



No. 27 - Juli 2018

Tieffliegen

Das deutschsprachige Markenclubmagazin für
Mitglieder des Caterham Car Club und 7 Enthusiasten





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:

Andreas Seydell
 Grüner Weg 1
 DE 55288 Armsheim
 Anzeigen bitte an:
 herausgeber@tiefflieger.mobi

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

Redaktion:

Andreas Seydell
 Grüner Weg 1
 DE 55288 Armsheim
 Telefon +49 6734 960028
 Telefax +49 6734 960027
 redaktion@tiefflieger.mobi

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

Erscheinungsweise: 1/4-jährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe
 No. 28 - Oktober 2018 ist der 10. September 2018

Der Bezugpreis ist im Mitgliedsbeitrag der Caterham Car Club e.V. enthalten

Auflage: 300 Exemplare

Weitere Fotos:

Mitglieder des Caterham Car Club u.a.

© 2018 Herausgeber

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 Urheberrechts-Verletzung dar, sondern dient als illustrativer Hinweis. Auch wenn diese an den jeweiligen Stellen nicht als solche gekennzeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen.

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

Picture Gallery: Kleine Verrücktheiten.....	4
Andy's Blog	6
Dear Diary - Das Seventagebuch	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	7
Wolfs Caterham - aus Spaß an der Freude	7
News and Events	8
Caterham Promis - Teil 1	10
Passenger Ride	12
Caterham Car Club fährt Drift Experience	14
1on1 Phönixdragway auf der Startbahn	20
Sprint in Rockingham	26
Lotus Seven Club Deutschland	29
Nose Cone Badge	30
Threema 7	31
Caterham CVH, HPC, VX und JPE	32
Mille Miglia 2018	34
Navi 7	36
Caterham Promis - Teil 2	37
Veranstaltungskalender	38

Front Cover:
 Caterham in
 Spa-Francorchamps



Rear Cover:
 Sunset
 Sam Ray - Facebook

Der **Caterham Car Club e.V.** unterstützt die



Stiftung
 für schwerstkranke Kinder

Kleine Verrücktheiten



Das nenne ich mal ein Wide Track Fahrwerk!
Foto: Pål Reenskaug

Nach acht Jahren geht das Maskottchen in Rente ...



... als Erinnerung kommt es in Vinyl auf das Heck.
Foto: Graham Baker



Ob 40, 50 oder 60 - das wünscht sich jeder Sevenfreak!
Foto: Andrew McKay

Hauptsache die Augen sind geschützt!
Foto: Dan Mann



TF 26 ist angekommen - Liegt neben dem PM-Heft.
sind rein zufällig.



Ähnlichkeiten im Design der abgebildeten Objekte
Foto: Michael Eiting



Wie groß ist der Frosch am Steuer des Seven?
Foto: John Briens

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



Tieflieger oder Tieffliegen? Wie übersetzt man „Lowflying“ am besten?

Viele haben immer gemeckert, dass ein Tiefflieger ein Mensch mit niedrigem IQ ist. Natürlich kann man „Lowflying“ besser mit „Tieffliegen“ übersetzen.

Aber wenn wir tieffliegen, was sind wir dann? „Tiefflieger“ - oder?

...

Sind wir wirklich der harte Kern der Szene?

Ein kleiner Aufruf via Mail für etwas zuviel Luft im aktuellen Tiefflieger und schon hat man die Zusage für 3 Vorstellungen und zwei Storys. Jungs, ich freue mich.

...

Wie macht man einen Verein Nichtmitgliedern schmackhaft? Nicht durch Aussperren oder Geheimniskrämerei ...

Deshalb ist unser Forum für alle offen, die sich registrieren - bis auf den kleinen Bereich „Internas“ - aber das gibt es ja überall.

Wir hoffen natürlich dadurch nicht nur Mitleser und -schreiber zu gewinnen, denn jeder der Seven fährt, sollte auch an die Mühe denken, die dahinter steckt für Zeitschrift, Homepage, Treffen organisieren und vieles mehr. Da muss man doch Mitglied werden, auch wenn es nur ist, um zu zeigen, dass man dazu zugehört.

...

Ja, ja, das liebe Forum. Erst machen wir es dicht, dann für öffentlich alle zugänglich - bis auf einen kleinen Bereich ...

Doch irgendwie klappt es nicht so richtig.

Wir werden wohl noch ein bisschen mit verschiedenen Forensoftwarevarianten rumexperimentieren bis wir was echt gutes gefunden haben ...

Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Nächster Stop auf unserer Tour durch das gelobte Land Großbritannien ist Yorkshire, genauer gesagt, York selbst. Eine tolle Stadt mit vielen kleinen Geschäften und Pubs. Am Abend landen wir in einem solchen, die Bedienung, auf deren Vorbau man ein Tablett mit 10 Pint-Gläsern locker unterbringen könnte, schiebt mir 2 davon rüber und klimpert mit den Wimpern: „Thanks mi luv!“ Ich gucke etwas verdattert aus der Wäsche, kennen wir uns? Meine Frau guckt finster. Erst nachdem uns das die darauffolgenden Tage in diversen Geschäften öfter passiert ist, verstehen wir, dass die Leute hier einfach nur distanzlos freundlich zu jedem sind.



Dann fahren wir unser nächstes B&B an. Diesmal ein Herrenhaus, ca. 17. Jahrhundert mit reichlich Land außenrum und, wie sich herausstellt, eigener Kapelle, falls man plötzlich zum Gottesdienst möchte (den eingetrockneten Kaplan muss man dazu wahrscheinlich einfach mit Wasser aufgießen). Jedenfalls, wir fahren vor, der Kies knirscht angemessen, der Gärtner in seinen Wellies stapft mit anerkennendem Blick an uns vorbei. Die Dame des Hauses öffnet, ah! Deutsche mit einem britischen Auto! Sie bittet uns herein, unser Zimmer liegt im Obergeschoss. Also schlepe ich mal eben unser Gepäck rauf, die weil die beiden Damen unten an der Treppe stehen und plaudern. Die Dame des Hauses blickt mir wohlwollend hinterher und bemerkt: „What a strong young man!“ (Daran merkt man, das Ganze ist schon etwas länger her...) Als ich wieder runter komme zischt mir meine Frau zu: „Heute Nacht schließe ich aber das Zimmer ab!“ Am Abend werden wir auf ein Gläschen heruntergebeten (das wird langsam zur Gewohnheit) und der vermeintliche Gärtner entpuppt sich als Hausherr. Wir müssen ihm alles über unser Auto erzählen und wie wir dazu gekommen sind. Unnötig zu erwähnen, dass er selbstverständlich Landrover fährt und vor der Garage dekorativ noch ein 5er BMW rumsteht. Sie erzählen noch ein wenig über ihre Familiengeschichte und dann fällt der Satz, der einfach charakteristisch für den britischen Landadel ist: „You know, we've been here since ever.“ Schon klar, die Vorfahren hatten bereits ihre Höhle in der Gegend als von Jesus noch lange nicht die Rede war.



Das erinnert mich sofort an die Geschichte mit dem Amerikaner, der in England zu Besuch ist und vor einem super gepflegten englischen Vorgartenrasen stehen bleibt. Der Besitzer ist auch gerade zugegen und er fragt ihn, „Sagen Sie mal, wie kommt man denn zu so einem schönen Rasen?“ Der Engländer kratzt sich am Kopf und erwidert: „Einfach wässern und regelmäßig schneiden – 500 Jahre lang.“

Unser Zimmer bietet aber noch eine Attraktion, die wir erst am nächsten Morgen entdecken: Ich stehe in der Dusche (ensuite, d.h. im Nebenraum), aber, wo zum Teufel, geht das Wasser an? Kein Hahn in Sicht, nur der altertümliche Duschkopf ragt aus der Wand. (Fortsetzung folgt)

... im Caterham Car Club:

Hans-Georg Beutner - Ingolstadt

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?

Wolfs Caterham - aus Spaß an der Freude

Wolf Knittig schreibt über seinen Seven

Viele, viele Jahre ist es her, sagen wir in meinen 20ern, da träumte ich von einem schönen Auto für einen jungen Mann und entdeckte zunächst den Seven als solchen. Trotzdem die Optik vielversprechend war: ich las Kit-Car, Spenderfahrzeug und zudem war der Wagen scheinbar nicht für einen fast-2-Meter-Mann wie mich gedacht.

Über ein Jahrzehnt später hatte ich dann wieder diesen Traum vom schönen Auto. Damals noch ungebunden und mit Ersparnissen gerüstet, stieß ich bei meiner Suche diesmal auf die Internetanzeige eines Caterham SV. Kurz schlaugemacht: Länger, breiter... könnte passen! Wenige Tage später stand ich bei Kurt Hoffmann auf der Matte und saß kurz danach zwischen Suzukis in einem Seven. Wow... nichts weich, alles Metall, keine Plastikflächen, keine Polster (außer den Ledersitzen) und ziemlich weit unten im Vergleich zu den normalen Autos außenrum, aber irgendwie doch recht weit oben hinter Lenkrad und Scheibe. Tiefe Sitzwanne sollte angeblich leicht Abhilfe schaffen. Wenige Tage oder Wochen später war ich noch mal da, diesmal hatte Kurt auch Zeit und in Ermangelung eines SV-Vorführwagens, den ich hätte selber fahren können, kutscherte

er mich in Auf den Beifahrersitz geklemmt in einem S3 um den Block; irgendwie lag danach ein unterschriebener Kaufvertrag auf dem Tisch. Ungefähr genau ein halbes Jahr nach dem Erstkontakt konnte ich meinen niegelagerten für mich gebauten Caterham SV mit 1,6l Sigma-Motor beim alljährigen Neujahrsbrunch feierlich in Empfang nehmen. Er ist nun sechs Jahre, hat 40.000 km zurückgelegt und wird mir hoffentlich noch viel Spaß an der Freude bereiten.

Ich, Wolf, bin Baujahr 1978 und an Werktagen in virtuellen Welten unterwegs. Durch meinen Beruf als 3D Grafiker sind einige meiner animierten, meist historischen Rekonstruktionen im Fernsehen (viel TerraX) oder in Museumsausstellungen zu sehen. Inzwischen bin ich auch verheiratet - natürlich haben wir damals romantische Kennenlern-Caterham-Ausflüge gemacht. Wir haben ihn dann natürlich auch als Hochzeitsauto geschmückt und sind mit ihm in die Flitterwochen gefahren. Ich freue mich auf eine Zukunft voll schöner Erinnerungen an Ausfahrten und spaßige Erlebnisse mit meinem wahrgewordenen Traum von einem Auto.

Grüße aus Darmstadt



Nürburgring: 46. AvD Oldtimer Grand Prix 2018



Vom 10.8. bis zum 12.8. 2018 findet am Nürburgring der jährliche Oldtimer-Grand-Prix statt. Wir haben die Möglichkeit, auf dem Markenclub-Areal, Parkplatz B4 ca. 200m vom Haupteingang entfernt bei simplyseven.de zu parken (und abends auch zu feiern). Ein Dauerparkschein für das ganze Wochenende kostet 30 EUR pro Fahrzeug und beinhaltet ein Bonusheft, mit dem man zum Beispiel eine Eintrittskarte für das ganze Wochenende zum Preis einer Tageskarte erwerben kann. Auf dem Parkplatz kann auch gerne gezeltet werden, Dixi-Toiletten und fließendes Wasser stehen zur Verfügung. Der Parkplatz wird von der Ring-GmbH unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, dass wir mindestens 80 Parkscheine abnehmen. Bestellt daher bitte frühzeitig eure Karten unter: <https://goo.gl/forms/P7InGWaVgW6CtB1A3>

Nordschleife: 46. AvD OGP Markenclubrunde



Für Teilnehmer der Markenclubtreffen gibt es am Samstag Vormittag von 11:00-12:00 Uhr die Möglichkeit, die Nordschleife ohne die übliche Barriere an der Touri-Schleuse zu befahren. Der Spaß kostet einmalig € 89,- und hat den Vorteil, dass nicht die üblichen Touri-Fahrer auf der Strecke sind und die Ausfahrt auch für PS-schwächere Fahrzeuge relativ gefahrlos möglich ist. Das Anmeldeformular ist unter http://sevenkarte.fivemile.net/ogp_nordschleife_2018.pdf zu finden. WICHTIG: bei der Nordschleifen-Runde als Club, Lotus Super Seven' oder 'simplyseven' angeben. Es können auch Caterham die jünger als 30 Jahre sind an der Runde teilnehmen. Dies bitte auf der Anmeldung vermerken („Ausnahmeregelung gemäß Vereinbarung“). Die Anmeldung für die Nordschleife muss jeder selbst an die Ring-GmbH senden, nicht an uns!

Ein Forum für alle

Wir haben unser Forum für alle geöffnet. Das heißt, jeder, der sich registriert, kann im Forum schreiben. Lesen können sowieso alle. Wir wollen damit Seven-Interessierten auch die Möglichkeit geben, Fragen zu stellen, bevor man sich einen Seven kauft und nicht erst, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist. Wer glaubt, Seven fahren zu wollen, sollte sich mit bekennenden Sevenfahrern auseinander setzen können. Denn fast nirgends kann man so schnell Geld kaputt machen, wie bei einem falschen Sevenkauf, sei es, weil man für einen teuer bezahlen Seven nur noch einen Trostpreis erhält oder weil sich das Schnäppchen als Schrottchen heraus stellt. Natürlich können auch wir via Ferndiagnose nicht die Spreu vom Weizen trennen, aber manchmal ist ja doch irgendwie ein Bekannter in der Nähe oder es kennt jemand den Seven - weil die Welt ist klein, grad in dieser Szene.



300 Likes bei Facebook

Am 23. Mai 2018 war es so weit: 300 Likes bei Facebook hatten wir erhalten - oder gewonnen? Es freut uns schon, wenn ein noch junger Club durch seine Arbeit so positiv auffällt, dass er trotz seiner noch geringer Mitgliederzahl doch einem breiten Publikum positiv auffällt. Wir werden weiter machen - auch wenn im Moment durch die DSGVO unser Facebook-Likes-App auf der Homepage nicht so tut wie es soll. Aber auch da werden wir eine Lösung finden. Wie können wir sonst noch unsere Leistung messen?

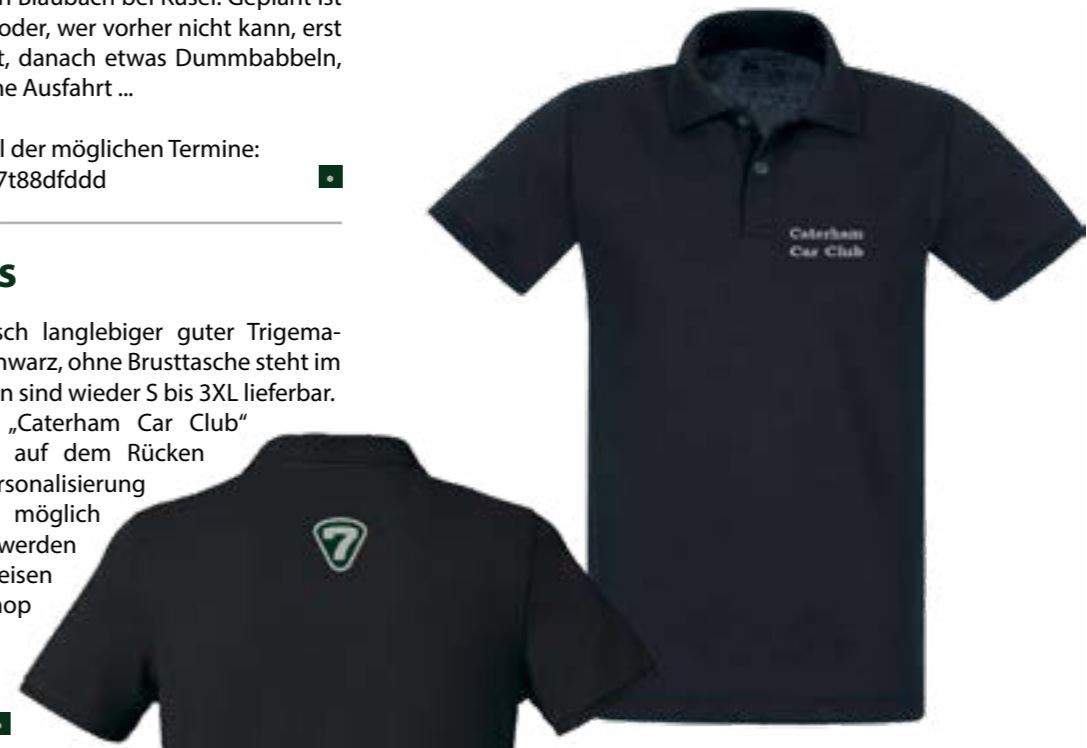
- Durch neue Mitglieder. Immer wieder kommt ein Aufnahmeantrag per Post oder Mail.
- Durch Teilnahme an Veranstaltungen.
- Durch Feedback im Forum, per Mail, Telefon, WhatsApp oder ähnlichen Messengern - oder auch ganz persönlich bei einem Treffen.

Spontanes Treffen in Blaubau/Kusel

Wir planen ein spontanes Treffen in Blaubach bei Kusel. Geplant ist Anreise - wer will - Freitag Abend oder, wer vorher nicht kann, erst Samstag früh. Dann eine Ausfahrt, danach etwas Dumbbabbeln, Abendessen, Frühstück, wieder eine Ausfahrt ... Wer hat Lust? Hier der Doodle für die Vorauswahl der möglichen Termine: <https://doodle.com/poll/na5zkw37t88dfddd>

Trigema Poloshirts

Das klassische Poloshirt in typisch langlebiger guter Trigema-Qualität, im ersten Stepp nur in Schwarz, ohne Brusttasche steht im Moment in der Planung. Als Größen sind wieder S bis 3XL lieferbar. Auf der linken Brustseite wird „Caterham Car Club“ zweizeilig in Silber eingestrickt, auf dem Rücken wieder unser Logo. Auch die Personalisierung am linken Kragen wird wieder möglich sein. Sowie die Preise feststehen, werden wir in einem Newsletter darauf hinweisen und es auch in unseren Shop einstellen. Allerdings findet die Anfertigung nur nach einer größeren Sammelbestellungen statt.



Schloss Dyck 2018



Die Tickets sollen über unsere Homepage geordert werden. Auf der Startseite auf „Alle Veranstaltungen anzeigen“ klicken und dann nach Schloss Dyck suchen. Hier könnt Ihr die Ticket bestellen, das Hotel reservieren und bitte das Porto - falls Ihr die Tickets vorher zugesandt haben wollt. Wie schon geschrieben, können wir nur unseren Platz durch den Kauf von Ticket sichern. Ein Zelt haben wir auch wieder organisiert - nur das Buffet werden wir dieses Jahr etwas kleiner ausfallen lassen.

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



Teil 1 Caterham Promis

Wer fährt alles einen Caterham? Gibt es da auch bekannte Gesichter darunter? Evtl. sogar Promis? C-Promis aus: „Ich bin ein Mächtgern-Sternchen – holt mich bloß hier raus!“ zählen hier natürlich nicht.

Text von Heiko Runkel

Ich habe einmal recherchiert, ob es neben Kurt Hoffmann und mir noch weitere Prominente Caterham-Fahrer gibt :-)

Da es sich um einen englischen Roadster handelt, sind die meisten Promis ebenfalls Engländer. Interessant ist, das Caterham meist von Musikern und Sportlern gefahren wird.

Das hauptsächlich Sportler Caterham fahren, kann ich nachvollziehen. Denn man muss schon etwas sportlich sein um einen Caterham angemessen bewegen zu können, bzw. erst einmal in einen Caterham ein bzw. auszusteigen – insbesondere wenn das Regenschuttdach geschlossen ist. Zu den prominenten Sportlern zählen hier allerdings nicht nur Rennfahrer, sondern auch bekannte Gesichter anderer Sportarten.

Das auch vermehrt prominente Musiker einen Caterham besitzen, verwunderte mich. Schließlich ist der Sound eines Caterham nicht unbedingt ideal für die geschulten Ohren eines Musikers. Dies Begebenheit erschloss sich mir erst bei näherer Analyse der von den Musikern produzierten Kompositionen ...

Ebenfalls befinden sich viele Piloten unter den Caterham Besitzern. Am bekanntesten ist hier die Spitfire-Staffel der Royal Air Force in Middle Wallop. Die Piloten dieser Staffel fliegen auch gerne tief - mit ihren Caterhams.

Anbei ein paar Bilder von prominenten Caterham-Fahrern.

Die Namen der Promis findet ihr auf der vorletzten Seite des Tieffliegers. Zu jedem Bild gibt es einen kleinen Hinweis auf die Person. ■



No. 1: Hat seiner erste Fahrt mit dem Caterham ein ganzes Lied gewidmet.



No. 2 : Der wohl bekannteste Caterham-Auftritt im Serien-Fernsehen. Wer könnte KAR-120C vergessen....



No. 9: Er hat mit Van Morrison, Peter Gabriel, David Gilmour, Chuck Berry, B.B. King, Tom Jones, Ringo Starr, Eric Clapton, Pearl Jam, Norah Jones, Paolo Nutini, Sting, Herbert Grönemeyer, u.a. gespielt. Privat spielt er gerne mit seinem Caterham.



No. 10: War mal im Team von M. Schumacher. Geheime Quellen behaupten, das ein Defekt seines Caterham im Jahr 2002 das Ende seiner Karriere einleitete.



No. 11: Wer auf einem Fuß tanzen kann – der kann auch Caterham fahren!



No. 3: Ein Mann mit beachtlicher Sammlung sehr exklusiver Automobile mit großvolumigen Motoren. Dennoch ist auch ein Caterham mit von der Partie – denn Hubraum ist nicht alles.



No. 4: Hat sich des Öfteren mit M. Schuhmacher duelliert. Geheime Quellen versicherten uns, dass er seine Motorsportlichen Fahrkünste erst nach dem Kauf eines Caterham erlangt hat.



No. 12: Einer der ersten Fahrer eines Caterham SV...



No. 13: Unsere geheimen Quellen sind sich sicher, dass 99% seiner Fahrzeug-Konstruktionen Plagiate seines Caterham S3 sind.



No. 14: Hat sich von seinem Kollegen (No. 5) einmal den Caterham ausgeliehen und ist seitdem bekennender Caterham-Fahrer!



No. 5: Das Gesicht spricht Bände von einem exzessiven Leben. Wieviel davon sein Caterham beigetragen hat ist uns allerdings unbekannt.



No. 6: Ihr Mann hat schon unzählige Autos getestet und besitzt viele exquisite Sportwagen. Sie ist da bodenständiger und fährt einfach ... Caterham.



No. 15: Beruflich muss er rote Autos mit Pferd fahren. Privat kann er sich zum Glück aussuchen, welches Auto er fährt – nämlich Caterham!



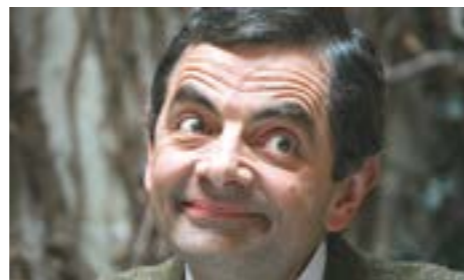
No. 16: Ein Ritter auf zwei Rädern mit viel Gold um den Hals. Nahezu idealer Körperbau für einen S3.



No. 17: Er setzt nie seinen Cowboy-Hut ab – auch nicht im Caterham!



No. 7: Kennt sich mit Bällen aus und ist einer von vielen Sportlern, die einen Caterham besitzen.



No. 8: Wenn er so Caterham fährt, wie in seinen Filmen, dann ist er gern gesehener Gast bei der Repair and build up Unit von Caterham-Cars.



No. 18: Bekannter Geizkragen der Caterham-Szene. (Spart die Lackierung und putzt lieber mit Stahlwolle) – sein Lieblingsbuchstabe ist das „C“



No. 19: Alan Shearer (ehemaliger Stürmer der englischen Nationalmannschaft)



No. 20: Er drehte die wohl schnellste Runde im Caterham auf der Teststrecke Dunsfold Aerodrome in Surrey.

Testfahrten? Nicht für uns, wir sind nur zum Anfixen da ... Passenger Ride - Rundfahrt um Caterham Deutschland

15. April 2018, die vierte Passenger Ride in Dierdorf war angesagt - morgens zwar noch etwas kühl, doch dafür trocken und Sonnenschein war vorhergesagt.



Bilder und Text von Andreas & Sybille Seydell

Es war mal wieder soweit - treffen für die eingefleischten Hasen, um sich bei Kurt auf eine Bratwurst und ein bisschen Fachsimpeln zu treffen. Ziel für uns - wie immer - ein paar Interessierten den Mund wässrig machen, den Senf vor und/oder nach deren Probefahrten dazu zugeben.

Zuerst stellt man den Jungs natürlich den 165er vor und lässt sie dann in einem 270er eine kleine Runde selber fahren. Kurt fährt dann natürlich - wie ist es anders zu erwarten - auch noch mit seinem 620er auf eine Runde. Die Frau steht mit zwei kleinen Hunden da, da hat unsereins natürlich erst einmal Skrupel ihr das wahre Leben mit einem Caterham zu erklären. Als sie dann aber auch noch wie selbstverständlich grinsend von der anschließenden gemeinsamen Probefahrt (ohne Hunde!!!) hinter dem Lenkrad sitzend zurück kommt, denkt man doch, man hat beiden das Leben mit einem Caterham schmackhaft gemacht.

So war auch dieses Wochenende wieder ein schönes Anfixen für ein paar zukünftige Freunde.



Erst mal eine Reihe probesitzen ...

Eine Bratwurst bekommt hier jeder der vorbei schaut

Das wäre schon ein feines Maschinchen ...



Was macht man mit
einem Drift-Kursus
in der Mittags-
pause?

Caterham Car Club fährt Drift Experience

Bilder von Wolf Knittig und Text von Andreas Seydell



Mit Kurt war alles schon beim letzten Treffen der Vorstände mit ihm abgestimmt, es fehlten nur noch die ersten Teilnehmer.

Thomas hatte dann die Idee, auf unserer Homepage eine Anmeldung für 5 Clubmitglieder pro Drift Experience zu ermöglichen. Gesagt getan - im Nu lagen für den 1. Mai vier Reservierungen für die Mittagspause der Drift Experience vor.

Der Feiertag kam näher - und das Wetter kündigte Wind und wenig Sonne an. Kurt erzählte uns später, dass sie am Vortag vor lauter Wind Schwierigkeiten hatten, das Zelt aufzubauen ...

Aber nichts desto trotz verabredeten wir eine grobe Lumpensammlertour/Sternfahrt. Das bedeutete Wolf kam zu mir, wir sammelten dann Alex



rum, aber die Aussage, das wir zum Caterham-Driften wollten - alle drei, denn Thomas war noch nicht da - öffnete uns die Schranken. Ein paar Mopedfahrer, die auch ins Infield wollten, mussten leider draußen bleiben :-)

Oben angekommen, Kurt, seine Crew und seine Gäste begrüßt, blies uns der übliche kalte Wind entgegen - aber diesmal noch kälter und noch kräftiger.

Wie schon gesagt, Kurt hatte am Vorabend Probleme das Zelt aufzubauen ...

Bei Yvone gab es mehr als einmal einen Becher heißen Kaffee, ein paar Kekse und schnell kam man mit den Driftern und/oder Beifahrern ins Gespräch.

Die üblichen Fragen nach



ein und trafen uns mit Thomas vor Ort bei Kurt im Infield hinter dem Fahrerlager.

Wolf brach gegen 8.00 Uhr auf, war um 9:00 Uhr bei mir, 5 nach 9 standen wir bei Alex vor der Tür - er wollte grad' Brötchen zum Frühstück holen. Nix da, wenn zwei warmgefahrenere Seven vor der Tür stehen, dann geht es los - nix mit Frühstück!!! Ein kurzes Stück Autobahn, dann ab über den Hüsrück ein paar schöne kurvige Strecken - mit und ohne Baustellenumleitungen, mit und ohne kleine Schleifen für eine kurze Waldpause ..., dann runter zur Mosel und wieder hoch in die Eifel.

Die Zufahrt am Congress-Hotel zicke bei uns nur kurz

Urlaubsfahrten, Alltagstauglichkeit kamen wie immer - gut das die unterschiedlichsten Seven zur Erklären und Bestaunen vor Ort waren. Dann kam die Mittagspause, die Vormittagsteilnehmer gingen, die Nachmittagsteilnehmer rückten langsam an und wir konnten endlich auf die Bahn.

Dachten wir - kam doch Lars erst mal mit einer Außer-der-Reihe-Driftpassagierin um die Ecke um ein paar Donuts und etwas Gummirauch über die Landschaft zu verteilen.

Alex machte dann den Anfang und fuhr ein paar Runden über die Strecke. Wolf folgte und ehe wir uns versahen, schnappte sich Kurt Thomas 165er Und versuchte auch



The Home of British Sportcars



Official Caterham Service Partner

Web: brit-sport.de
Phone: +49 172 6428392



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

krampfhaft ein paar Donuts hinzulegen - doch ohne LSD (limited slip differential - nicht was ihr wieder denkt) klappt das einfach nicht. Dann kam auch mal der große bunte SV für ein paar Runden bevor Alex wieder sein Glück versuchte. Warm wurde einem auch nicht beim Driften, so blieben nach ein paar Runden von uns nur Zeit uns bei Kurt zu bedanken und das Infield für ein Mittagshäppchen zu verlassen. Natürlich findet man am 1. Mai nicht überall um dieses Uhrzeit noch etwas zu Beißen, aber die Eifler sind nette Leute und haben uns ein nettes Lokal empfohlen.

Das ganze kann an jedem Driften-Termin von Kurt wiederholt werden, Mittagspausen gibt es jedes Mal.



Motorsport gibt es in vielen Varianten - die 1/4 Meile ist eine davon ...

1on1 Phönixdragway auf der Startbahn

Wenn man erst einmal Caterham fährt, kommt einem nach einer Weile in den Sinn, etwas mehr als nur die Straßen zu nutzen. Wenn einem dann noch hier und da diverse Motorsportwerbungen am Straßenrand ins Auge fallen - tja, dann geht es zum nächsten Truckerparkplatz zum ADAC-Slalom.

Nach einigen Erklärungen, der üblichen technischen Abnahme und einer Proberrunde, dann die Wertungsrunden - doch wie war das mit dem links oder recht vorbei oder sogar durch die Gasse fahren? Die anderen



ADAC-Slalom in Gau Bickelheim

unterwegs sind, findet auch eine bessere Einweisung für Anfänger statt, man kennt sich natürlich aus der Szene hier und da. Es kommen auch einige Bekannte nur so zum Zusehen. Man kann in Ruhe mit dem Luftdruck experimentieren, schafft die Runden

Auf dem Hockenheimring in der Sachskurve innen vorbei



Slalom beim CST in Worms

Fahrzeuge sind quer gemischt durch die Autowelt, ein Ascona crasht am Ziel quer schleudern durch die Lichtschranke - der Rettungshubschrauber muss kommen, ein Posten, der da abseits der Strecke im Weg stand, ins Krankenhaus fliegen. Nun ja, ist irgendwie nicht so mein Metier ...

Danach kam dann der CST dran.

Hier und da - z.B. in Worms hin und warten auf die Runden die man drehen kann. Da hier mehr Leichtbaufahrzeuge

immer in ordentlicher Zeit, aber ist als Anfänger immer noch Meilenweit von den Besten entfernt. Aber viele Freundschaften findet man hier und die Wochenenden werden nicht langweilig.

Nur - man muss es regelmäßig machen um Erfahrungen und ein Gefühl für den Seven zu bekommen - aber wer hat das schon als Selbstständiger?

Dann kommen wir zur nächsten Variante: Das Osterwochenende mit dem Lotus Club Deutschland Gast beim Renault Alpine Club „LE TURBOT“ auf den Hockenheimring.

Am Samstag in mehreren Gruppen den kleinen Ring geschult bekommen, am Sonntag dann freies Fahren mit einem recht gemischten Feld.

Es macht schon Spaß in der Sachskurve die etwas schwereren Fahrzeuge auszubremsen und innen zu überholen - aber die roten Nummernschilder - haben die denn gar keinen Respekt?

Anscheinend nicht!

In der Boxengasse hört man denn Gespräche wie „hab ihn letzte Woche fertig geschraubt und wenn er hin ist, dann hab ich noch einen in der Garage, dann bau ich den halt den auf.“

Nun ja, sich mit den Typen auf der Strecke anlegen, muss nicht sein. Dafür ist



Kleine Schlange bei der Einfahrt

mir mein Caterham zu schade.

Dann doch lieber etwas, wo einem nicht so viel in die Quere kommen kann.

Nach langer sportlicher Pause - sieht man mal von ein paar Runden bei Joachim in Chenevieres zwischen den SMRC-Läufen ab - kamen wir dann bei einer Ausfahrt an



einem ehemaligen Militärflughafen neben dem Industriegelände Pferdsfeld vorbei.



Die Einfahrt mit Preisliste

Als dann noch ein Freund mir erzählte, dass dort auch dieses Jahr wieder 1/4-Meilen-Rennen stattfinden, war die nächste Motorsportvariante in Planung.

Drei Veranstaltungen sind von 1on1 dieses Jahr geplant, an der ersten habe ich sicherheitshalber mit meiner 14"-Winterbereifung teilgenommen.

Doch eins nach dem anderen.

Die Zufahrt zum Gelände war Freitag ab 18:00 Uhr geöffnet, also Caterham auf den Hänger, alles Ballast in der Garage gelassen, und 17:55 Uhr am Tor ...

Nein, ein paar Meter davor. Die Schlange war übersichtlich, eigentlich hätte ich mehr erwartet für so eine Wochenendveranstaltung.

€ 20,- Für die Zufahrt zum Fahrerlager





Die 1/4 Meile - noch recht jungfräulich



Stellplatz war genügend vorhanden

(mit Gespann) plus 2 X € 15,- Zutritt (das erste Armbändchen) für's Wochenende, Sybille hat mich schon am Freitag begleitet, das waren ganz vernünftige Preise.

Als wir dann um die Ecke kamen, verstanden wir jedoch die Welt so nicht mehr ...

Zufahrt ab 18:00 Uhr? 3/4 der Stellfläche war schon mit Zelten, Wohnmobilen und Fahrzeugen belegt oder durch ein paar Stühle und Seile reserviert.

Natürlich haben wir für unseren Hänger noch ein Plätzchen gefunden und den Seven abgeladen. Dann folgte bei schönstem Sonnenschein ein Rundgang um die Trucks, Zelte und Rennwagen.

Es war alles vertreten, was 2 oder 4 Räder hat und das von ganz großen Funny Cars bis zu Kinder-Dragster und -Motorrädern (jr-Klasse), die nur 1/8 Meile fahren.

Der Abend wurde kühl, und so sind wir erst einmal zum Schlafen nach Hause gefahren - nicht im Caterham, der stand neben seinem Anhänger.

Am nächsten Morgen waren wir dann wieder pünktlich vor Ort um den Caterham zu melden.

Ein lange Schlange hatte sich schon gebildet und einem Start



Alles dabei, vom Hotrod über den 1600 L bis zum Funny Car

ab 9:00 Uhr sah ich als unmöglich an. Ein bisschen Durchfragen ergab, dass die Straßenfahrzeuge in der Schlange abgenommen wurden, um 9:30 Uhr sowieso erst die Fahrerbesprechung stattfand und anschließend erst - mit abgenommenem Meldebogen - das Startgeld bezahlt werden konnte.

Aha - also Beginn 9:00 Uhr ≠ Beginn Rennen sondern Veranstaltungsbeginn.

Also wartete ich brav in der Schlange und dann kam die technische Abnahme. Man sah das Nummernschild, sah sich den (schon am PC) ausgefüllten Meldebogen an, fragte nach einer Bedeckung der freien Arme bei Sprint (ich hatte der Einfachhalber meinen Grünmann dabei) und schwups die letzte Frage, ob man mangels Scheibe die Startnummer auf die Kotflügel schreiben dürfe ...

Dann ging es gemütlich zur Fahrerbesprechung in dem die Regeln, Anstellspuren und Reihenfolge der einzelnen Phasen erklärt wurden.

Wenn man dann das Glück hat, sich bei der Besprechung direkt neben dem Melde- wohnwagen zu stellen, dann geht das

Fenster auf, die Meute steht hinter einem und man erhält als einer der ersten das nächste Armbändchen, € 30,- für einen Tag.

So - jetzt konnte es losgehen - könnte ...

Vortritt an so einem Wochenende haben aber die Junioren. Als kam alles vorgeprescht, was zwar aussah, wie ein richtiger Dragster, Funny Car oder Drag Motorrad - nur der Maßstab stimmte nicht für uns Große.

Alles so im Halfscale mit besseren Rasenmähermotoren oder ähnliches - und wie gesagt, nur über die 1/8 Meile.

Es wurde also Zeit, sich anzustellen. Die zwei rechten Spuren waren für Test- und Abstimm-Sprints vorgesehen, die mittlere und linke für die, die sich in der Amateur- klassen via Zeitindex messen wollen. Hierbei ist es das Ziel, möglichst nahe an eine gesetzte Zeit zu kommen, ohne diese zu unterschreiten - klang für mich als Anfänger schon recht profihft.

Nachdem die Junior-Klassen durch waren, kam es zur ersten Unterbrechung - es gab Probleme, die Lichtschranke der 1/4 wollte nicht. Irgendwann gab man auf, versprach das Problem in der Mittagspause zu





Vier Spuren zur Startaufstellung

beheben und ließ uns erst einmal auf die Stecke los.

So jetzt kam er, der erste Start bei einem 1/4 Meilen Rennen ohne Zeitnahme - doch was war das neben mir? „Ein VW Golf R32“ berichtete der Streckensprecher, „ein seltenes Exemplar“ - kein Wort über den niedlichen Caterham auf der rechten Spur ...

Dann nach der Aufstellung im Vorstart einen kleinen Burnout und langsam an den Startpunkt herantasten. Das Spiel mit der Startampel beginnt: erst die kleinen Weißen alle zum Leuchten bringen, dann auf den Start warten - die Orangen beginnen nacheinander zu leuchten und bei Grün - dann gehts ab.

Doch wo war der Golf? Hatte er das Grün übersehen? Schade, ich hätte es schon gerne einmal gewusst.

Also zurück auf Start, nee, so schnell ging es nicht. Aber wenn man sich gleich wieder hinten anstellte, ging es doch recht flott, bis zur Mittagspause habe ich noch zwei Starts hin-

bekommen, einmal gegen einen Kübelkäfer mit Softtop und 200 PS. Der ging durch seine gute Hinterachstraktion auch ganz gut ab - aber nicht gut genug - schön vernascht.

Wären der Mittagspause dann ein großes Gewusel auf der Strecke, man suchte den Fehler der Zeitmessung für die 1/4 Meile - fand ihn aber nicht. Also hieß es auch am Nachmittag wieder nur Test- und Abstimm Spuren zum Anstellen.

Das Teilnehmerfeld füllte sich weiter, die Schlangen wurden länger, es kamen viele Straßenmotorräder und Poser dazu - natürlich, wo kann man für so kleines Geld ganz legal man zeigen, was die eigenen zwei oder vier Räder so drauf haben.

Mein ersten Rennen nach der Mittagspause habe ich verpatzt, den zweiten Gang nicht reinbekommen, d.h. einmal mehr kuppeln, da war der Kübelkäfer fast weg - und dann noch zu früh vom Gas - was für eine Schande!!!

Mein fünfter Start an diesem Tag dann gegen einen Firebird feinsten Natur, schön aufgemotzt, mit Bremsfallschirm. Mensch, hat der mich vernascht ...

Vom Firebird vernascht



- Technische Abnahme** **Mit Schuhcreme die Startnummer auf dem Kotflügel**
- GoPro eingeschaltet?** **Ab zum Vorstart ...**
- Bildfolge: Caterham SVR 200 gegen einen Golf R32** **Kübelkäfer mit 200 PS gegen Caterham mit 200 PS**



Sprint in Rockingham



Am Freitag den 18.5. haben wir uns mit dem leeren Trailer auf nach ROCKINGHAM gemacht. CATERHAM CARS hatte unser Auto in der Werkstatt um den noch ausstehenden IVA Test vorzubereiten. Das ist wie ein TÜV Check, mit Abgastest und allen Kontrollen, da der ACADEMY Seven ja selbst aufgebaut wurde.

Bilder und Text von Kurt Hoffmann

Den Test hat er dann beim 2. Anlauf auch bestanden.

Danach hat ALEX BETTS, der Serviceleiter in der CATERHAM Werkstatt in CRAWLEY, den Wagen für LARS für die Rennstrecke vorbereitet: FOAM SEAT eingebaut, den wir vorher hier in Dierdorf in einem anderen Seven angepasst hatten, die Motorsport Beklebung angebracht, sowie weitere im Motorsport vorgeschriebene



Veränderungen durchgeführt.

Darren hat uns den Wagen mit Sattel-schlepper dankenswerter Weise rennfertig mit nach Rockingham gebracht, wo wir nur noch fahren mussten.

Vorab sind die Fahrer mit Streckenkennern die Strecke zu Fuß abgegangen und haben jede Kurve und jeden Einlenk-punkt erklärt bekommen.

Dann kam die Fahrerbesprechung und los ging es in die Autos.

ABBI HAY und LUCY HART sind die Betreuer der 60 Fahrer und haben alle Jungs und Mädels fest im Griff.

Da gibt es kein Zögern oder Diskutieren etc. wenn ABBI brüllt, sitzen alle in 30 Sekunden angeschnallt in ihren Autos und warten auf ihr Kommando um rauszufahren.

ABBI kennt jeden Fahrer mit Namen, das ist schon erstaunlich und er ist immer ansprechbar, genau wie LUCY, DARREN und Motorsport Direktor SIMON LAMBERT.

Bei den Trainingsläufen war LARS immer unter den ersten 8 dabei.

Es fahren jeweils 30 Autos in zwei ACADEMY - Grids.

Bei den Wertungsläufen riskierte Lars einmal etwas viel und kam mit den Rädern auf die Wiese.

Da aber nur der schnellste Lauf beim Sprint zählt, war das nicht weiter tragisch, denn er hatte noch 2 Läufe vor sich.

Bei diesen Läufen verbesserte er sich so sehr, das er am Ende den 2. Platz in seiner sehr starken Gruppe belegte.

(Die ersten 9 waren 0.6 Sekunden auseinander und zum Ersten hatte LARS lediglich eine Differenz von 0.06 Sekunden).



LARS hatte versucht auf der Handy Stoppuhr diese Zeit zu reproduzieren, was weder ihm noch mir gelang. 0,06 ist einfach NICHTS.

Im Gesamtfeld konnte er über alle 60 Fahrzeuge sogar noch den 3. Platz belegen, was aber nicht für Punkte etc. gewertet wird.

Der Respekt der britischen Teilnehmer war LARS schon seit den ersten Begegnungen gewiss.

Mit dem 2. Platz hat er hier unterstreichen können, das er Nervenstark ist und auf den Punkt Leistung abrufen kann.

Nun wird es allerdings sehr viel schwieriger, da die nächste Veranstaltung in BRANDS HATCH am Samstag, den 02. Juni dann die erste Wheel to Wheel Rennveranstaltung ist.

In seiner Gruppe sind aus meiner Sicht 10 richtige Granaten die auch siegfähig sind. Dazu kommt noch das LARS in Brands Hatch noch nie gefahren ist, die britischen Teilnehmer aber ständig dort und auf den anderen Strecken am testen sind bzw. schon früher mit Ihren Fahrzeugen an Track Days dort teilgenommen haben.

Das bedeutet, dass LARS hier absolut im Nachteil ist wenn es um die Streckenkenntnis geht.

Wir sind trotzdem frohen Mutes, das die 4 x 30 Minuten freies Training ausreichen das er eine gute Performance hinkommt.

Und der Papa ist ja auch noch da, der ihm den einen oder anderen Tipp geben kann.

Wir sind gespannt und freuen uns auf das erste richtige Rennwochenende und werden natürlich wieder hier berichten. ■

Gab's das nicht schon 'mal?

Lotus Seven Club Deutschland

Story von Andreas Seydell

... das gab's doch schon einmal? Einer der alten Hasen hat uns diese Seiten geschickt - von einem Lotus Seven Club in Düsseldorf ist hier die Rede, geleitet von Richard Spelberg.

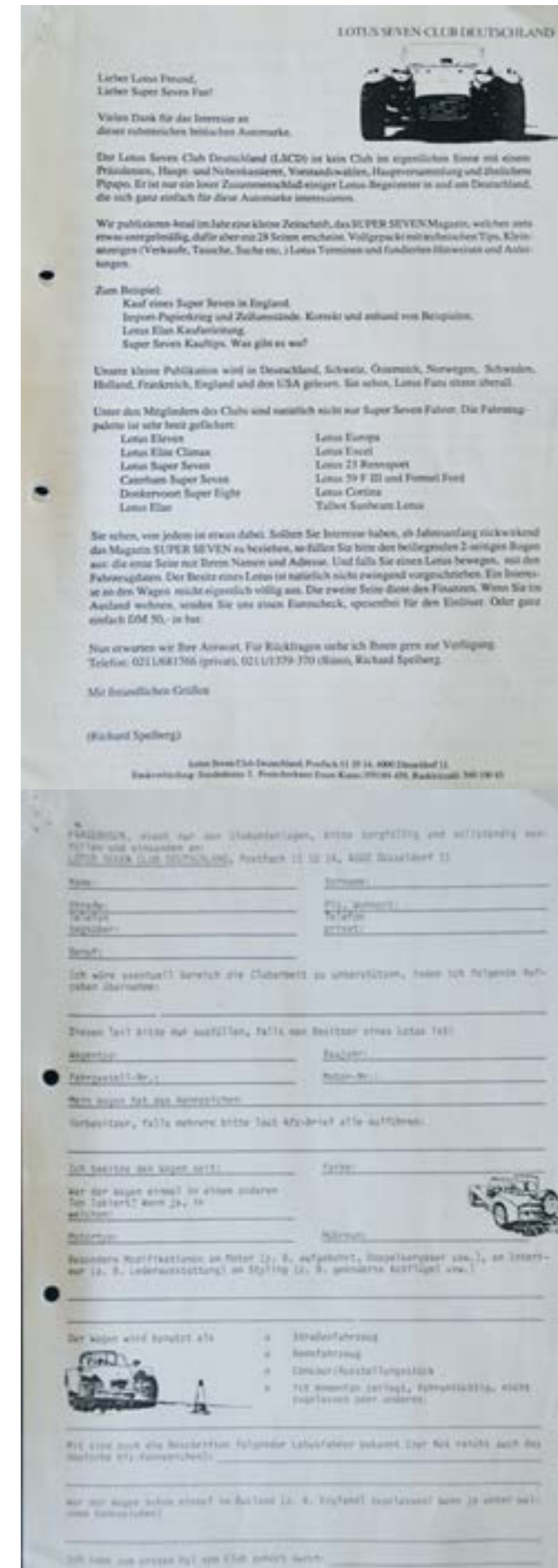
60 Mitglieder hatte der Club, man spricht von 15 im harten Kern. Richard Spelberg war auch so ein extrem vernarrter Seven Freak wie ...

Nun ja, viele gibt es nicht, die einfach sagen, wir müssen etwas gemeinsam organisieren und dann einen Verein gründen. Viele sitzen in der Eck und warten, das einer vorbei kommt und machen erst dann mit ...

Richard konnte natürlich noch nicht auf die modernen Hilfsmittel wie WhatsApp, Internet und eMail zurück greifen um seinen Verein zu gründen und zu führen. Aber er setzte sich fleißig an die Schreibmaschine, tippte Formulare und regelmäßige Newsletter zum Kopieren, selbst das ging natürlich nicht so einfach vonstatten. Viel Handarbeit und Fleiß waren auch schon damals - oder grade damals - notwendig, um einen kleinen Verein aufzubauen und am Leben zu erhalten.

Trotzdem blieb ihm noch die Zeit, mit Freunden in England Rennstrecken zu besuchen und regelmäßig kleine lokale Treffen in Düsseldorf Oberkassel zu organisieren.

Leider ist Richard viel zu früh verstorben - ich hätte mich gefreut, mit ihm zusammen zuarbeiten. ■



Das Badge auf der Nase - der kleine Betrüger des vernarrten Sevenbesitzers

Nose Cone Badge

Story von Andreas Seydell

Der Deal zwischen Colin Chapman und Graham Nearn war perfekt - aber dann waren der S4 und der anschließend wieder aufgeweckte S3 ja keine Lotus mehr.

Was nun?

Graham Nearn taufe deshalb seinen Fahrzeug in „Super Seven“ um, gebaut von CATERHAM CAR SALES.

Die ersten Pressefahrzeuge hatten zwar noch das Lotus-Badge auf der Lenkradnabe aber auf der Nase thronte eine Badge auf dem „Lotus“ durch „Seven“ und die Initialen von Anthony Colin Bruce Chapman auf Caterham Cars Sales geändert waren. Ein neues Logo war geboren, nur - keiner wollte es haben.

Jeder Sevenkäufer orderte für seinem Seven das originale Lotus-Badge, denn bis auf die „Beschriftung“ war die ersten Seven ja noch von Chassis, über Motor und Achsen aus den gleichen Zukaufteilen aufgebaut, wie die letzten Lotus S3 - und Caterham Cars der überregionale Lotus-Seven Händler, der natürlich auch Lotus-Ersatzteile im Lager hatte.

Über die Farbgebung dieses CCS-Aufklebers ist - ob Schwarz/Chrom oder schon gelb/grün - übrigens nichts bekannt.

Das mit dem Logotausch ist übrigens in der deutschen Tuning-Szene nicht anders. So fahren z.B. viele Brabuskunden nach dem Verlassen der Brabus-Verkaufsräume mit ihrem neuen, leistungsoptimierten

Mercedes nach nebenan in die Daimler-Werkstatt und lassen sich den ersehnten Stern montieren.

Aber zurück zu Caterham und Lotus ... Schon 1977, die Firma war in Caterham Cars Ltd. umbenannt worden, entstanden die ersten Badges, die von den Käufern akzeptiert wurden.

Es waren der gelb/grüne SUPER 7 TWIN CAM-Aufkleber sowie der schwarz/chrom SUPER 7 SPRINT-Aufkleber. Die Verkaufszahlen stiegen, man fasste Mut und bestellte hochwertige Emalie Badges (aus Schweden), die gebraucht heute noch immer auf ebay hoch gehandelt werden.

Es kamen dann die unterschiedlichsten Badges zum Einsatz und man setzte auch das Wort Caterham in die Kopfzeile.

So wurden dann zu jedem speziellen Modell auch das passende Badge gefertigt, ob SPRINT, SUPER SPRINT, COSWORTH, BDR oder HPC, bis - ja bis zum berühmten ...

16 VALVE Badge.

Diese Badge wurde dann über alle Rover-Varianten eingesetzt - außer ... Natürlich nicht, wenn wieder etwas besonderes vor der Tür stand.

Und so bekamen dann ab dem Jahr 2007 alle Seven das 50 YEARS Badge.

Egal ob R400 oder R500, CSR200 oder CSR 260, man war schon stolz auf 50 Jahre Seven, auch wenn man da selber erst im 34 Jahr war.



Aber wie so alles im Leben, gibt es immer irgendwann große Veränderungen.

Da waren dann doch zwei F1-Rennställe, die bei LOTUS im Namen hatten. Das ging ja gar nicht! Also nahm Tony Fernandes kurzerhand ein paar Dollar in die Hand und kaufte kurzerhand CATERHAM CARS Ltd.

Somit war plötzlich ein CATERHAM nicht mehr nur ein Seven, sondern auch ein Formel 1 Rennwagen. Fernandes hatte großer vor, vom Fahrrad, über Motorräder und Karts, selbst mit Renault Alpine bandelte man an, um eine Kleinserie A110-Nachfolger zu bauen.

Zusätzlich kamen noch der AeroSeven und der SP 300 R ins Programm.

Da konnte man dann natürlich nicht einfach nur ein Badge mit einer 7 für alle diese Produkte behalten. Also kam das vor vielen Seven-Fahrern so gehasste rechteckige CATERHAM Badge zum Einsatz.

Einige haben ja behauptet, der weiße Strich soll eine 7 symbolisieren, aber egal wie man es darstellte, nur wenige Seven-Freaks konnten sich mit der Vielfalt der Produkte und dem neuen Badge anfreunden.

Die Formel 1 kam - holte jedoch nie einen Punkt, die Formel 1 ging auch wieder.

Man hörte plötzlich nichts mehr von Fahrrädern, Motorrädern, Karts und all den anderen Träumen. Nur von einem wurde gemunkelt: Tony Fernandes sucht einen Käufer für CATERHAM - für viel Geld. Der Hype war vorbei.

Vieles kehrte zur Normalität zurück, aber es dauerte noch bis wir Seven-Freaks die Erlösung bekamen:

Eine neues Badge, das - wohl auch auf dem drohenden Ausstieg von Grossbritannien aus der EU - den Zusatz enthielt:

MADE IN GREAT BRITAIN

Und das ist auch gut so.

Viele tauschen ihre Badges aus, weil ihnen ein anders besser gefällt, bekommen kein passendes „Ersatzteil“ nach einem Crash, oder beschummeln immer noch die Gegenwart mit der Vergangenheit und setzen sich ein LOTUS-Badge auf die Nase ...

Und die Moral von der Geschichte?

Mein zweiter Seven erhielt - kaum das ich zu Hause war, statt des 50 YEAR das 24 VALVE-Badge und sollte ich einmal meinen Seven doch lackieren, bekommt er natürlich das MADE IN GREAT BRITAIN-Badge - was auch sonst? ■



WhatsApp und der Datenschutz

Story von Thomas Göttgens

WhatsApp ist praktisch, keine Frage. Durch die weite Verbreitung nutzen immer mehr Smartphone-Besitzer den Messenger-Dienst als SMS-Ersatz. Aber WhatsApp ist illegal, und das nicht erst, seit die DSGVO gilt. Schon 2016 rief die unbändige Daten-Sammelwut der App die bundesdeutschen Behörden auf den Plan. Kurz und knapp: WhatsApp überträgt ungefragt das gesamte Telefonbuch an die Unternehmens-Server, unabhängig davon, ob die Person selbst überhaupt WhatsApp nutzt. Hat man nun nicht von jeder Einzelnen dieser Personen das Einverständnis eingeholt, verstößt man gegen geltendes Recht.

Auch beim Seven-Fahren kommt man mit dieser Problematik in Berührung. WhatsApp Gruppen sind ideal, um schnell Informationen auszutauschen und sich lokal zu Ausfahrten zu verabreden. Aber auch hier gilt: praktisch ist nicht rechtskonform.

Die Alternative Threema

Wir diskutieren im Club gerade, den Messenger ‚Threema‘ aus der Schweiz zu verwenden. Gleich eins vorweg: Threema ist nicht kostenlos, die Vorteile sollten den Einmal-Betrag bei der Installation aber aufwiegen (iOS 3,49€ / Android 2,99€ / Windows Phone 1,99€). Threema kommuniziert komplett verschlüsselt, ist DSGVO-konform und überträgt keine Adressbücher an fremde Server. Außerdem ist es werbefrei.

Zusatznutzen

Threema verschlüsselt nicht nur komplett die Kommunikation, es erlaubt auch, die Identität des Kommunikationspartners zweifelsfrei festzustellen. Dazu muss man sich nur einmalig persönlich begegnen, um durch den Scan eines Barcodes sicherzustellen, dass der Kommunikationspartner wirklich die Person ist, die er vorgibt zu sein. Sollten wir dieses Feature im Club nutzen, erlaubt dies zum Beispiel Teilnahme an Mitgliederversammlungen aus der Ferne die geschützte Teilnahme an Abstimmungen. Dazu muss, wie gesagt, nur einmal das Endgerät persönlich legitimiert werden. Wie seht Ihr das Ganze?

Schickt uns Eure Kommentare im Forum oder per Mail. Näheres zum Thema dann im nächsten Tiefflieger. ■

Hefte raus, Geschichtsstunde:

Caterham CVH, HPC VX und JPE

Story von Martin Stather

Bereits 1983, als das Auslaufen der Produktion des Kent-Motors in Sicht war, experimentierte Caterham mit anderen Motor-Optionen, darunter auch mit dem CVH-Motor (CVH stand für Compound Valve Angle Hemispherical Combustion Chamber) des Ford Escort.



Ford hatte diesen Motor in Grundzügen bereits seit 1974 entwickelt und baute ihn ab 1980 in den Escort ein (später dann auch in Sierra, Fiesta und Orion). Außer in Amerika wurde er auch in Bridgend in Wales gebaut, so dass Caterham leicht Zugriff darauf hatte. Chassis Nr. XLC/4240 wurde mit dem Motor und zwei Dellorto-Vergasern bestückt. Interessanterweise probierte man noch eine weitere Neuerung aus, die dann jedoch erst viel später realisiert wurde: man

platzierte die Handbremse auf dem Kardantunnel! Die Resultate waren enttäuschend – die Fahrleistungen traurig und der Sound entsetzlich. Die Handbremse war jetzt leichter zu erreichen, dafür entfiel der Griff zwischen die Beine der Beifahrerin/des Beifahrers. Dazu war die Zeit noch nicht reif...

Jeremy Clarkson von der berühmten Fernsehshow „Top Gear“ äußerte sich über den Escort mit CVH-Motor: „...der Motor lief so rau, dass nicht mal Moulinex

(Hersteller von Küchenmaschinen) ihn verwenden wollte...“. Andere assoziierten CVH mit „Considerable Vibration and Harshness“ (beträchtliche Vibrationen und Rauheit). Allerdings war dem CVH im Seven doch noch eine kleine Karriere beschert, nämlich bei unseren Freunden in der Schweiz. Freddy Kumschick, seines Zeichens Generalimporteur für die Schweiz nahe Luzern, machte Caterham darauf aufmerksam, dass die Schweizer Behörden die Schraube bei den Abgaswerten immer weiter nach unten drehen. Caterham musste also für diesen Markt einen Einspritzmotor testen, ob es wollte oder nicht, und man entschied sich für den 1600er CVH des Escort XR3i. Von 1986 – 1991 wurden insgesamt 91 Exemplare für den Schweizer Markt gebaut, von denen etwa 75 % von Freddy Kumschick mit einem Turbolader versehen wurden. Damit konnten zumindest die Leistungsdaten deutlich angehoben werden. In Großbritannien jedoch fand der Motor keine Verwendung.

1988 schlug dann die Stunde für eine weitere Neuentwicklung. Der Cosworth BDR kam langsam schon in die Jahre, war ziemlich empfindlich und zudem veränderte sich auch die Kundschaft zusehends. In den 70er und frühen 80er Jahren wollte man ein ursprüngliches Auto, das viele noch mit dem alten Lotus Seven assoziierten. Die neue Kundschaft verdiente gut, hielt sich einen Caterham als Drittauto und wollte die Wochenenden im und nicht unter dem Auto verbringen. Etwas Komfort und problemlose Motoren waren jetzt gefragt – der Preis spielte weniger eine Rolle. Also sahen Caterhams Männer sich um und wurden bei Vauxhall (eine Firma von General Motors, in Deutschland unter dem Namen Opel vermarktet) fündig. Ein 2-Liter, 16-Ventiler, Doppel-Nockenwellen-Einspritzaggregat, wiederum von Cosworth konzipiert, schien die richtige Wahl für ein neues Flaggschiff unter der alten HPC-Bezeichnung, der HPC VX bzw. VXI. Seit 1988 im Astra GTE verbaut, war dies eine clevere Wahl. Zivilisiert und trotzdem schnell, brachten zwei 45DCOE-Weber-Vergaser (statt des von GM vorgesehenen Einspritzsystems) das Ding auf 175 PS. Weitreichende Chassisänderungen waren die Folge, außerdem wurde eine Trockensumpfschmierung angeboten. Ebenso wuchsen die Räder auf neue 16-Zoll Alus mit 205er Bereifung. 4.8 Sekunden von Null auf Hundert war jedoch das beste Verkaufsargument für eine verwöhnte Kundschaft. Im August 1990 wurde der Wagen in den neu erworbenen Räumlichkeiten in Dartford vorgestellt. Mit dem Wechsel von Caterham nach Dartford war

zudem das Hinterhof-Garagenimage endgültig passé. Caterham war endgültig zum ernstzunehmenden Hersteller geworden. Von 1991 an wurde die benzineingespritzte VXI-Version angeboten (mit 165 PS), um vor allem den verschärften Emissionsgesetzen auf dem europäischen Exportmarkt Rechnung zu tragen. Bis 1998 wurden Vauxhall-befeuerte Seven gebaut, um dann Platz für den 190 PS starken K-Series VHP zu machen.

Bevor nun der bereits legendäre JPE (Jonathan Palmer Evolution, benannt nach dem britischen Rennfahrer, der den Wagen serienreif testete) sein Debüt gab, vergab Caterham, durch HPC-Eigner um noch mehr Leistung gebeten, einen Auftrag an Swindon Racing Engines, um mehr Leistung aus dem 2-Liter Vauxhall herauszukitzeln. Swindon bot 3 Ausbaustufen an: Stage 1 produzierte 218 PS, Stage 2 225 PS und Stage 3 schließ-



bei 530 Kilo Gesamtgewicht zu realisieren. Im normalen Straßenverkehr war das kaum

werden: Windschutzscheibe raus, schmaler Plastik-Windschutz rein, Carbon-Kotflügel statt Fiberglas, Carbonsitze, kein Ersatzrad, keine Heizung, viel Aluminium in den wichtigsten Komponenten (z.B. Kühler), spezielle Magnesiumräder, und, und, und...

Jonathan Palmer war begeistert: „Das kommt einem Formel 1 auf der Straße ziemlich nahe!“ Der Drehzahlmesser zeigte statt einer roten Begrenzungslinie ein grünes Band zwischen 6.500 und 8.200 Umdrehungen, um den Fahrer zu ermutigen, das Potenzial des Wagens in dieser Breite zu nutzen. Die Beschleunigungswerte hievten den JPE sofort ins Guinness Buch der Rekorde.

Der Medienerfolg für Caterham war gigantisch und rechtfertigte die Ausgaben. Von 1991 bis 2001 wurden insgesamt 53 JPE verkauft, die Mehrheit davon nach Japan. Das letzte Exemplar verfügte über einen 2.2 Liter SRE-Motor mit 290 PS – zu schnell selbst für stationäre Geschwindigkeitskameras!



lich 235 PS. Etwa 20 Einheiten wurden hiervon verkauft und Caterham realisierte, dass ein noch stärkerer Seven sicherlich sowohl Marktpotenzial hätte als auch marketingtechnisch einschlagen würde.

Also machte man sich daran, den ultimativen Seven ohne Rücksicht auf Kosten zu erschaffen, den JPE. Mehr Rennwagen als Straßenmaschine markierte der JPE einen Wendepunkt in der Geschichte des Seven – von nun an würden die in beinahe allen Ländern immer strengeren Abgasregelungen keine Vergasermotoren mehr erlauben; der Seven musste endgültig zivilisiert werden.

Swindon Racing Engines drehten die Schraube beim 2-Liter Vauxhall noch etwas weiter und mit einer 12:1-Kompression und Weber Alpha Benzineinspritzung gelang es, 250 PS bei 7750 U/min mit einer 0 auf 100-Beschleunigung von 3.46 Sekunden

auf die Straße zu bringen, aber darum ging es ja auch nicht. Um das Kampfgewicht zu erreichen, musste abgespeckt



**Dieses Jahr
waren wir allein
unterwegs,
das heißt, ein
Freund und ich.**

Mille Miglia 2018



Story und Bilder von Dirk Penning

Meine Söhne müssen mit ihren Urlaubstagen sparsam umgehen, daher standen sie nicht zur Verfügung.

Der Freund war bis auf ein paar Ausfahrten um Düsseldorf herum, Caterham unerfahren.

Anfahrt mit Hänger nach Waldshut-Tiengen um dort im Landgasthof Hirschen (Breitenfeld) zu übernachten, wo wir auch den Hänger und das Auto netterweise auf dem Hotelparkplatz bis zur Rückfahrt stehen lassen durften. Der Hotelbesitzerin sei hiermit noch einmal ausdrücklich gedankt.

Am nächsten Tag auf eigenen 4 Rädern über Lauchringen, um Ralf Angetter kurz bei einem Kaffee zu begrüßen. Dann weiter über den Splügenpass wo keinerlei Verkehr zu verzeichnen war. Wir genossen die Passfahrt bis kurz vor Chiavenna, dort die Überraschung. Straße wegen Aufräumarbeiten für die nächsten 3 Stunden gesperrt. Um uns die Wartezeit erträglicher zu gestalten, wurden wir von den Straßenarbeitern mit einem Espresso bewirtet. Bei einbrechender Dunkelheit erreichten wir unser bekanntes Hotel in Brescia. Schnell noch eine Pizza und ein paar Biere und dann die wohlverdiente Nachtruhe.

1.Tag

Am nächsten Morgen nach Brescia mit dem Taxi, nein, die wollten € 80,- pro Fahrt haben. Also mit dem eigenen Wagen in die Stadt, dort haben wir uns total verfahren und waren plötzlich in Stadtmitte mit Parkplatz, keine 200 m von der Abnahme der

offiziellen Milleteilnehmer entfernt. Tolles Wetter, ein Genuss die vielen schönen Wagen zu bewundern.

Dann Eingliederung in die Mille gegen 15.30. Durch endlose Staus am Gardasee und der folgende Strecke waren wir leicht genervt. Ab Mantova war die Strecke schön, aber immer wieder Staus. Schnauze voll und auf die Autobahn. Wir waren dann um 23.00 im Hotel in Cervia. Der Hotelbesitzer empfahl uns ein wirklich gutes Restaurant. Bis 1.00 trafen dort ständig hungrige Crews ein. Ich glaube, das Restaurant hatte bis 2.00 geöffnet, um die immer noch ankommenden Fahrer zu versorgen. Wir hatten ein sehr einfaches Hotel mit schöner Neonbeleuchtung im Zimmer.

Brrrrr.

2. Tag

Durch den ab 6.30 beginnenden Start der offiziellen Teilnehmer war die Nachtruhe früh beendet. Unser Start erfolgte nach opulentem Frühstück gegen 9.30. Schöne Strecken bis San Remo und weiter bis Montefiascone ins bekannte Hotel Urbano. Auf den Assistenza Umfahrungen schöne Wettfahrten mit Jaguar D und E, Alfas, Lancias, neueren und älteren Porsche und mir unbekanntem schönen und schnellen Fahrzeugen. Meinem Freund waren die teilweise spektakulären Überholmanöver anfangs recht ungewohnt. Durch gutes Zureden während der Überholmanöver, den schaffen wir noch und den auch noch, wurden seine „Rennfahrergene“ aktiviert.



Es ist bewundernswert, wie die Italiener mitspielen. Kaum sehen sie einen Milleteilnehmer, wird Platz gemacht, um den Überholvorgang zu erleichtern. Highlight am Nachmittag hinter San Remo: ein Polizeikrad mit Blaulicht überholt uns und deutet an, langsamer zu fahren. Waren wir zu schnell? Er wurschtelt auf seinem Motorrad rum und gibt Gas, Vollgas und noch mehr. Wir hinterher, er schaut immer wieder in den Rückspiegel, ob wir noch mitkommen. Klar. So donnert der ca. 25 km vor uns her. Wir hatten wirklich Mühe, dran zu bleiben. Eine irre Fahrt.

Kurz vorm Hotel noch ein Regenschauer und wir waren nass bis auf die Haut. An einer Tankstelle, die kein Bezin mehr hatte, konnten wir dann endlich das Verdeck montieren. Den Blick vom Hotel in die Landschaft und auf den Lago di Bolsena haben wir, nachdem die Sonne wieder schien, genossen.

Gleiches Restaurant wie vergangenes Jahr, lecker gegessen und gegen Zahnschmerzen einige Grappa getrunken.

3.Tag

Start in Montefiascone nach Beobachtung des Dorfpolizisten, der für jedes Fahrzeug, jeden Fußgänger und auch sonst, einen Kommentar abließ. Anschließend einige schöne Ortsdurchfahrten, wir wurden immer durchgewunken, mit viel Applaus und „bella macchina“, und anderen wohlwollenden Kommentaren. Auch wir revanchierten uns mit eifrigem Winken. Der Caterham wirkt halt als Rennsportwagen und dann noch in rot immer aufs Neue. Leider

immer wieder Regenschauer. Diesmal waren wir aber vorsichtiger und haben frühzeitig das Verdeck montiert. Vor Parma in Pilastro hatten wir ein Hotel, sehr preiswert, sehr einfache Zimmer, aber mit genießbarem Essen.

4. Tag

Nach Parma rein. Alles schon abgebaut, scheinbar waren wir zu spät dran. Nun begann die Aufholjagd. Nach ca. 1 Std. erblickten wir die noch verbliebenen letzten Zuschauer am Straßenrand. Wir hatten die volle Aufmerksamkeit. In Poggibonsi haben wir 2 Mitarbeiter meines Büros verabredungsgemäß in einer Cafeteria getroffen und gemeinsam ein Panini und ein durstlöschendes Bier genossen. Jetzt waren wir die Zuschauer.

Dann weiter, jetzt wieder spät dran. Bei der nächsten Durchfahrt durch eine größeren Ort durch die Fußgängerzone. Alles was schon abgebaut, wir waren ein viel frequentiertes Fotoobjekt. Klar, für Selfis mit uns als „Rennfahrern“ hatten wir natürlich genügend Zeit. Weiter in Richtung Mailand, Umfahrung durch viele kleine Orte mit viel Publikum. Hier ging es dann Richtung Heimat über den Berninapass und Splügenpass im leichtem Regen.

Erschöpft aber zufrieden mit diesem tollen Erlebnis und ohne kritische Situationen und erstmalig auch ohne technische Probleme, Thomas Klein sei Dank, haben wir die Mille als Schwarzfahrer genossen. Nächstes Jahr wieder, bestimmt.

Eurer Dirk Penning



Routenplanung am PC mit MyRoute-App leichtgemacht ...

Story on Thomas Göttgens

Wer die PC-Software ‚Tyre To Travel‘ kennt, kommt sich hier gleich wie zu Hause vor. Das Team um die erfolgreiche Motorrad-Planer-Software, die durchaus auch Caterham-geeignet ist, hat sich ins Zeug gelegt und eine webbasierte Version des Systems auf die Beine gestellt, die ihresgleichen sucht.

Hier kann man nicht nur Routen im Webbrowser planen, in der Gold-Version kann man auch mit einer beliebigen Kartenversion (TomTom, Google oder Garmin/HERE) arbeiten und die entstehenden Tracks sogar vergleichen, damit später bei der Tour alle den gleichen Weg fahren. Overlay-Karten von Michelin erlauben das Finden von landschaftlich schönen Strecken, da einem die besten Kurven nichts bringen, wenn man sie im Industriegebiet oder in der 30-Zone fährt. Ein Rundkurs-Generator und Optionen für Höhenunterschiede, Kurvigkeit und das Vermeiden von Fähren und Autobahnen runden die Funktionen ab. Hotels oder Gaststätten kann man auch gleich mit einplanen und als Zwischenstopps in die Navi-Files mit übernehmen. Nebenbei ist dies die Einzige Software, mit der man ohne Umwege über Drittsoftware die Routen auf den Tomtom Rider 400 und neuer übertragen kann. ITN und GPX werden selbstverständlich auch beherrscht, ganz ohne die schreckliche Basecamp-Software.

... und die passende Navi-App gibt's gleich mit dazu

Als neuesten Wurf gibt es vom gleichen Hersteller gleich eine Navi-Software für Android und iPhone, die sich nahtlos in das Routenportal integriert und ein Live-Tracking während der Fahrt erlaubt. Seitdem Navigon und Garmin keine neuen Navigationsgeräte mehr entwickeln und die Handy-Apps zur Navigation einstellen, ist diese Software mit die einzige brauchbare Variante, das

Navigon Kartenmaterial unterwegs zu nutzen. Wer nicht ohnehin TomTom bevorzugt, sollte mal einen langen Blick (14 Tage sind kostenlos) auf die MyRoute-App Navigation werfen. Der Preis von knapp 40,- € für 3 Jahre ist durchaus handelsüblich, dafür bekommt man eine ausgereifte Software, die die Karten auf dem Handy abgesichert und somit auch ohne Mobilnetz funktioniert.

Club Discount: MyRoute-App mit dauerhaft 25% Rabatt

Wer die Software einmal ausprobieren möchte, bekommt als Caterham Car Club Mitglied 2 Monate die Gold-Version kostenlos, und danach dauerhaft mit 25% Rabatt. Wer kein Geld ausgeben möchte, kann die Basic-Version dauerhaft kostenlos nutzen. Diese wird aber wegen der Preiserhöhung von Google für Google Maps demnächst eine andere Basis-Karte (vermutlich OpenStreetMap) verwenden. Google Maps sind dann nur noch in der Gold-Version nutzbar. Viele andere kostenlose Portale schließen aktuell wegen dieser Preiserhöhung ihre Pforten.

25% Dauer-Gutscheincode: CATERHAM

Neue Benutzer oder bestehende Basic-Benutzer können Ihren Geschenk-Code unter <http://www.myrouteapp.com/go> einlösen.

P.S: Zum Teilen von Touren bei Veranstaltungen haben wir eine Gruppe für den Club eingerichtet, die ihr unter folgender Adresse findet:

<https://www.myrouteapp.com/de/social/group/2509> ■



MyRoute-app
Connect. Create. Ride & Enjoy

Free:

- ✓ Creating your own routes with various maps on the web, cloud archiving, sharing with others and finding scenic routes in the routelibrary.
- ✓ Easily export routes with USB to all navigation devices.

Extra fun for GOLD members:

- ✦ Access to all powerful route editing tools.
- ✦ Access to up-to-date TomTom and Garmin maps.

Two months free + 25% discount code for MyRoute-app Gold

CATERHAM

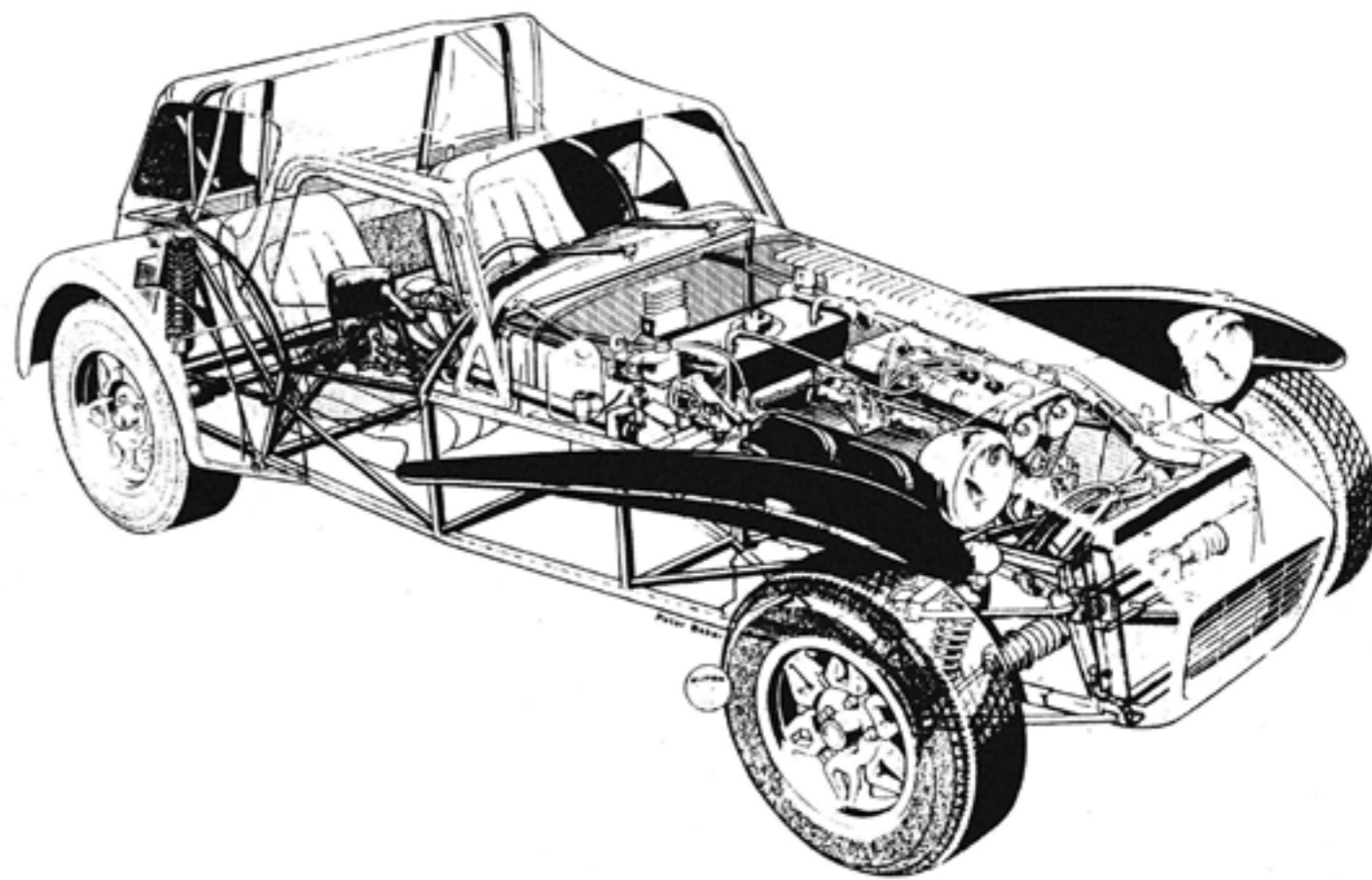
Visit MyRouteapp.com/Go

Caterham Promis

Teil 2

Auflösung der Promi-Caterham-Fahrer:

- No. 1: Chris Rea (britischer Sänger – Lied: The Road to Hell)
- No. 2: Patrick McGooohan (Hauptdarsteller der Serie „The Prisoner“)
- No. 3: Jay Leno (amerikanischer Fernsehmoderator)
- No. 4: Damon Hill (ehemaliger F1-Fahrer)
- No. 5: Joe Perry (Gitarrist der Rockband Aerosmith)
- No. 6: Alexandra James (Ehefrau von Jeremy Clarkson - Top Gear)
- No. 7: Bryan Robson (ehemaliger englischer Nationalelf-Kapitän und Trainer)
- No. 8: Rowan Atkinson (britischer Komödiant und Schauspieler)
- No. 9: Jools Holland (begnadeter Keyboarder der Musikszene)
- No. 10: Eddie Irvine (ehemaliger F1-Fahrer)
- No. 11: Michael Flatley (amerikanischer Tänzer - Riverdance / Lord of the Dance)
- No. 12: John Savident (28jährige Schauspielkarriere in mehreren Serien/Filmen)
- No. 13: Ross Brawn (Ingenieur, Motorsportmanager, technischer Direktor von Benetton und Ferrari, als Teamchef von Honda Racing F1 gewann er die Fahrer- und Konstrukteurs-Meisterschaft)
- No. 14: Steven Tyler (Leadsänger der Rockband Aerosmith)
- No. 15: Sebastian Vettel (F1-Fahrer)
- No. 16: Chris Hoy (Sechsfacher Olympiasieger und elffacher Weltmeister im Bahnradsport aus Schottland - wurde von der Queen zum Ritter geschlagen)
- No. 17: Alan Jackson (einer der erfolgreichsten US-amerikanischen Country-Sänger und Songwriter)
- No. 18: Andreas Seydell (Gründer des „C“, „C“, „C“ D und „C“, „C“, „C“, Firmeninhaber: „C“ DEuM)
- No. 19: Alan Shearer (ehemaliger Stürmer der englischen Nationalmannschaft)
- No. 20: „The Stig“ (Testfahrer von TopGear)



JULI

Freitag, 29. Juni bis Sonntag, 1. Juli

🇩🇪 The International Roger Savarè Memorial St. Moritz

Donnerstag, 12. bis Sonntag, 15. Juli

🇩🇪 Festival of Speed Goodwood

AUGUST

Freitag, 3. bis Sonntag, 5. August

🇩🇪 Classic Days Trips Memorial Schloß Dyck

Freitag, 10. bis Sonntag, 12. August

🇩🇪 AVD-Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring tbd

Samstag, 11. August

🇩🇪 Britische Automobilausstellung in Skive

Sonntag, 26. August

🇩🇪 Passenger Ride Rund um Caterham Deutschland Dierdorf

Sonntag, 26. August

🇩🇪 British Car Meeting Mollis

SEPTEMBER

Freitag, 7. bis Sonntag, 9. September

🇩🇪 Goodwood Revival

Freitag, 14. bis Sonntag, 16. September

🇩🇪 1on1 - Sprint auf dem Militärflughafen Pferdsfeld/Bad Sobernheim

OKTOBER

Freitag, 5. bis Sonntag, 7. Oktober

🇩🇪 1on1 - Sprint auf dem Militärflughafen Pferdsfeld/Bad Sobernheim

Samstag, 06. Oktober

🇩🇪 Swiss Classic British Car Meeting Morges

Freitag, 12. bis Sonntag, 14. Oktober

🇩🇪 Veterama Mannheim

Samstag, 20. Oktober

🇩🇪 Mitgliederversammlung des Caterham Car Club in Öberaula

Freitag, 28. bis Sonntag, 30. September

🇩🇪 Portofino Meeting

WEITERE TERMINE:

Seven-Treffen

🇩🇪 www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

🇩🇪 www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren o.ä.

🇩🇪 www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

🇩🇪 www.smrc-eurocup.com/events

2019

tbd

🇩🇪 Caterham Car Club trifft Caterham Cars und Arch Motors

September, tbd

🇩🇪 Über die Vogesen nach Portofino

Samstag, 12. Oktober

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

tbd = to be defined

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


Dann maile sie an redaktion@tiefflieger.mobi
Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.

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



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

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

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

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

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

HISTORIC SEVEN PARTS SUPPLIERS

REDLINE COMPONENTS LTD

FACTORY APPOINTED PARTS & SERVICE CENTRE

TEL: (01883) 346515 FAX: (01883) 341604

TIMBER HALL, 19 TIMBER LANE, CATERHAM, SURREY CR3 6LZ ENGLAND

