakette für Front- oder Rückscheibe und erst jetzt darf das Auto ausgeliefert werden. Bei Umzügen muss der Besitzer dies selbst wiederholen. All dies entfällt bei einem Kei-Car.

Kei-Cars erhalten andersfarbige Nummernschilder. Privatwagen erhalten gelbe Schilder mit schwarzer Schrift, im Unterschied zu anderen Fahrzeugklassen, die ein weißes Nummernschild mit grüner Schrift haben. Gewerblich zugelassene Kei-Cars haben ein schwarzes Nummernschild mit gelber Schrift.

(Quelle: dewiki.de)

Kei cars make up 41% of the Japanese vehicle market, but are virtually unknown in the rest of the world.

Kei cars are defined by a maximum engine capacity of 660 cubic metres, a maximum length of 3.39 metres, a width of 1.475 metres and a height of 1.99 metres.

They are by far the most popular vehicle class in Japan. Government subsidies in the form of financial incentives for taxes, tolls and parking costs, as well as the exemption from the obligation to provide proof of a parking space and the low maintenance and purchase costs, ensure high demand.

In many major Japanese cities, such as Tokyo, Osaka or Hiroshima, Kei-Cars are exempt from the local obligation to provide proof of parking space when registering a vehicle. The owner's car parking space must normally be no more than 800 metres from the place of residence. Simply parking on public road space, as is customary in Germany, is also prohibited for kei cars in Japan. Parking fees are very high compared to Germany. The administrative act to prove a parking space takes time. The car buyer has to submit a special document from the parking administrator to the dealer, who sends it to the police for verification. The police check on site whether the parking space is big enough for the car. Two to three days later, the dealer receives a parking sticker for the front or rear window and only now may the car be delivered. In the case of relocations, the owner has to repeat this himself. All this is omitted with a Kei-Car.

Kei cars receive different coloured number plates. Private cars receive yellow plates with black lettering, in contrast to other vehicle classes, which have a white number plate with green lettering. Commercially registered kei cars have a black number plate with yellow lettering.

(Source: dewiki.de)



CATERHAM-NEWS-TICKER

keit 160 km/h übersteigt, ist der 170 eines der umweltfreundlichsten Autos, die Caterham bisher gebaut hat. Sowohl ULEZ (UK) als auch Euro 6-konform und hat mit 109g/km (WLTP-Zyklus) die niedrigsten CO2-Emissionen von Caterham. (nach WLTP-Zyklus). Er ist sogar umweltfreundlicher als einige Hybridfahrzeuge.

Wie immer sind die Serien-Ausstattungsvarianten enorm. Und neben der S- und R-Variante sind viele weitere Extras möglich.

Der 170S für den entspannten Fahrer verfügt über ein Fünfgang-Getriebe, ein Straßenfahrwerk,



be completed in just 6.9 seconds and the top speed exceeds 160 km/h, the 170 is one of the most environmentally friendly cars Caterham has built to date. Both ULEZ (UK) and Euro 6 compliant, it has Caterham's lowest CO2 emissions at 109g/km (WLTP cycle).

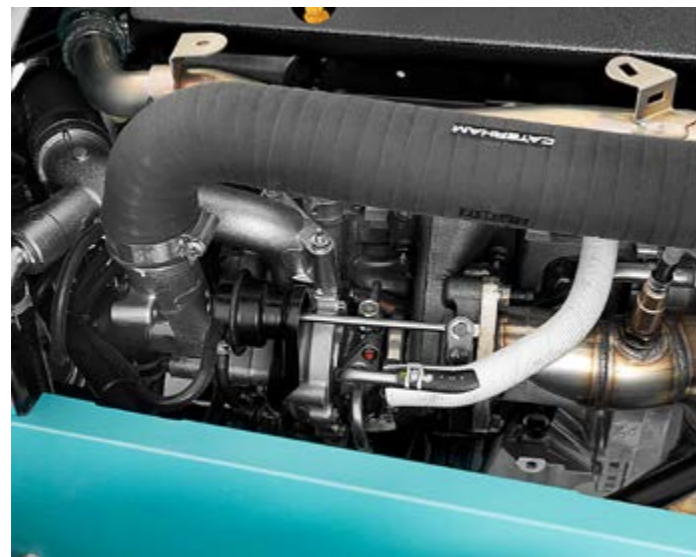
. It's even more environmentally friendly than some hybrid cars.

As usual, the specification options are vast. And in addition to the S and R variants, there are many other extras available.

The 170S, for the relaxed driver, has a five-

speed gearbox, road suspension, 14-inch Silver Juno alloy wheels, full windscreen and weather protection, including bonnet and side window, black leather seats, a Momo steering wheel and a choice of four paint colours.

The 170R, an additional variant not previously available on the Seven 160, features a five-speed gearbox, sports suspension package, 14-inch Black Juno alloy wheels, composite racing seats, four-point harness, limited slip differential, Momo steering wheel, carbon-fibre dashboard and a choice of four paint finishes.

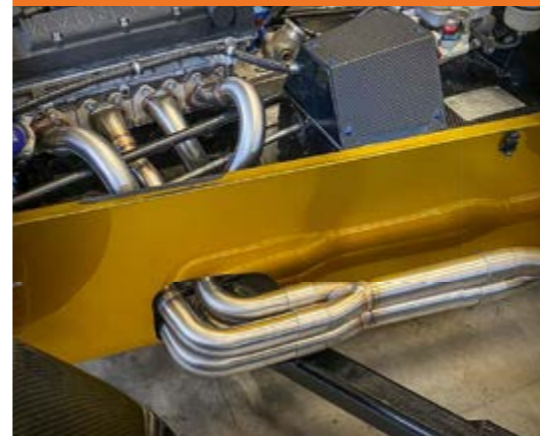


14-Zoll-Leichtmetallfelgen in Silver Juno, eine komplette Windschutzscheibe und Wetterschutz, einschließlich Motorhaube und Seitenscheibe, schwarze Ledersitze, ein Momo-Lenkrad und eine Auswahl von vier Lackfarben.

Der 170R, eine zusätzliche Variante, die bisher für den Seven 160 nicht erhältlich war, verfügt über ein Fünfgang-Getriebe, ein Sportfahrwerkspaket, 14-Zoll-Leichtmetallfelgen in Black Juno, Rennsitze aus Verbundwerkstoff, einen Vier-Punkt-Gurt, ein Sperrdifferential, ein Momo-Lenkrad, ein Armaturenbrett aus Kohlefaser und vier verschiedene Lackierungen.



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

CATERHAM- Roadshow

Fotos von Nils Wruck

Kommt der Kunde nicht zu Caterham - kommt CATERHAM zum Kunden. So in etwa kann man die Idee von CATERHAM DEUSCHLAND definieren, die hinter der Roadshow steckt.



Die CATERHAM ROADSHOW - SOMMERTOUR 2021 startete am Wochenende, den 15. August in Langenhagen bei Hannover.

CATERHAM DEUSCHLAND kam mit zwei Caterham, klassisch auf eine grüne Wiese. Kunden aus dem nördlichen Deutschland konnten so ohne große Anreise einfach mal im CATERHAM Platz nehmen.

Natürlich wurde CATERHAM DEUSCHLAND durch zahlreiche Clubmitglieder unterstützt, denn die Fragen zu einem Seven sind natürlich unendlich ...

The CATERHAM ROADSHOW - SUMMERTOUR 2021 started on the weekend of 15 August in Langenhagen near Hanover.

CATERHAM DEUSCHLAND came with two Caterham, classic on a green field. Customers from the north of Germany were able to take a seat in a CATERHAM without having to travel far.

Of course, CATERHAM DEUSCHLAND was supported by numerous club members, because the questions about a Seven are of course endless ...

If the customer doesn't come to Caterham - CATERHAM comes to the customer. This is roughly how you can define the idea of CATERHAM DEUSCHLAND, which is behind the roadshow.



CATERHAM - NEWS - TICKER

Ein CATERHAM-Händler feiert 25 jähriges Jubiläum *A CATERHAM dealer celebrates his 25th anniversary*



Es war „nur“ ein Passenger Ride-Sonntag, eigentlich ... aber nicht nur wir hatten schon vorher Werbung für das Jubiläum von Kurt gemacht, es war nämlich das Jubiläum 25 Jahre Hoffmann & Rink GmbH.

Klar hat das nicht direkt etwas mit CATERHAM zu tun, aber hätte sich Kurt nach seinem Angestelltenverhältnis im Autohaus Zender/Koblenz nicht selbstständig gemacht, gäbe es heute bestimmt kein CATERHAM DEUTSCHLAND in Dierdorf.

Somit ist es nur berechtigt, wenn wir CATERHAM-Fahrer in Deutschland Kurt zu diesem Jubiläum auch von ganzem Herzen gratulieren.

Actually, it was „only“ a Passenger Ride Sunday ... but we weren't the only ones who had promoted Kurt's anniversary beforehand, because it was the anniversary of 25 years of Hoffmann & Rink GmbH.

Of course, this has nothing to do with CATERHAM, but if Kurt had not started his own business after his employment at the car dealership Zender/Koblenz, there would certainly not be a CATERHAM DEUTSCHLAND in Dierdorf today.

So, it is only right that all of us CATERHAM drivers in Germany should also congratulate Kurt wholeheartedly on this anniversary.



CATERHAM - NEWS - TICKER

JUBU Herbstfest

JUBU Autumn Festival

Fotos und Text von Christian Obermayr

Beim traditionellen JUBU Herbstfest Anfang Oktober verabschiedeten in Münzbach gut 150 Teilnehmer die Saison 2021. Nach interessanten und freundschaftlichen Gesprächen unter Caterham- und Lotus-Enthusiasten ging es auf eine gemeinsame Ausfahrt über die kurvigen Straßen des hügeligen Mühlviertels. Bei Kaiserwetter sorgte der große Zug an Britischen Sportwagen für gehöriges Aufsehen im nördlichen Oberösterreich.

At the traditional JUBU Autumn Festival in Münzbach in early October, a good 150 participants bid farewell to the 2021 season.

After interesting and cordial discussions among Caterham and Lotus enthusiasts, they went on a joint drive over the winding roads of the hilly Mühlviertel region. In perfect weather, the large train of British sports cars caused quite a stir in northern Oberösterreich.



CATERHAM - NEWS - TICKER



Service, Wartung und Tuning im Winter

Nun beginnt für viele Caterham-Fahrzeuge aber wohl bald die Winterpause - nicht so für das Team von JUBU Performance, denn die kalte Jahreszeit nutzen viele Caterham-Besitzer für Service, Reparaturen oder Modifikationen an ihrem Fahrzeug. Dazu Martin Jung, Geschäftsführer von JUBU Performance und Caterham Austria: „Viele Kunden bringen ihr Fahrzeug im Herbst um es in der fahrfreien Zeit bei uns warten oder modifizieren zu lassen - so können sie die nächste Saison ganz stressfrei mit ihrem perfekt gewarteten Caterham starten. Während die Fahrzeuge bei uns sind, stehen sie trocken in einer beheizten sowie überwachten Halle und sehen garantiert keinerlei Schlechtwetter. Ebenso wenig bei unserem Hol- und Bringservice, denn dafür nutzen wir einen geschlossenen Fahrzeughänger“.

Service, maintenance and tuning in winter

Now, however, the winter break is about to begin for many Caterham vehicles - not so for the team of JUBU Performance, because many Caterham owners use the cold season for service, repairs or modifications to their vehicle. Martin Jung, Managing Director of JUBU Performance and Caterham Austria: „Many customers bring their vehicles to us in autumn to have them serviced or modified during the off-season - so they can start the next season stress-free with their perfectly maintained Caterham. While the vehicles are with us, they are kept dry in a heated and monitored hall and are guaranteed not to see any bad weather. The same applies to our pick-up and drop-off service, for which we use an enclosed vehicle trailer“.



Fokus Caterham

Neben den Arbeiten in der Werkstatt kümmert sich die JUBU-Mannschaft im Winter auch verstärkt um den Webshop und Teileversand, denn viele der JUBU-Produkte können auch in Eigenregie am Fahrzeug installiert werden. Weiters wird im Hause JUBU Performance während der Wintermonate auch fleißig an der Herstellung von neuen Produkten zur Verbesserung von Caterham-Fahrzeugen gearbeitet. Der Chef von JUBU Performance dazu: „Heuer waren wir verstärkt mit Lotus-Komponenten am Markt sichtbar, entwickelt und getestet wurden aber auch viele Caterham-Komponenten, welche wir in den kommenden Monaten auf den Markt bringen. Außerdem werden wir in der kommenden Saison auch wieder verstärkt mit Caterham-Rennwagen auf diversen Rennstrecken präsent sein.“ Mehr verrät Jung noch nicht zu dem Thema, man darf also gespannt sein ...

Focus on Caterham

In addition to the work in the workshop, the JUBU team also takes care of the web shop and parts dispatch in winter, because many of the JUBU products can also be installed on the vehicle by the customer. Furthermore, during the winter months, JUBU Performance also works diligently on the production of new products for the improvement of Caterham vehicles. The head of JUBU Performance comments: „This year we were increasingly visible on the market with Lotus components, but we also developed and tested many Caterham components, which we will be launching in the coming months. In addition, we will also be increasingly present with Caterham racing cars on various racetracks in the coming season.“ Jung has not yet revealed more on the subject, so we can be curious ...





Aufruf zur Ausfahrt: 3° ... zieht euch warm an
Call for a blat: 3° ... dress warmly



Meint ihr das passt von der Anhängelast ? Wie viel darf der CAT denn ziehen?
Do you think this fits the towing capacity? How much can the CAT pull?



Bei uns gab es den ersten Reif..... viel Spaß euch!!
We had the first ripening..... have fun you

Das gibt Ärger. Die StVO sagt ganz klar, dass Du in so einem Fall ZWEI Caterhams zum Ziehen einspannen musst.
That's trouble. The StVO clearly states that in such a case you must harness TWO Caterhams for towing.



Viel Spaß und liebe Grüße aus Sankt Peter
Have fun and best regards from St Peter's

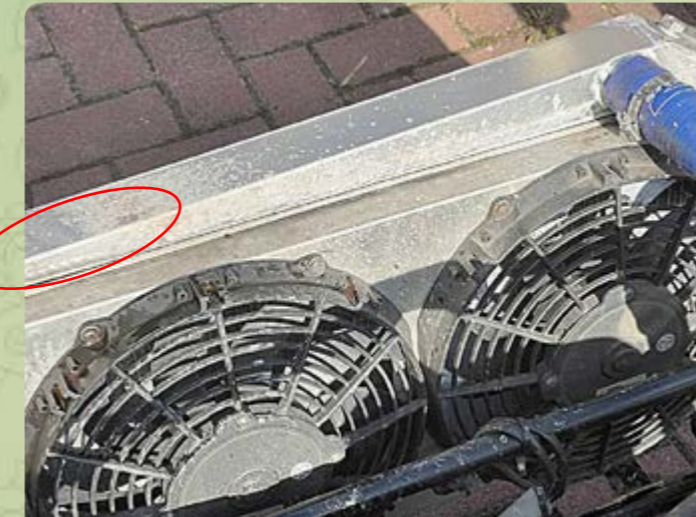
Ist das dann vor- oder nebeneinander?
Is that then in front of or next to each other?

Viel interessanter ist doch die Frage, wie man das mit diesen Spiegelauslegern löst, um am Wohnwagen vorbeischaun zu können ... hab das grad so im Kopfkino
Much more interesting is the question of how to solve the problem with these mirror brackets in order to be able to look past the caravan ... it's in my head right now.

Da gibts Halter für - Andreas hat die doch montiert ;-)
There are holders for them - Andreas has mounted them ;-)



Grüße aus dem Zillertal
Greetings from Zillertal



Ende einer Ausfahrt: Riss im Wasserkasten
End of a ride: Crack in the water box



Fachmännisch geschweißt
Expertly welded



Ausfahrten Ende Oktober ...
Blats at the end of October ...



Andy's Blog

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



So - das ist nun die No. 40.

Vierzig Ausgaben einer Zeitschrift
mit meisten vierzig Seiten, manchmal
ein paar mehr, selten ein paar weniger.

Aber warum machen wir uns die
Arbeit?

Es gibt doch schon eine englisch-
sprachige „Caterham“-Zeitschrift ...

Ja, aber „Lowflying“ besteht zu
99% aus Berichten von der Insel
(Michael: verbessere mich, wenn ich
falsch liege).

Von den ca. 500 Caterham in
Deutschland sind nicht so viele im eng-
lischen Club. Somit hat es nach einem
deutschsprachigen Marken-Magazin
geschrien.

Aber wie auch beim englischen
Magazin, sind im deutschen nur Be-
richte aus Deutschland - es sei denn,
wir klauen uns Berichte aus England
die wir hier vor Ort nicht erzeugen
können. Schade, aber wir versuchen
es weiter auch Berichte aus dem ge-
samten deutschsprachigen Raum zu
bekommen.

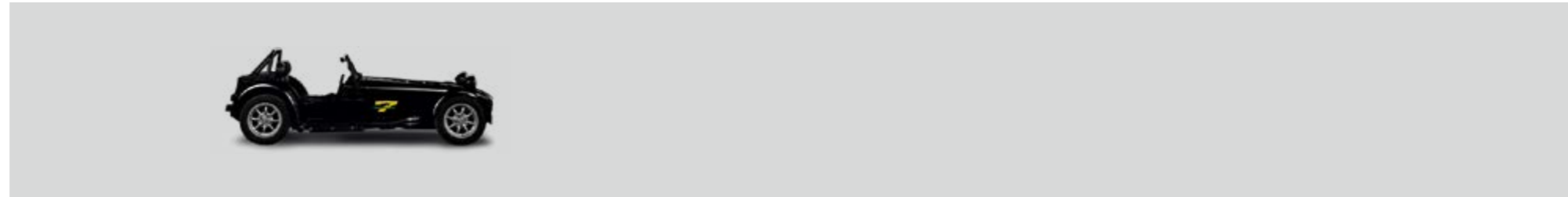
Im Januar 2012 haben wir begon-
nen, wie gesagt, das hier ist die No. 40.
Bis No. 80 ist geplant.
Was (wer) kommt dann? ●



Das Seven - Tagebuch

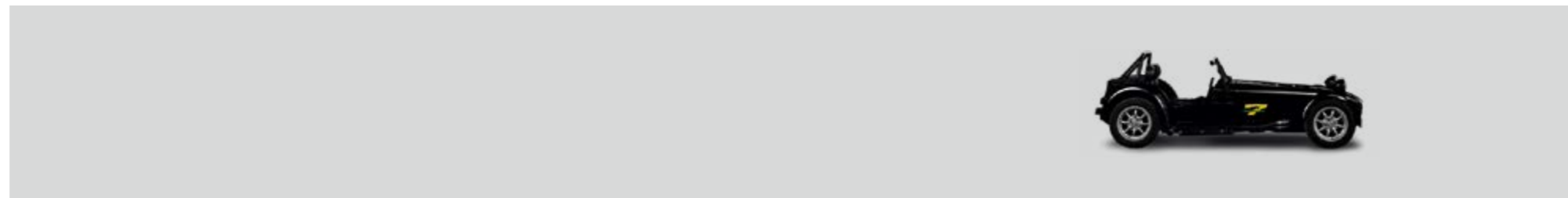
Von Martin Stather

Ach, die Malvern Hills! Wunderbar kann man auf ihnen spazieren gehen und die Aussicht genießen, evtl. ein Picknick mitbringen und dort verzehren oder am Fuß der Hügel einen Pub aufsuchen und dort irgendwas mit Chips in sich hineinschaufeln, gekrönt von einem frischen (und hoffentlich lauwarmen) Ale. Wir entschließen uns für das Erstere, obwohl unsere einheimischen Freunde bedächtig den Kopf wiegen, dann aber zustimmen und eine extra Tasche mit irgendwelchem Zeugs einpacken. Wir fahren also zum Fuß der Hügel, stellen unsere Autos ab (wir im Seven, sie im VW Golf). Man sieht schon, jeder schätzt die Produkte des Heimatlandes der anderen. Frohgemut keuchen wir den schmalen Pfad empor und werden nicht nur mit einem spektakulären Ausblick über Worchestershire sondern auch noch mit einem hohen Himmel belohnt, in dem die Wolken um die Wette schwimmen.



Nachdem wir eine ganze Weile gelaufen sind, läuft mir das Wasser beim Gedanken an die vielen Köstlichkeiten, die wir eingepackt haben, im Mund zusammen und so wird die Picknickdecke ausgepackt. Oha! Jetzt beginne ich die Bedenken unserer Freunde langsam zu verstehen, denn hier oben zieht es leider wie Hechtsuppe. Nachdem die Decke mit Steinen an allen 4 Ecken beschwert zur Ruhe gekommen ist, beuge ich mich in die Kühltasche hinunter und schwupp! Fegt mir eine Windböe die Kappe vom Kopf. Hinterherlaufen leider sinnlos, sie steigt wie ein Drache im Herbst und verschwindet dann irgendwo über den Abhang. So ein Mist! Ausgerechnet meine Lieblings-Clubkappe! Na ja, was soll's, erstmal futtern und her mit dem warmen Bierchen aus der Flasche. Die fürsorglichen Freunde haben für dicke Pullover und weitere Decken gesorgt, so dass wir dekadente Kontinentaleuropäer nicht frieren müssen.

Viel später kommen wir wieder zu unseren Autos zurück - und ich traue meinen Augen kaum. Da liegt die Mütze, eingeklemmt unterm Scheibenwischer mit einem Zettel dran: Ich dachte, Sie hätten sie gerne zurück. Ich bin jetzt mal platt. Offenbar hat sie jemand in der Nähe gefunden und die richtigen Schlüsse gezogen. Watson? Holmes??



Am nächsten Tag lernen wir dafür eine weitere Leidenschaft unserer britischen Freunde kennen. Wir fahren ein paar Kilometerchen nach Stratford upon Avon, besichtigen das Shakespeare-Haus und dann wird ein Ruderboot gemietet für eine kleine Partie auf dem Avon. David hat eine Tüte Kirschen dabei und schon beweist er uns, dass er der Beste ist: im Stone-Spitting-Contest, dem Steine-Weitspucken. Wir müssen ganz schön bescheuert ausgesehen haben, wie wir zu viert im schwankenden Boot stehen, bemüht nicht umzukippen und dabei, Kirschen mampfend, den Stein so weit wie möglich zu spucken. Hat aber einen Riesenspass gemacht. David hat natürlich gewonnen. Dafür durfte er auch anschließend eine Runde im Seven drehen. (Fortsetzung folgt) ●

Dear Diary

Ah, the Malvern Hills! Wonderful to walk on them and enjoy the view, perhaps bring a picnic and eat it there, or find a pub at the foot of the hills and shovel some chips into yourself, topped off with a fresh (and hopefully lukewarm) ale. We decide on the former, although our local friends weigh their heads thoughtfully, then agree and pack an extra bag of some stuff. So we drive to the foot of the hills, park our cars (we in the Seven, they in the VW Golf). As you can see, everyone appreciates the products of each other's home country. We cheerfully pant up the narrow path and are rewarded not only with a spectacular view over Worchestershire but also with a high sky in which the clouds are swimming around.

After walking for a while, my mouth waters at the thought of all the

delicacies we have packed, so the picnic blanket is unpacked. Oha! Now I'm beginning to understand our friends' concerns, because up here unfortunately it's draughty as pike soup. After the blanket is weighed down with stones on all four corners, I bend down into the cooling bag and poof! a gust of wind sweeps the cap off my head. Chasing after it is useless, it rises like a kite in autumn and then disappears somewhere over the slope. What a bummer! My favourite club cap of all things! Well, what the heck, let's eat and have a warm beer from the bottle. The caring friends have provided thick jumpers and more blankets so that we decadent continental Europeans don't have to freeze.

Much later we return to our cars - and I can hardly believe my eyes. There is the cap, wedged under the windscreen wiper with a note on it: I thought you would like it back. I'm flabbergasted now. Obviously someone found it nearby and drew the right conclusions. Watson? Holmes??

The next day we learn about another passion of our British friends

in return. We drive a few miles to Stratford upon Avon, visit the Shakespeare House and then hire a rowing boat for a little cruise on the Avon. David has a bag of cherries with him and proves to us that he is the best at the stone spitting contest. The four of us must have looked pretty stupid standing in the swaying boat, trying not to tip over while munching on cherries and spitting the stone as far as possible. But it was great fun. David won, of course. In return, he was allowed to take a spin in the Seven afterwards.

(to be continued) ●

Andy's Blog

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



Well, that's issue no. 40.

Forty issues of a magazine
with usually forty pages, someti-
mes a few more, rarely a few less.

But why do we bother?

There is already an English-
language „Caterham“ magazine
...

Yes, but „Lowflying“ consists
99% of reports from the is-
land (Michael: correct me if I'm
wrong).

Of the 500 or so Caterhams
in Germany, not so many are in
the English club. So there was a
demand for a German-language
brand magazine.

But as with the English maga-
zine, there are only reports from
Germany in the German one
- unless we swipe reports from
England that we can't produce
here locally. It's a pity, but we'll
keep trying to get reports from
all over the German-speaking
world.

We started in January 2012, as
I said, this is No. 40.

Up to No. 80 is planned.

What (who) will come next? ●



News and Events

Einladung zur Mitgliederversammlung

Es ist schon wieder soweit, die alljährliche Mitgliederversammlung, eine Pflichtveranstaltung nach Vereinsrecht, findet - wie auch letztes Jahr - wieder in Dierdorf statt.

Diesesmal am 05. Dezember ab 11:00 Uhr.

Wir freuen uns, das CATERHAM DEUTSCHLAND uns wieder die Räumlichkeiten zur Verfügung stellt.

Es stehn die üblichen Wahlen an und wir freuen uns, viele Mitglieder und Gäste begrüßen zu dürfen. Die Tagesordnung wird zu gegebenem Zeitpunkt veröffentlicht. ●

Invitation to the General meeting

It's that time again, the annual general meeting, a compulsory event according to the law of the club, will take place - like last year - in Dierdorf.

This time on 05 December from 11:00 am.

We are pleased that CATERHAM DEUTSCHLAND has once again made the premises available to us.

The usual elections will take place and we are looking forward to welcoming many members and guests. The agenda will be published in due course. ●

Check am OBD2-Stecker

Mitten in der Ausfahrt stottert der Motor. Oder er springt nach der Pause nicht mehr an. Was nun? Wohl dem, der einen einigermaßen neuen Caterham besitzt. Hier gibt es nämlich entweder lose im Kabelbaum an der Lenksäule oder unter einem Gummistopfen auf der Fahrerseite unterm Dashboard einen OBD2-Connector. Hat man den Stecker einmal gefunden (und natürlich vorher die offensichtlichen Fehlerquellen wie ‚leerer Tank‘ ausgeschlossen) gibt einem ein mobiles Lesegerät wie dem CR3001 zumindest schon Aufschluss über das Problem.

Wenn man dann hoffentlich eine Anzeige erhalten hat, kann man den Fehler anschließend löschen. Bei meiner Motorsteuerung funktioniert das bei manchen Fehlern erst nach einer Wartezeit von ca. 10 Minuten. Meist funktioniert das Fahrzeug dann wieder und man kann vorsichtig (!) nach Hause oder in die Werkstatt rollen.

OBD2-Hacks

Der OBD-Stecker liefert in den meisten Fällen neben den Fehlern eine Menge Echtzeit-Daten während der Fahrt. Von Geschwindigkeit über Drehzahl, diversen Temperaturen und Winkelstellungen von Sensoren und Aktuatoren ist alles dabei. Diese kann man mit einem ELM327-kompatiblen OBD2-Adapter und einem Mobiltelefon mit der Software ‚Torque‘ live mitschreiben. Sollte der Fehler am Auto nicht geloggt sein, oder nicht immer auftreten, kann man so aus den mitgeschriebenen Live-Daten versuchen, Schlüsse zu ziehen. Die ELM327-Stecker gibt es für wenige Euro mit diversen Schnittstellen (USB-Kabel, Bluetooth, WLAN) im Internet.

Achtung Rover-Besitzer

Die MEMS-Steuergeräte haben Stecker, die den OBD2 ähneln, jedoch liegt hier kein standardisiertes Protokoll an. Die oben erwähnten Geräte und Adapter funktionieren dann nicht, jedoch gibt es spezielle Software, die mit dem Rover-Protokoll zurechtkommt. Dies würde aber den Rahmen dieses Artikels sprengen. (TG) ●

Check on the OBD2 plug

The engine splutters in the middle of the blat. Or it doesn't start again after the break. What now? Good news for anyone who owns a reasonably new Caterham. There is an OBD2 connector either in the wiring harness on the steering column or under a rubber plug on the driver's side under the dashboard. Once you've found the connector (and of course ruled out the obvious sources of error like ‚empty tank‘), a mobile reader like the CR3001 will at least give you some information about the problem.

When you have received a reading, you can then delete the error. On my engine control unit, this only works for some errors after a waiting time of about 10 minutes. Usually, the car then works again, and you can carefully (!) limp home or to the workshop.

OBD2 hacks

In most cases, the OBD connector provides a lot of real-time data while driving, in addition to the errors. From speed to rpm, various temperatures and angular positions of sensors and actuators, everything is there. These can be logged live using an ELM327-compatible OBD2 adapter and a mobile phone with ‚Torque‘ software. If the fault on the car is not logged, or does not always occur, you can try to draw conclusions from the recorded

live data. The ELM327 plugs are available for a few Euros with various interfaces (USB cable, Bluetooth, WLAN) on the Internet.

Attention Rover owners

The MEMS ECUs have connectors similar to OBD2, but there is no standardised protocol. The devices and adapters mentioned above will not work in this case, but there is special software that can cope with the Rover protocol. However, this would go beyond the scope of this article. (TG) ●



Starterbatterie im Seven – oder „Die unendliche Geschichte“

Caterham Cars liefert bis heute alle Neuwagen mit einer Blei-Batterie der Firma Banner aus, die eigentlich für Motorräder gedacht ist. Neben dem für leichte Fahrzeuge nicht zu vernachlässigendem Gewicht (mehr Blei als Batterie) sorgt die Bauform für weitere Sorgen. Kurzschluß in den Zellen, Flüssigkeitsstand zu niedrig oder zu hoch, überlaufende Säure (wo führt der Schlauch eigentlich hin?) und Startprobleme nach der Winterpause sind dem genervten Besitzer wohlbekannt. Was liegt da näher, als ein Wunderwerk der modernen Technik als Ersatz einzubauen? Eine Lithium-Starterbatterie muss her, wie sie mittlerweile von diversen Herstellern angeboten wird.

Für die Lithium-Zellen spricht dabei nicht nur das Gewicht, sondern auch die absolut unkomplizierte Handhabung und die fast schon digital brachiale Stromlieferung, was auch der Grund dafür ist, warum eine ‚kleinere‘ Lithium-Batterie reicht. Den benötigten Strom für den Anlasser liefert die Lithium-Zelle locker, und die Kapazität fällt bei unseren Autos nicht ins Gewicht. In meinem eigenen Cat werkelt seit Jahren ein 950g (!) schwerer LiFePO4-Akku mit 5,5Ah Kapazität und einer Puls-Stromfestigkeit von 200A für 2 Sekunden. Wenn man länger orgelt, sind es immer noch 150A. Die Original-Batterie ist dabei mit 30Ah und 300A spezifiziert. Da mich interessiert hat, wie viele Startversuche ich durch die kleinere Kapazität verschenke, habe ich das Auto direkt nach dem Umbau einige Male gestartet. Bei 25 habe ich das Experiment gestoppt, weil ich dem Motor nicht mehr zumuten wollte. Nun kann man sagen, der Suzuki-Motor startet auch mit 2 Taschenlampenbatterien, aber das nächstgrößere Modell mit 11Ah und 300A für 2 Sekunden versorgt auch zuverlässig einen Duratec-Block.

Bei jedem (guten) LiFePo4 ist eine Schutzschaltung mit verbaut, welche Tiefentladung verhindert und ab einem gewissen Spannungsabfall die Zellen von den Terminals trennt. Wenn das passiert ist, kann man die Batterie nicht mehr mit einem ‚intelligenten‘ Akkulader befüllen, da dieser schlicht und ergreifend keine Batterie an seinen Kroko-Klemmen sieht und den Ladevorgang nicht starten. Daher hat das Modell ‚Lithium XS‘ von C-Tek hat eine Reset-Taste, die kurz einen Ladestrom auf die Kontakte gibt, um die Batterie sozusagen freizuschalten. Manche Lithium-Packs haben diesen Knopf auch direkt am Batteriegehäuse. Falls man nur ein herkömmliches Ladegerät hat, kann man kurz mit einem 12V-Steckernetzteil die Schutzschaltung überlisten. Danach lädt jeder herkömmliche Lader für Blei-Akkus die Zellen auf. Hüten sollte man sich nur vor der Funktion zum Batterie-Reconditioning, die dort verwendeten höheren Spannungen verträgt eine Lithium-Zelle nicht so gut.

Am besten lädt man die Zellen übrigens mit einem passenden Akkulader, den manche Hersteller als Zubehör anbieten. Eine 11Ah Batterie befüllt man so in weniger als 45 Minuten. (TG) ●

The starter battery in a Seven - or „the never-ending story“.

To this day, Caterham Cars delivers all new cars with a lead battery made by Banner, which is actually intended for motorbikes. Apart from the weight (more lead than battery), which is not negligible for light vehicles, the design causes further worries. Short circuits in the cells, fluid levels too low or too high, overflowing acid (where does that tube actually go?) and starting problems after the winter break are well known to the annoyed owner. What could be more obvious than to install a miracle of modern technology as a replacement? A lithium starter battery is needed, as is offered by various manufacturers nowadays.

It is not only the weight that speaks for the lithium cells, but also the absolutely straightforward handling and the almost digitally brute power delivery, which is also the reason why a ‚smaller‘ lithium battery is enough. The lithium cell easily supplies the current needed for the starter, and the capacity is of no issue in our cars. In my own Cat, a 950g (!) LiFePO4 battery with 5.5Ah capacity and a pulse current of 200A for 2 seconds has been working for years. If your engine takes longer to start, it is still 150A. The original battery is specified with 30Ah and 300A. Since I was interested in how many starting attempts, I was wasting due to the smaller capacity, I started the car a few times directly after the modification. I stopped the experiment at 25 successful tries because I didn't want to put the engine through any more. Well, you can say that the Suzuki engine also starts with 2 torch batteries, but the next bigger model with 11Ah and 300A for 2 seconds also reliably supports a Duratec block.

Every (good) LiFePo4 has a protective circuit built in, which prevents deep discharge and disconnects the cells from the terminals when a certain voltage drop occurs. If this happens, you can no longer fill the battery with an ‚intelligent‘ battery charger, as it simply does not see a battery at the crocodile clips and does not start the charging process. Therefore, the ‚Lithium XS‘ model from C-Tek has a reset button that briefly applies a charging current to the contacts to unlock the battery, so to speak. Some lithium packs also have this button

directly on the battery housing. If you only have a conventional charger, you can briefly trick the protective circuit with a 12V plug-in power supply. After that, any conventional charger for lead batteries will charge the cells. The only thing to beware of is the battery reconditioning function, as lithium cells do not tolerate the higher voltages used there very well. By the way, the best way to charge the cells is with a matching battery charger, which some manufacturers offer as an accessory. An 11 Ah battery can be charged in less than 45 minutes that way. (TG) ●



LED im Cockpit

LED in the Cockpit



Das Umrüsten auf LED ist zumindest aus meiner Sicht in Teilbereichen sehr lohnenswert. Ausschlaggebend für diese Aktion waren die wirklich sehr schlecht leuchtenden Standardleuchten, die bei Dunkelheit ein Ablesen vom Tacho und Drehzahlmesser kaum ermöglichten.

Das Tauschen der Leuchtmittel ist ein reines Plug & Play, einzig der Drehzahlmesser muss ausgebaut werden, da sich der Steckplatz hinter einer Dichtung versteckt.

Bei den Kippschaltern kann die Kappe durch Hebeln entfernt werden und das kleine Birnchen mit einer Pinzette vorsichtig herausgeschraubt werden.

Wie immer sollte darauf geachtet werden, dass man keine billigen LED's verbaut.

Ich musste das bei der Nummer 3. feststellen, wovon ich schon einige wegen Ausfall tauschen musste. Diese werden jetzt gegen hochwertige LEDs ersetzt.



The conversion to LED is, at least from my point of view, very worthwhile in some areas. The decisive factor for this action was the very poorly working standard lights, which made it almost impossible to read the speedometer and rev counter in the dark.

Replacing the bulbs is pure plug & play, only the rev counter has to be removed, as the socket is hidden behind a seal.

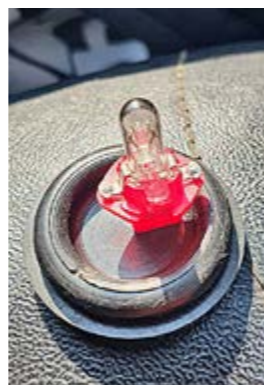
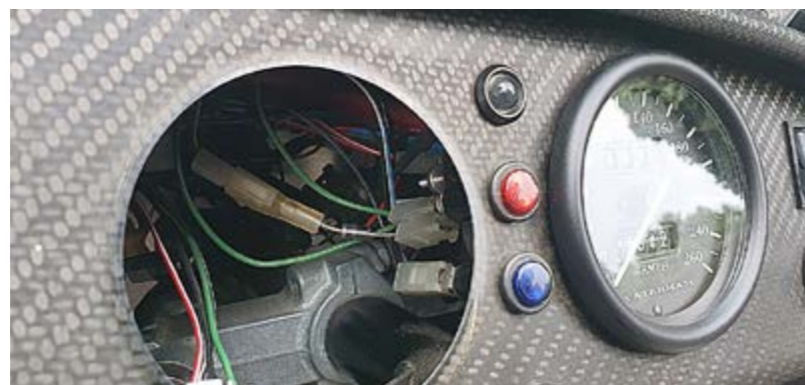
For the toggle switches, the cap can be removed by levering and the small bulb can be carefully unscrewed with tweezers.

As always, care should be taken not to use cheap LEDs.

I had to find this out with the number 3. of which I already had to replace some due to failure. These are now being replaced with high-quality LEDs.



- | | | |
|------------------------------------|----|--|
| Socket/Socket | 1. | T5 W2x4.6d |
| | 2. | BA7S |
| | 3. | BA9S |
| | 4. | E5 |
| Instrumente
Instruments | 1. | Drehzahlmesser/Tachometer |
| | 2. | Warnleuchten (Zündung, Fernlicht, Blinker)/Warning lights (ignition, high beam, indicator) |
| | 3. | Tacho, Öldruck, Tank, Wassertemperatur/Speedometer, oil pressure, tank, water temperature |
| | 4. | Kippschalter/Toggle switch |



Beim Kauf der LED's sollte weiterhin darauf geachtet werden, dass diese ein gleichmäßiges Licht abgeben (3D) und nicht nur in eine Richtung strahlen.

Mein Fazit nach ca. 2 Monaten betrieb:

- Das Armaturenbrett sieht durch die Verwendung der kalkweißen Leuchtmittel moderner aus.
- Die Warnleuchten sind sehr hell, somit sieht man auch bei Sonnenschein, wenn der Blinker aktiv ist.
- Beim Fernlicht, was in der Regel nur bei Nacht benutzt wird, wird man ein wenig geblendet.
- Die Kippschalter würde ich nicht zwingend wechseln, da diese durch die Helligkeit bei Nacht etwas störend sind. Ich habe diese im oberen Bereich mit einem deckenden Stift (Eding) angemalt, was das blenden eliminiert hat.
- Mit der Ausleuchtung der Instrumente bin ich sehr zufrieden und die Nachtfahrten machen wieder Spaß. 🟢

When buying LEDs, you should make sure that they emit an even light (3D) and don't just shine in one direction.

My conclusion after about 2 months of operation:

- *The dashboard looks more modern due to the use of the lime white illuminants.*
- *The warning lights are very bright, so you can see when the indicator is active even in sunshine.*
- *The high beam, which is usually only used at night, is a little blinding.*
- *I would not necessarily change the toggle switches, as they are somewhat annoying at night due to their brightness. I painted the upper part with an opaque pen (Eding), which eliminated the glare.*
- *I am very satisfied with the illumination of the instruments and night driving is fun again.* 🟢

MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



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

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

[WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK](http://www.justaddlightness.co.uk)

cc-c.eu/v6y9

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

cc-c.eu/pril

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



SPEED

THRILLS!

Einmal den Berg hochheizen und alle stehen mit offenem Mund daneben! Willst Du auch? Guckst Du hier:

Race up the mountain and everyone stands there with their mouths open! Do you want to do it too? Look no further:

Der britische Motorsport hat seine Anfänge 1899 mit einer Reihe von Veranstaltungen, die als „Hillclimbs“ bezeichnet wurden, aber der Auslöser war eine Spritztour über eine öffentliche Straße und auf einen Hügel in Bexhill-on-Sea im Jahr 1902. Diese Veranstaltung vereinte die Grundzüge dessen, was später als Sprint und Speed Hillclimbing bezeichnet wurde. Im Jahr 1905 fand dann das erste Bergrennen der Welt auf dem legendären Shelsley Walsh statt, das älteste Motorsportereignis, das noch immer auf seiner ursprünglichen Strecke ausgetragen wird. Shelsley ist aber noch für einiges mehr berühmt, unter anderem dafür, dass die BBC Shelsley Walsh 1932 für ihre allererste Außenübertragung

British motorsport had its beginnings in 1899 with a series of events known as ‚hillclimbs‘, but the catalyst was a joyride down a public road and up a hill at Bexhill-on-Sea in 1902. This event combined the basic features of what later became known as sprint and speed hillclimbing. Then in 1905, the world’s first hill climb took place on the legendary Shelsley Walsh, the oldest motorsport event still held on its original course. Shelsley is famous for much more though, including the BBC choosing Shelsley Walsh for its first ever outside broadcast in 1932! It was also the place where a young rookie called Stirling





auswählte! Es war auch der Ort, an dem ein junger Neuling namens Stirling Moss begann, sich einen Namen zu machen. Er trat erstmals im September 1948 in Shelsley auf, nachdem eine Anmeldung für eine frühere Veranstaltung abgelehnt worden war!

Speed Events ist der Name für die Motorsportarten Speed Hillclimbing und Sprinting. Speed Hillclimbing (gewöhnlich einfach als Hillclimbing bezeichnet) ist der Sport, bei dem ein Auto aus dem Stand über ein Asphaltband zu einem Zielpunkt fährt, der höher liegt als der Start - daher „Hillclimb“. Es wird oft fälschlicherweise mit der Sportart Trial verwechselt, die auf Hügeln ohne Asphalt ausgetragen wird. Sprinting ist ähnlich wie Hillclimbing, wobei viele Teilnehmer beides betreiben, aber auf flachen und im Allgemeinen längeren Asphaltstrecken.

Die Strecken für Speed Events, die heute im Vereinigten Königreich genutzt werden, reichen von bekannten Rennstrecken wie Cadwell Park, Brands Hatch und Mallory Park

Moss began to make a name for himself. He first appeared at Shelsley in September 1948 after an application for an earlier event had been refused!

Speed Events is the name for the motorsport disciplines of Speed Hillclimbing and Sprinting. Speed Hillclimbing (usually referred to simply as Hillclimbing) is the sport of driving a car from a standing start along a tarmac track to a finish point higher than the start - hence „Hillclimb“. It is often mistakenly confused with the sport of trials, which is contested on hills without asphalt. Sprinting is like hillclimbing, with many competitors doing both, but on flat and generally longer tarmac tracks.

Tracks for speed events used in the UK today range from well-known circuits such as Cadwell Park, Brands Hatch and Mallory Park, to historic hillclimbs (where, unlike circuits, the start and finish do not coincide!) such as Shelsley Walsh and

über historische Bergrennen (bei denen im Gegensatz zu Rundkursen Start und Ziel nicht zusammenfallen!) wie Shelsley Walsh und Prescott bis hin zu temporären Veranstaltungsorten auf Flugplätzen, Landgütern und Teststrecken wie MIRA und der Lotus-Strecke in Hethel. Tatsächlich gibt es landesweit mehr Austragungsorte für Bergrennen und Sprints als für jede andere Form des Motorsports.

Prescott, to temporary venues at airfields, estates and test tracks such as MIRA and the Lotus track at Hethel. In fact, there are more venues nationwide for hill climbs and sprints than for any other form of motorsport.



Ab geht die Post!

An jedem Wochenende der Saison (in der Regel von Ende März bis Anfang Oktober) finden im ganzen Land zahlreiche Veranstaltungen statt, von den großen britischen Sprint- und Hillclimb-Meisterschaften bis hin zu zahlreichen Clubveranstaltungen. Es gibt eine breite Palette von Fahrzeugen, die an den Wettbewerben teilnehmen, von V8-Monstern mit mehr als 650 PS und der neuesten Formel-1-Technologie bis hin zu den einfachsten Straßenfahrzeugen, die alle in Klassen eingeteilt sind, die für einen engen Wettbewerb ausgelegt sind.

Hillclimbing ist nicht nur ein britischer Sport, denn in den



Off we go!

Every weekend of the season (usually from the end of March to the beginning of October) there are numerous events taking place across the country, from the major British sprint and hillclimb championships to numerous club events. There is a wide range of vehicles competing, from V8 monsters with more than 650bhp and the latest Formula 1 technology to the most basic road cars, all divided into classes designed for close competition.

Hillclimbing is not just a British sport, as most European countries (from France to Greece) have thriving hillclimbing championships and even an FIA



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

The Home of British Sportcars



87466 Oy-Mittelberg
 Gewerbepark 6

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



meisten europäischen Ländern (von Frankreich bis Griechenland) gibt es florierende Hillclimbing-Meisterschaften und sogar eine FIA-Europameisterschaft und Hillclimb Masters. Ein bemerkenswerter Unterschied zum Vereinigten Königreich besteht darin, dass viele europäische Hillclimbs auf öffentlichen Straßen ausgetragen werden und wesentlich länger sind als ihre britischen Pendanten. Hillclimbing ist auch in Nordamerika (z. B. Pikes Peak und Mt. Washington) und Australien beliebt. Sprinten als Sportart ist außerhalb des Vereinigten Königreichs nicht allgemein anerkannt.

Die Königsklasse der Speed Events im Vereinigten Königreich wird durch die British Hillclimb Championship und die British Sprint Championship repräsentiert, bei denen wir einige der schnellsten Autos, die neueste Technik und die schnellsten Fahrer bei Veranstaltungen in allen Ecken des Vereinigten Königreichs sehen können.

Mit Ausnahme der Motor Industry Research Association (MIRA) und einiger Sprint-Veranstaltungen auf Flugplätzen sind Zuschauer bei allen Speed-Veranstaltungen willkommen, egal wo sie stattfinden. Bei beliebten Veranstaltungen wie Shelsley Walsh, Prescott und Crystal Palace können die Zuschauerzahlen leicht in die Tausende gehen, während der Eintritt bei kleineren Veranstaltungen kostenlos ist und bei den größten Veranstaltungen bis zu 20 Pfund kostet.

Speed-Veranstaltungen sind nicht nur für Zuschauer zugänglich, es ist auch relativ einfach, selbst teilzunehmen. Das breite Spektrum der angebotenen Klassen ermöglicht die Teilnahme für nahezu jedes Fahrzeug, egal ob Straßen- oder Wettbewerbsfahrzeug, nachdem man einige einfache Schritte unternommen hat - im Wesentlichen den Erwerb einer Speed-Lizenz (keine Prüfung erforderlich), den Kauf eines Helms, eines feuerfesten Overalls und von Handschuhen, den Einbau einer Zeitmessstrebe an der Vorderseite des Fahrzeugs und schließlich das Anbringen von gelbem Klebeband um das Kabel zum Minuspol der Batterie.

Es gibt eine große Anzahl von Veranstaltungen (und Meisterschaften) im Angebot. Jede Veranstaltung wird von einem „ausrichtenden Verein“ wie der HSA (Hill Climb and Sprint Association) selbst durchgeführt, der als solcher von der MSA (Motor Schools Association) anerkannt sein muss. Innerhalb bestimmter Richtlinien entscheidet jeder Club über das Format der Veranstaltung, die zu verwendenden Klassen und welche anderen Clubs und Meisterschaften er einlädt.

Meisterschaften werden in ähnlicher Weise organisiert, jede mit ihren eigenen Klassen (die sich in der Regel, aber nicht immer, eng an die von den Veranstaltern angebotenen Klas-

European Championship and Hillclimb Masters. One notable difference to the UK is that many European hillclimbs are held on public roads and are much longer than their UK counterparts. Hillclimbing is also popular in North America (e.g., Pikes Peak and Mt. Washington) and Australia. Sprinting as a sport is not widely recognised outside the UK.

The premier class of speed events in the UK is represented by the British Hillclimb Championship and the British Sprint Championship, where we can see some of the fastest cars, the latest technology, and the fastest drivers at events in all corners of the UK.

With the exception of the Motor Industry Research Association (MIRA) and some airfield sprint events, spectators are welcome at all speed events, wherever they are held. At popular events such as Shelsley Walsh, Prescott and Crystal Palace, spectator numbers can easily reach into the thousands, while entry is free at smaller events and costs up to £20 at the biggest events.

Speed events are not only accessible to spectators, it is also relatively easy to take part yourself. The wide range of classes on offer means that almost any vehicle, road or competition, can take part, after taking a few simple steps - essentially obtaining a speed licence (no test required), buying a helmet, fireproof overalls and gloves, fitting a timing strut to the front of the vehicle and finally putting yellow tape around the cable to the negative battery terminal.

There are a large number of events (and championships) on offer. Each event is run by an „organising club“ such as the HSA (Hill Climb and Sprint Association) itself, which must be recognised as such by the MSA (Motor Schools Association). Within certain guidelines, each club decides on the format of the event, the classes to be used and which other clubs and championships to invite.

Championships are organised in a similar way, each with their own classes (usually, but not always, closely based on those offered by the organisers), scoring systems and a variety of venues to visit.

In the UK, speed events are managed by Motorsport UK (MUK), under whose auspices all speed events fall. Each year the MUK publishes the MUK Yearbook, usually referred to as the Blue Book, which contains all the rules and regulations governing mo-

sen anlehnen), Wertungssystemen und einer Vielzahl von zu besuchenden Orten.

Im Vereinigten Königreich werden Speed-Veranstaltungen von Motorsport UK (MUK) verwaltet, unter dessen Schirmherrschaft alle Speed-Veranstaltungen stehen. Die MUK veröffentlicht jedes Jahr das MUK-Jahrbuch, das gewöhnlich als „Blue Book“ bezeichnet wird und alle Regeln und Vorschriften für den Motorsport im Vereinigten Königreich enthält. Jeder, der an Wettkämpfen teilnehmen oder Streckenposten, Offizielle oder sachkundige Zuschauer werden möchte, sollte einen Blick in diese Publikation werfen.



Heimspiel

Die Deutsche Automobil Bergmeisterschaft steht allen Fahrzeuggruppen offen. In der Division 1 starten alle Tourenwagen (G, N, A, F, H, E1), in der Division 2 alle Rennsportfahrzeuge (E2-Prototypen C3 / CN, und Formel 3 sowie die Formelfreien Monoposto-Rennwagen der Gruppe E2, inkl. Formel 2). Formel 3000 Rennwagen waren ab 2003 nicht mehr punktberechtigt, da einige Bergstrecken nicht für diese Boliden zugelassen sind. Punkte werden pro Rennlauf in der jeweiligen Division vergeben. Die 8 Besten der Gesamtwertung erhalten in Abhängigkeit der Streckenlänge (bis oder über 2500 Meter) ihre Punkte, wobei Gruppeneinteilung und Hubraum keine Rolle spielt.

Im DMSB Bergpokal für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge (bis max. 2000 ccm Hubraum) und in dem der Rennsportfahrzeuge (bis 2 Liter Hubraum), gilt ein ähnliches Punkteschema. Maßgebend sind hierbei die Anzahl der besiegten Konkurrenten in den Hubraumklassen. Eine wahrhaft imposante PS-Parade ist der KW Berg Cup, der sich bei Aktiven wie Fans großer Beliebtheit erfreut. In seinen langen Jahren stehen regelmäßig, zu den Wertungsläufen in Deutschland oder im benachbarten Luxemburg und Österreich, an die 80 spektakuläre Gruppe H und E1 Spezial-Tourenwagen am Ablauf. An und unter der Karosserie eines VW Polo, BMW 320 16V oder Ex DTM Mercedes sind technische Leckerbissen zu finden. So werden beispielsweise Getriebe von Formel 3 Rennwagen verwendet, PS-starke 16- Ventilmotoren eingepflanzt sowie ein enormes Flügel- und Spoilerwerk montiert.

Die privat gemanagten Rennserien, Classic-Berg-Cup, Sportwagen-Bergcup, NSU-Bergpokal, Fiat-Lancia-Sportpokal sowie ADAC Rennsport-Pokale, Gaumeisterschaften (DMV,AvD) und Clubmeisterschaften runden das Angebot in Deutschland ab. Oberste „Liga“ im internationalen Bergrennsport ist die Europabergmeisterschaft (EBM).

torsport in the UK. Anyone wishing to compete or become a track marshal, official or knowledgeable spectator should take a look at this publication.

Home match

The German Automobile Hill Climb Championship is open to all vehicle groups. In Division 1, all touring car groups (G, N, A, F, H, E1) start, in Division 2 all racing cars (E2 prototypes C3 / CN, and Formula 3 as well as the formula-free monoposto racing cars



of Group E2, incl. Formula 2). Formula 3000 racing cars were no longer eligible for points from 2003 onwards, as some mountain tracks are not permitted for these cars. Points are awarded per race in the respective division. The 8 best in the overall ranking receive their points depending on the track length (up to or over 2500 metres), whereby group classification and engine capacity are irrelevant.

In the DMSB Mountain Cup for touring cars and GT vehicles (up to max. 2000 cc engine capacity) and in that of the racing cars (up to 2 litres engine capacity), a similar points system applies. The number of defeated competitors in the displacement classes is decisive here. A truly impressive parade of horsepower is the KW Berg Cup, which enjoys great popularity among active participants and fans alike. In its long history, there are regularly about 80 spectacular Group H and E1 special touring cars on the grid for the evaluation races in Germany or in neighbouring Luxembourg and Austria. Technical delicacies can be found on and under the bodywork of a VW Polo, BMW 320 16V or ex-DTM Mercedes. For example, gearboxes from Formula 3 racing cars are used, high-horsepower 16-valve engines are implanted, and an enormous wing and spoiler system is fitted.

The privately managed racing series, Classic-Berg-Cup, Sportwagen-Bergcup, NSU-Bergpokal, Fiat-Lancia-Sportpokal as well as ADAC Rennsport-Pokale, Gaumeisterschaften (DMV,AvD) and Club Championships round off the range of events in Germany. The top „league“ in international hillclimb racing is the European Hillclimb Championship (EBM).

(Mit Dank an/with thanks to: www.hillclimbandsprint.co.uk und www.bergmeisterschaft.de)

Carbon - Made in Germany

Heute unternehmen wir einen Ausflug ins Hessische, genauer, in den Lahn-Dill-Kreis und noch genauer ins Dörfchen Driedorf mit rund über 2000 Einwohnern. Dort, genau dort, am Dorfrand, liegt unser Ziel, eine ziemlich unscheinbare weiße Halle mit der Aufschrift CR Modelltechnik. Wir parken unseren Seven vor der Halle und werden auch schon vom Besitzer des kleinen aber feinen Unternehmens, Christof Rothe, freundlich willkommen geheißen.

Aller Anfang ist luftig

Angefangen hat das alles mit Profi-Hubschraubermodellen. Ein befreundeter Modellhubschrauber-Konstrukteur, der ein völlig neues Modellhubschraubersystem auf den Markt bringen wollte, das seinen Ansprüchen von Performance, Eleganz und Robustheit genügen sollte, kam zu Christof Rothe. Dann tauchte die Frage auf, ob dieser nicht die Verkleidungs- und Leitwerksteile etc. herstellen könnte. Das führte 1993 zur Firmengründung von CR Modelltechnik. Das war aber nur der Anfang. Dass man hier Qualitätsarbeit bekommt, sprach sich rasch herum und so fertigte der Chef 10 Jahre lang zunächst im eigenen Keller Teile für Hubschraubermodelle.

1996 leistete er sich einen fahrbaren Untersatz, nein, keinen Polo oder Ähnliches, vielmehr bestellte er sich einen Rush-Bausatz. Beim Bau fiel ihm auf, dass die GFK-Teile allesamt ein (un)gehöriges Gewicht besaßen. Da er schließlich über das nötige Know-How verfügte, begann er, die vorderen Kotflügel durch Carbonteile zu ersetzen. Der Beitritt zur 7 IG erschien als logische Folge und nach einem Treffen am Nürburgring widmete Christof sich seiner neuen Homepage, die die Baugeschichte des Rush als work in progress dokumentierte, immer neue Carbon-Bauteile vorstellte und mit seinen damit verbundenen Techniktipps eine stetig anwachsende Zahl von Anfragen generierte. Dabei entstanden auch durchaus Teile, die mit dem Automobilbau eher wenig zu tun hatten, etwa ein one-off-Koffergriff, der ein defektes Teil perfekt ersetzte!

Teile, Teile, Teile

Ab da war die mögliche Produktpalette nach oben offen. Das Problem

Today we are going on an excursion to the state of Hesse, more precisely to the Lahn-Dill district and more precisely to the village of Driedorf with a population of over 2000. There, right there, on the edge of the village, is our destination, a rather inconspicuous white building with the inscription CR Modelltechnik. We park our Seven in front of the building and are warmly welcomed by the owner of the small but fine company, Christof Rothe.

All beginnings are light and airy

It all started with professional helicopter models. A model helicopter designer acquaintance who wanted to bring a completely new model helicopter system onto the market that would meet his demands for performance, elegance and robustness came to Christof Rothe. Then the question arose as to whether he could manufacture the fairing and tail unit parts and so on. This led to the founding of CR Modelltechnik in 1993. But that was only the beginning. Word quickly got around that you get quality work here, and so for 10 years the owner initially manufactured parts for helicopter models in his own cellar.

In 1996 he afforded himself a mobile vehicle, no, not a Polo or anything similar, rather he ordered a Rush kit. While building it, he noticed that the GRP parts all had an (in)appropriate weight. Since he had the necessary know-how, he began to replace the front wings with GRP parts. Joining the 7 IG seemed a logical consequence and after a meeting at the Nürburgring, Christof dedicated himself to his new homepage, which documented the construction history of the Rush as a work in progress, presented more and more new carbon components and generated a steadily growing number of enquiries with his corresponding technical tips. In the process, he also created parts that had little to do with automotive construction, such as a one-off suitcase handle that perfectly replaced a defective part!

Parts, parts, parts

From then on, the possible product range was completely open. The



Christof mit Teilen seiner Nicht-Seven-Arbeit



Sitzrücken für Leder- und Stoffsitze



Kofferraum-Deckel

war eher, dass mit der Produktpalette der Platzbedarf wuchs – Formen und Teile verstopften den Keller und so wurde 2003 eine Halle angemietet, in der bis 2019 produziert wurde. Schon 2018 waren die Platzverhältnisse in dieser Halle wieder ähnlich derer im Keller der Anfangszeit. Durch verschiedene weitere Umstände entschlossen sich Christof und seine Frau, in eine eigene Halle zu investieren (2019), die ihnen neue Möglichkeiten erschloss. Auch heute noch arbeiten die beiden allein in ihrer gemeinsamen Firma.

Damit eröffneten sich weitere Möglichkeiten, denn nun konnte Christof auch Anpassungsarbeiten an Kundenfahrzeugen anbieten, wenn diese sich nicht selbst damit beschäftigen konnten oder wollten. Somit umfasst das Angebot nun auch Montage- und Anpassungsarbeiten im Karosseriebereich und Carboneile für HKT,



problem was rather that the space requirement grew with the product range - moulds and parts clogged up the cellar and so in 2003 a building was rented in which production continued until 2019. By 2018, the space in this building was again similar to that in the basement of the early days. Due to various other circumstances, Christof and his wife decided to invest in their own workshop (2019), which opened up new possibilities for them. Today, the two still work alone in their joint company.

This opened up further possibilities, as Christof could now also offer fitting work on customer vehicles if they were unable or unwilling to deal with it themselves. Thus, the offer now also includes assembly and adaptation work in the bodywork area and carbon parts for HKT, Rush, VM and of course Ca-

CSR-Kotflügel



Rush, VM und natürlich Caterham. Für unseren Caterham bietet Christof aktuell in Carbon die Standard-Kotflügel an, 2 verschiedene CSR-Versionen, einen 3-teiligen Heckdeckel für den S3, die S3 Nase sowie die Composite-Teile, die Nick Bitza entwickelt hat und die bislang über seine Seven-Klinik vertrieben wurden, z.B. Steinschlagschutz, Armaturenbrett, Einstiegsleiste sowie die 620er Nase für den S3. Die hinteren Kotflügel fehlen noch und auch für den SV bietet Christof im Moment noch keine Teile an, aber was nicht ist, kann ja noch werden. Die Rückwand für die Caterham Stoff- und Leder-sitze ist das neueste und ab sofort lieferbare Produkt, Türen befinden sich im Prototypen-Stadium.

Qualitätssicherung

Warum aber, abseits der Optik, verbaut man überhaupt Carbon-Teile? Ganz einfach. Getreu dem Credo Colin Chapmans „add lightness“ beträgt die Gewichtsersparnis bei Carboneilen in der Regel 20 - 30%, in manchen Fällen bis zu 50-60%!

Bei der Kohlefaserqualität hat Christof höchste Ansprüche. Bekannt ist, dass Carbon auf Wasser gerne mal mit Flecken reagiert. Das kommt von einer offenporigen Oberfläche. Außerdem vergilbt das verwendete Harz rasch wg. der allgegenwärtigen UV-Strahlung. Daher verwendet Christof einen in-Mould-Klarlack, der direkt vor dem Laminieren der Teile in die Formen lackiert wird und mit dem Epoxidharz quasi verheiratet wird. Vorteil dabei: das fertige Teil kann geschliffen und poliert und auch bei Bedarf nachlackiert werden, da die Oberfläche nicht offenporig sondern geschlossen ist. Auch die Beschnittkanten sind lackiert. Trotzdem sollten auch Carboneile gepflegt werden, dann halten sie länger.

Inzwischen nehmen die Arbeit wie die angebotenen Teile exponentiell zu, so dass eine weitere, auf dem Firmengelände befindliche Halle, an deren Herrichtung noch gearbeitet wird, wohl bald dazukommen wird. Wenn ihr euch den beeindruckenden Betrieb ansehen möchtet, zögert nicht, Christof freut sich über Besuch und so ganz ohne neue Teile verlasst ihr seinen Betrieb ganz bestimmt nicht.

terham. For our Caterham, Christof currently offers in carbon the standard wings, 2 different CSR versions, a 3-piece rear lid for the S3, the S3 nose as well as the parts that Nick Bitza developed in his Seven clinic (and that Christof manufactures), e.g., stone guard, dashboard, sill trim as well as the 620 nose for the S3. The rear mudguards are still missing, and Christof doesn't offer any parts for the SV at the moment either, but there's always room for improvement. The back panel for the Caterham fabric and leather seats is the most recent product and available immediately, doors are in prototype stage.

Quality assurance

But why are carbon parts used at all, apart from their visual appeal? Quite simply. True to Colin Chapman's credo „add lightness“, the weight saving with carbon parts is usually 20-30%, in some cases up to 50-60%!

Christof has the highest standards when it comes to carbon fibre quality. It is well known that carbon reacts to water with stains. This is due to an open-pored surface. In addition, the resin used turns yellow quickly due to the omnipresent UV radiation. That's why Christof uses an in-mould clear lacquer, which is put into the mould directly before casting the parts and is virtually married to the epoxy resin. The advantage of this is that the finished part can be sanded and polished and also repainted, if necessary, as the surface is not open-pored but closed. The trim edges are also painted. Nevertheless, carbon parts should also be cared for, so they will last longer.

In the meantime, both the work and the parts offered are increasing exponentially, so that another hall on the company's premises, which is still being prepared, will probably be added soon. If you want to take a look at this impressive business, don't hesitate, Christof is happy to welcome visitors and you certainly won't leave his workshop without new parts.

Dashboard



Refurbishpaket des Sitzrückens für Leder- und Stoffsitze



Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members

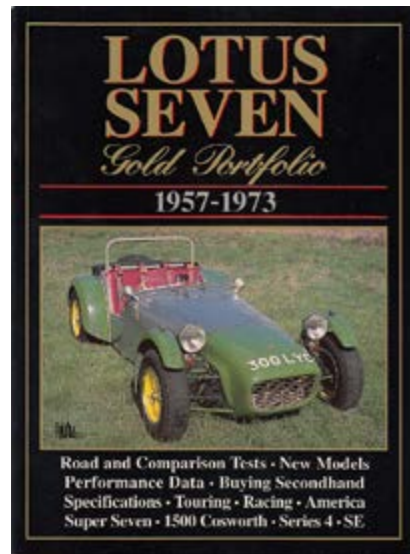
Nicolai Wild - Mörfelden-Walldorf
Mathias Rix - Hamburg
Benjamin Heise - Neunkirchen
Ronny Reichel - Dautphetal
Tanja & Tobis Becker - Berzhahn
Mark Minör - Oberursel /Ts.
Ralf Bücken - Erkelenz
Marco D'Agostino - Schlüchtern
Marc Hageloch - Nürtingen

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
Lotus Seven Gold Portfolio
1957 - 1973
ISBN 185520 3294

Messenger ...

Messenger sind Apps zum Empfangen und Versenden von Nachrichten via Smartphone und meistens auch via PC.

Die meisten Messenger sind kostenlos und können neben Nachrichten auch Fotos, Videos, Sticker und Sprachnachrichten versendet werden.

Doch welcher Messenger ist der Beste?

Oder welcher Messenger wird von den meisten akzeptiert?

Messengers are apps for receiving and sending messages via smartphone and usually also via PC.

Most messengers are free of charge and, in addition to messages, you can also send photos, videos, stickers and voice messages.

But which messenger is the best?

Or which messenger is most widely accepted?

Messenger	In der Gruppe	Kostet
WhatsApp	22%	-
Telegram	52%	-
FB-Messenger	?	-
Signal	17%	-
Threema	15%	€ 3,99
Element	7%	-

Ist etwas, was nichts kostet, umsonst? Oder, wer bezahlt die Server und die Programmierer, die den benutzen Messenger betreiben?

Wie erwirtschaften diese Unternehmen ihre Kosten? Hat irgendwer etwas zu verschenken? Oder ist es nicht besser, für etwas zu zahlen und zu wissen, für was man bezahlt?

Dann kommt auch immer noch das Thema Sicherheit, wer liest mit, wer macht was mit meinen Daten, tausend Fragen, die einen mehr oder weniger nachdenklich gestallten.

Viele Versuche haben wir unternommen, verschiedene, teils kostenpflichtige, teils kostenlose Messenger „flächendeckend“ im Verein einzusetzen - das ist uns aber bis heute nicht gelungen. Im Forum haben wir verschiedene Links hinterlegt - soweit es geht.

Schauen wir doch mal, wer langfristig das Rennen gewinnt ... bzw. schaffen wir es, die kurzfristigen News auf einen Messenger an alle zu versenden? ●

Something being free of charge does not mean it's free. Who pays for the servers and the developers that run the messenger?

How do these companies generate their income? Does anyone have anything to give away?

Or isn't it better to pay for something and know what you are paying for?

Then there is always the issue of security, who is reading, who is doing what with my data, a thousand questions that make you think.

We have made many attempts to use various messengers in the club, some of which are paid for and some of which are free, but we have not yet succeeded.

We have provided various links in the forum - as far as possible.

Let's see who wins the race in the long run ... or can we manage to send the short-term news to everyone on one messenger? ●

Zu spät?!

Wie alt ist Ihr Gutachten?

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



Classic Data

Telefon 0234-23 95 90 0

WWW.CLASSIC-DATA.DE

cc-c.eu/kmsx

Nicht ganz Schloß Dyck



Not quite Schloß Dyck



Es war ein durchwachenes Wochenende, gestartet wurde in Dierdorf bei CATERHAM DEUTSCHLAND. Thomas hatte die Route hin, um und auch wieder zurück vorab geplant und uns allen zur Verfügung gestellt - in welchen Formaten man auch immer wollte.

Ich durfte dann mal wieder die Meute anführen, irgendwie ist das Usus geworden. Das hat aber auch den Vorteil, dass man in Ruhe Gas geben kann, ohne zu drängeln, die flotten Caterham bilden die Vorhut und wir warten dann immer an der nächsten Abbiegung - auch wenn unser Öl dann schon wieder ganz schön ausgekühlt ist.

Wer war übrigens der Erste, den wir bei der Routenführung verloren haben? Thomas natürlich! Handy und Navi haben nicht gereicht, an der nächsten Kreuzung ging es geradeaus - und wer ist abgebogen?

Am Hotel gab es noch etwas Kuddelmuddel, die Zimmerreservierungen waren nicht eindeutig beschrieben gewesen, aber mit etwas Glück und einer kleinen Suite sind wir dann doch alle untergekommen.

Die Spät-Ankommenden aus Hamburg (!!!) und Groß-

It was a mixed weekend, starting in Dierdorf at CATERHAM DEUTSCHLAND. Thomas had planned the route there, around, and back again in advance and made it available to all of us - in whatever formats we wanted.

Once again, I was allowed to lead the pack, somehow this has become the norm. But that also has the advantage that you can accelerate in comfort without pushing, the fast Caterhams form the vanguard and we always wait at the next turn - even if our oil has cooled down quite a bit by then.

By the way, who was the first person we lost on the route? Thomas, of course! Mobile phone and sat nav were not enough, at the next junction we went straight ahead - and who turned off?

At the hotel there was some confusion, the room reservations were not clearly described, but with a bit of luck and a small suite, we were all accommodated.

The late arrivals from Hamburg (!!!) and Groß-Gerau also joined us at the table a little later, so we

Gerau fanden dann am Tisch auch noch etwas spät zu uns, so waren wir für den Samstag dann vollständig bereit.

Erstmalig durften wir übrigens im Innenhof parken, ein Novum, das selbst dem Lotus Club Deutschland mit seinen Exoten nie erlaubt wurde.

Das Hotel „Zum Stern“ in Oberaula kenne ich noch aus den LCD-Zeit, da wurde regelmäßig die Club-Weihnachtsfeier veranstaltet. Auch einige Mitgliederversammlungen hat der „Caterham Car Club Deutschland“ da schon abgehalten.

Das Essen - natürlich für uns mit reserviertem Tisch für morgens und abends - fand in allen Gängen sehr guten Anklang, die „restliche“ Speisekarte verlangt weitere Besuche zum Abarbeiten.

were completely ready for Saturday.

By the way, for the first time we were allowed to park in the courtyard, a novelty that even the Lotus Club Germany with its exotics has never been allowed.

I still know the hotel „Zum Stern“ in Oberaula from the LCD times, where the club Christmas party was regularly held. The „Caterham Car Club Germany“ has also held several general meetings there.

The food - of course for us with a reserved table for the morning and evening - was very well received in all courses, the „remaining“ menu requires

Das Wetter war das ganze Wochenende mehr oder weniger durchwachsen. Aber nichts desto trotz ließen wir die Sevens durch die Wälder fliegen. Immer wieder hatte Thomas Straßen abseits der normalen Landstraße eingebaut - in England nennt man das Single Track Road.

Da passt nur ein Seven auf die Fahrbahn, wenn (falls) mal Gegenverkehr kommt, muss sich einer in Luft auflösen ...

Im Ganzen ein perfektes Wochenende - das die Regentropfen ab 80 km/h wie kleine Nadeln auf die Stirn prasseln, daran hat man sich gewöhnt.

Irgendwie wollen wir so ein Wochenende auch in die nächste Saison wieder einbauen, schon alleine wegen der Speisekarte ...

further visits to work off.

The weather was mixed all weekend. But nevertheless, we let the Sevens fly through the woods. Again and again, Thomas had built in roads off the normal country road - in England this is called Single Track Road.

Only one Seven fits on the lane, if (in case) there is oncoming traffic, one has to disappear into thin air ...

All in all, a perfect weekend - we got used to the raindrops pattering on our foreheads like little needles from 80 km/h onwards.

Somehow, we want to include a weekend like this again next season, if only because of the menu ...



Fotos von Andreas

Vogesen-Fredy-Schwarzwald-Vogesen...

Vosges - Fredy - Black Forest - Vosges ...



Das Freitagsziel war der Aufhänger für das Wochenende und um die Sache nicht zu stressig zu gestalten, haben wir dann auch noch Donnerstag und Montag drangehängt.

Auch in dieser Übernachtungsgelegenheit waren wir ein bekannter Kunde, von alten Hasen aus den 80er Jahren uns empfohlen, für mehrere Treffen mit Schwarzwald- und Vogesentouren genutzt, haben wir uns wieder gerne ins Hotel Auggen eingebucht.

Doch der Reihe nach.

Gestartet ist das Wochenende in Armsheim/Rheinhessen, Thomas und Waldemar kamen am Mittwochmittag teils auf 4, teils auf 6+4 an gedüst. Thomas in seinem 165er, Waldemar mit seinem 1800 VVC im frisch gebraucht gekauften, mit festem Planenaufbau ausgestatteten Hänger an der Zugmaschine von Jürgen Klingen - einige kennen ihn noch aus dem alten Club.

The Friday destination was the main focus of the weekend and in order not to make it too stressful, we added Thursday and Monday.

We were a known customer in the overnight accommodation too, recommended to us by old timers from the 80s, used for several meetings with Black Forest and Vosges tours, we were happy to book into the Hotel Auggen again.

But first things first.

The weekend started in Armsheim/Rheinhessen, Thomas and Waldemar arrived on Wednesday afternoon partly on 4, partly on 6+4. Thomas in his 165, Waldemar with his 1800 VVC in a freshly bought used trailer with a fixed tarpaulin body on Jürgen Klingen's tractor - some of you still know him from the old club.

After a few rounds of Kölsch, chocolate and shortbreads - before, during and after the barbecue - it was time for bed to start the big tour through the Vosges on Thursday. The lunch break alone in a French auberge with the „meal of the day“ - none of us speaks French - is always an experience.

Nach ein paar Runden Kölsch, Schokolade und Shortbreads vor, während und nach dem Grillen - ging es pünktlich zur Betruhe um dann am Donnerstag zur großen Tour durch die Vogesen zu starten. Schon alleine die Mittagspause in einer französischen Auberge mit dem „Tagesessen“ - keiner von uns spricht französische - ist immer wieder ein Erlebnis.

Keine Diskussionen, es wir gegessen, was auf den Tisch kommt, Gazpacho, dann Eisbein mit Kartoffelgemüse, Wasser und/oder Cola und zum Schluss ein Espresso, dann eine Rechnung pro Tisch, so sind wir es gewohnt.

Die Tour ging dann gemütlich durch die Vogesen weiter, das Wetter wurde besser und bald trafen wir am frühen Abend in Auggen ein. Trotz Reservierung fehlte uns ein Zimmer - vielleicht war die Nachbestellung eines Zimmers irgendwie untergegangen. Aber Auggen wäre nicht Auggen, wenn wir nicht auch hier eine Lösung gefunden hätten.

Das Abendessen im Nachbar-Hotel Bären war dann etwas überkandidelt, aber wir sind einig-

No discussions, we eat what's on the table, gazpacho, then knuckle of pork with potato vegetables, water and/or cola and finally an espresso, then one bill per table, that's what we're used to.

The tour then continued leisurely through the Vosges, the weather improved and soon we arrived in Auggen in the early evening. Despite a reservation, we were missing a room - perhaps the re-ordering of a room had somehow gone astray. But Auggen wouldn't be Auggen if we hadn't found a solution here.





too.

Dinner at the neighbouring Hotel Bären was a bit overrated, but we were reasonably fed.

The nightcap took place on our garden terrace, we knew our way around, knew where the wine and beer fridge was, where the list for the drinks was, and then towards very late the fourth Caterham turned up - after Paul had said 10 minutes earlier that it was in front of the hotel - without us having heard the slightest sound of a Caterham ... But that was the wrong hotel.

On Friday, after breakfast, we refuelled, cleaned the windows, and drove on via the Vosges to Switzerland.

A construction site with a huge diversion messed up our route planning a bit. Nevertheless, it was a beautiful

maßen satt geworden.

Der Schlummertrunk fand auf unserer Gartenterrasse statt, wir kannten uns ja aus, wussten wo der Wein- und Bierkühlschrank war, wo die Liste zum Eintragen der Getränke lag, und dann gegen sehr spät tauchte dann noch der vierte Caterham auf - nachdem Paul 10 Minuten vorher meinte, er steht vor dem Hotel - ohne dass wir auch nur das Leiseste von einem Caterham gehört hätten ... Das war dann aber noch das falsche Hotel.

Am Freitag dann nach dem Frühstück tanken, Scheiben putzen und ab ging es wieder via Vogesen in die Schweiz.

Eine Baustelle mit einer riesen Umleitung brachte unsere Routenplanung etwas durcheinander. Trotzdem war es eine schöne Strecke, die - wieder - Thomas erarbeitet hatte. Mit-



route, which - again - Thomas had worked out. Lunch break as always at short notice, fricassee, and peppermint ice cream - one after the other!!! - and when we all would have preferred to be at Fredy's, there were still a few villages with petrol stations and smaller passes to drive through, as we had deliberately avoided the vignette and motorway in Switzerland.

At Fredy's we were not the first, but almost the last in the front row. Well positioned, registered, marked with



dots as registered we went to the CATERHAM burger, fries and drinks - of course after we had greeted Elisabeth and Fredy.

Many familiar faces, a few Germans, Norwegian and many Swiss Seven friends were on site. Time flew by and soon it was time to head back to Auggen - without the motorway it was 2 hours.

The stretch in Switzerland dragged on, the bunch stay-



tagspause wie immer kurzfristig angesteuert, Frikassee und Pfefferminzeis - nacheinander!!! - und als wir dann alle am liebsten schon bei Fredy gewesen wären, waren aber doch noch ein paar Dörfer mit Tankstellen und kleinere Pässe zu durchfahren, wir hatten ja auf Vignette und Autobahn in der Schweiz bewusst verzichtet.

Bei Fredy waren wir nicht die ersten, aber fast die letzten in der ersten Reihe. Gut aufgestellt, registriert, mit Pünktchen als Registriert gekennzeichnet ging es dann zum CATERHAM-Burger, Pommes und Getränke - natürlich nachdem wir Elisabeth und Fredy begrüßt hatten.

Viele bekannte Gesichter, ein paar deutsche, norwegische und viele Schweizer Seven-Freunde waren vor Ort. Die Zeit verging wie im Fluge und bald wurde es Zeit, nach Auggen wieder aufzubrechen - ohne Autobahn waren das 2 Stunden.

Die Strecke in der Schweiz zog sich hin, der Tross blieb schön zusammen und nach der Grenze hatte Thomas „angeblich“ die kürzeste Strecke nach Auggen gewählt.

Mensch, so eine kurvenreiche Strecke wünsche ich mir bei Tage, aber abends um 22:00 Uhr nach einem 12-Stunden-Tag ...

Dauerfernlicht war angesagt, schleichen wollte natürlich auch keiner und die Auto die uns entgegen kam, bekamen halt alle einen Gruß von Hella.

Im Hotel angekommen waren wir dann aber so aufgekratzt, ein zwei Weinchen oder ein paar Biere waren schon notwendig um uns wieder runter zu bringen.

Dann kam der Samstag - Schwarzwald war angesagt.

Nach dem gemütlichen Frühstück und dem pflichtbewussten Volltanken ging es entlang der Deutsch/Schweizer Grenze, Lauchringen war das erste Zwischenziel.

Kaffee und Kuchen stand bereit als wir die Automobilmanufaktur erreichten, ein kleiner Rundgang und dann führte uns unsere Navi-App Richtung Rheinfall - theoretisch. Irgendwie schafften wir es, alle vorgeschlagenen Abbiegungen zu überfahren, sodass wir dann die Schlussetappe der Samstagstour erreicht hatten.



Vor dem Eintreffen am Hotel haben wir uns dann für das Abendessen gut vorbereitet, Brot, Käse, Wurst und was man sonst noch so für einen gemütliches Beisammensitzen notwendig ist wurde kurzerhand im Supermarkt eingekauft.

Am Sonntag trennten sich dann unsere Wege, Paul fuhr direkt nach Hause, wir über die Vogesen mit einer weiteren Übernachtung. Wenn man mehr der Wettervorhersage geglaubt hätte, hätten wir uns das aber sparen können. Nicht nur der Sonntagnachmittag war durchnässt, auch den Montagvormittag hätten wir uns sparen können.

Außerdem waren die Franzosen sehr scharf im Umgang mit den Impfzertifikaten. Ein Genesungsschreiben haben sie im Lokal nicht anerkannt - verhungert sind wir trotzdem nicht.

ed together nicely and after the border Thomas had „supposedly“ chosen the shortest route to Auggen.

Man, I wish I had such a winding route during the day, but in the evening at 22:00 after a 12-hour day ... We had to use permanent high beams, of course no one wanted to sneak and the cars coming towards us all got a greeting from Hella.

But when we arrived at the hotel, we were so psyched that we needed two wines or a few beers to bring us down again.

Then came Saturday - the Black Forest was on the agenda.

After a leisurely breakfast and the dutiful refuelling, we headed along the German/Swiss border, Lauchringen was the first stopover.

Coffee and cake were ready when we reached the automobile factory, a short tour and then our sat nav app led us towards the Rhine Falls - theoretically. Somehow, we managed to pass all the suggested turn-offs, so we then reached the final leg of Saturday's tour.

Before arriving at the hotel, we prepared ourselves well for dinner. Bread, cheese, sausage and whatever else is necessary for a cosy get-together was bought without further ado in the supermarket.

On Sunday we went our separate ways, Paul drove straight home, we went via the Vosges with another over-



night stay. If we had believed the weather forecast more, we could have saved ourselves the trouble. Not only was Sunday afternoon soaked, but we could also have saved ourselves Monday morning as well.

Besides, the French were very sharp about vaccination certificates. They didn't accept a German letter of convalescence in the restaurant - but we still didn't starve.



Veranstaltungskalender 2021/2022

OKTOBER

Samstag, 2. Oktober
 Swiss Classic British Car Meeting
 Morges, Schweiz

DEZEMBER

Sonntag, 5. Dezember
 Mitgliederversammlung
 Caterham Car Club in Dierdorf

RESERVE-TERMINE

Sonntag 03. und 17. Oktober 2021
 Passenger Ride bei Caterham
 Deutschland/Dierdorf

2022

JANUAR

Sonntag, 02. Januar
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

FEBRUAR

Sonntag, 06. Februar
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

MÄRZ

Sonntag, 06. März
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

tbd.

Neujahrsbrunch bei Caterham
 Deutschland, Dierdorf

APRIL

Sonntag, 03. April
 Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Montag, 18. April

Easter Open Day
 Join Caterham at Gatwick

MAI

Sonntag, 01. Mai

Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Donnerstag, 12. bis Sonntag, 15. Mai

Mille Miglia - Schwarzfahrer

JUNI

Sonntag, 05. Juni

Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Dienstag, 21. bis Samstag, 25. Juni

Meet Your Maker
 von Dover bis Westbury

Sonntag, 26. bis Mittwoch, 29. Juni

L7C meets Portmeirion
 Großbritannien

JULI

Donnerstag, 30. Juni bis Montag, 10. Juli

Die Schottland-Tour, von Liverpool über
 Lake District bis Newcastle

Sonntag, 03. Juli

Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Donnerstag, 07. bis Sonntag, 10. Juli

Goodwood Festival of Speed
 Großbritannien

AUGUST

Sonntag, 07. August

Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

Freitag, 5. bis Sonntag, 7. August

Schloss Dyck - Internationales Caterham
 und Lotus 7 Treffen

Freitag, 12. bis Sonntag 14. August

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

Sonntag, 28. August

British Car Meeting/Mollis
 Schweiz

SEPTEMBER

Montag, 29. August bis Montag 05. Sept.

Tour de Alps
 Der Caterham Car Club erfährt die Alpen

OKTOBER

Sonntag, 02. Oktober

Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

NOVEMBER

Sonntag, 06. November

Frührschoppen, unser virtuelles Treffen

DEZEMBER

Sonntag, 04. Dezember

Mitgliederversammlung
 Caterham Car Club in Dierdorf

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

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

2021 MOTORSPORT CALENDER

www.caterhamcars.com

Track-Tool Caterham

www.license-to-race.com

CST Trophy

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

Seven-Treffen

www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

www.isos.ch - Termine

Freies Fahren

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

www.smrc-eurocup.com/events

Int. Treffen vom L7C

www.lotus7.club/whats-on/calendar

tbd = to be defined

Caterham Club Code: cc-c.eu/events = https://cc-c.eu/events

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

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

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

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

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

cc-c.eu/z58f

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

SEVEN 170

