



# Tieffliegen

No. 33 - Januar 2020

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





2245 CAT

**CHAMPION 2019 LARS HOFFMANN**



**Caterham Deutschland GmbH**  
 Königsberger Straße 25  
 D - 56269 Dierdorf  
[www.caterham.de](http://www.caterham.de)



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

Andreas Seydell  
 Grüner Weg 1  
 DE 55288 Armsheim  
 Anzeigen bitte an / Please send advertising to:  
[info@CaterhamCar.Club](mailto:info@CaterhamCar.Club)

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

Redaktion / Editorial office:  
 Andreas Seydell  
 Grüner Weg 1  
 DE 55288 Armsheim  
 +49 6734 960028  
[info@CaterhamCar.Club](mailto:info@CaterhamCar.Club)

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Copy deadline for the issue

No. 34 - April 2020: 10. März 2020

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 2019 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

Impressum ..... 3

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

Andy's Blog ..... 6

DEAR DIARY ..... 6

News and Events ..... 10

Der Caterham und ich, gemischte Gefühle ..... 12

Internationales Seven-Meeting 2019  
 am Nürburgring ..... 14

Ein Caterhamfahrer erzählt ..... 20

CATERHAM Roadsport Championship 2019  
 - die Story ..... 24

Grenzgänger zwischen Vergangenheit und Zukunft 34

EVAP-Test? Alles OK! ..... 41

Die Universal Waffe..... 42

Stammtisch in der Seven Klinik ..... 45

Isolation ist (fast) alles ..... 46

License to Race ..... 48

Liebe Freunde und Förderer von NUMMER 6!..... 50

Mitgliederversammlung 2019 ..... 52

Veranstaltungskalender 2020 ..... 54

Front Cover:

Marc van den Bussche von den Racetrackern auf der Nordscheife fotografiert.

Marc van den Bussche photographed by the race trackers on the Nordscheife.



Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



# Kleine Verrücktheiten

# (nicht nur) aus dem Internet

Wer sagt denn, das ein Caterham unbequem ist?  
(Gigi Marzorati)

*Who says a Caterham is uncomfortable?*



Caterham Cars fragt in LinkedIn: Kannst du alle Filme erraten?

*Caterham Car ask in LinkedIn: Can you guess all the movies?*



Schauen Dir diese kleinen Kajaks mit Dach an - und das Navigationssystem sagte, folge dem Fluss.  
(Mark Williams)

*Look at those little Kayaks with roof on - and the sat nav said follow the river*



Kofferraumverschönerung  
(Andrew Payne)

*Boot Tidying*



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

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



Schon wieder ein Jahr vorbei, die Zeit rennt,  
der km-Zähler im Tacho zeigt schon wieder  
einen neuen Jahresendstand. Wieviele Kilo-  
meter waren es dieses Jahr?

Sind wir nur wieder ein paar Runden am  
Wochenende über die Landstraße oder ein paar  
Runden auf der Rennstrecke gefahren?

Der Caterham kann mehr!!! Man kann Rund-  
reisen quer durch Europa mit seinem Seven  
machen.

Sollte man doch einmal unterwegs Probleme  
haben, findet man über die große – weltweit ver-  
breitete – Sevenszene nach ein paar Telefonaten  
(oder getippten Worten in einem Messenger)  
schnell Hilfe an fast allen Orten dieser Welt.

Selbst am Wochenende sind die meisten  
Caterham-Werkstätten für Weitreisende stets  
hilfreich! ■

\*\*\*

*Another year is already over, time  
is running, the mileage counter in the  
speedometer shows a new year-end status.  
How many kilometres were there this year?*

*Did we only drive a few laps over the  
weekend on the country road or a few laps  
on the race track?*

*The Caterham can do more! You can  
make round trips across Europe with your  
Seven.*

*Should you ever have any problems on  
the way, you can quickly find help in almost  
every place in the world after a few phone  
calls (or typed words in a messenger) via the  
large - worldwide spread - Seven scene.*

*Even on weekends, most of the Caterham  
workshops are always helpful for long  
distance travellers!* ■

## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Im Tea Room gibt es leckere, selbst gebackene Scones mit Marmelade und Clotted Cream. Einfach göttlich! Dazu ein Kännchen Earl Grey, was verlangt man mehr. Na ja, um ehrlich zu sein, eine Toilette. Haben sie aber nicht. Die freundliche Besitzerin macht uns auf den Car Park gegenüber aufmerksam, in der Mitte befindet sich eine öffentliche Toilette. Wie sagt Hagrid bei Harry Potter immer: „Hätte ich nur nichts gesagt!“ Aber heute ist mein Glückstag, die Frau muss nämlich zuerst. Sie verschwindet. Nach der 2. Portion Scones ist sie immer noch nicht zurück, also genehmige ich mir noch einen Tee. Langsam fange ich an, mich zu wundern – ist sie ins Klo gefallen? Brechdurchfall? Ausgeraubt und geschändet? In England??



Seufzend bezahle ich die Rechnung und mache mich auf die Suche. Auf dem Parkplatz ist sie nicht, sitzt die vielleicht immer noch... Ich rüttle an der Tür, da erklingt ein klägliches „Help!“, „Hallo? Bist Du das?“ „Die Tür geht nicht auf, ich hab´ schon alles versucht“. Okay, da hilft nur zurück zum Tea Room, und das Problem schildern. Die freundliche Bedienung grinst, offenbar ist das nicht das erste Mal. Sie hat ein Universalinstrument, das mir verdächtig nach hundsgewöhnlichem Schraubenzieher aussieht. Damit fummelt sie fachgerecht so lange im Schloss herum, bis es – Sesam öffne dich! – klick macht und die Tür aufspringt. Zur Belohnung gehen wir jetzt (wie oft bin ich jetzt eigentlich schon hin und her gegangen??) zurück zum Tea Room und brauchen beide erstmal einen Espresso, nein, jeder zwei, schließlich ist das ein englischer Espresso.

## Dear Diary

*In the Tea Room you will find delicious, homemade scones with jam and clotted cream. Simply divine! Plus a pot of Earl Grey, what more could you ask for? Well, to be honest, a toilet. But they don't have one. The friendly owner draws our attention to the Car Park opposite, in the middle there is a public toilet. As Hagrid always says in Harry Potter books: „I wish I hadn't said anything!“ But today is my lucky day, the woman has to go first. She disappears. She's still not back after the second helping of scones, so I'll have another cup of tea. Slowly I start to wonder - has she fallen into the toilet? Diarrhea with vomiting? Robbed*

*and raped? In England?*

*Sighing, I pay the bill and set off to search. She's not in the parking lot, maybe she's still sitting there... I rattle at the door and a miserable „Help!“ is heard: „Hello? Is that you?“ „The door doesn't open, I've already tried everything“. Okay, the only thing that helps is to go back to the Tea Room and describe the problem. The friendly waitress grins, obviously this is not the first time. She has a universal instrument that looks suspiciously like a dog-usual screwdriver to me. She fiddles around professionally in the lock until the door pops open. As a reward (how many times have I gone back and forth now??) we both go back to the Tea Room and need an espresso first, no, two each, after all it's*



*an English espresso.*

*After having survived the adventure it is now time for the onward journey. We go back to the car and find an English family who misses any British restraint, is gathered around our Seven and in discussion. We identify ourselves as the owners and the family father suffers from a spontaneous language diarrhoea that can hardly be stopped. Uh, now please start all over again and please slow down a bit if you can? It turns out that the good guy in the early 70s also had a Seven, which he bought Second Hand and had a lot of fun with. Did he also race? Sure, club races and in one of those he dumped the thing in a ditch, so that all 4 wheels stood off in more or less strange angles and the whole thing had taken more the shape of a baguette. Well, you wouldn't be surprised that so few Seven from the 60s survived, but in the end that was at least a proper way of driving the car. I can see in his eyes what he most desires and offer him the driver's seat. With glowing eyes he sits behind the wheel and nods slowly: „Yes, I clearly remember how it felt!“ Again someone made happy, we say goodbye, not without taking a picture of family and Seven. Stupid me didn't go to the damaged toilet anymore, but first we start and drive on.*

*(to be continued)* ■

(Fortsetzung folgt) ■

**Waldemar Jodda** – Solingen  
**Harald Schleier** – Karlsruhe  
**Bernd Rörig** – Bad Breisig

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?*

## Mails vom Club im \*SPAM\*?

„Sorry, irgendwie ist diese Mail im Spamordner gelandet. Wir können leider nicht zum Weihnachtstreffen kommen, sind im Urlaub. Nächstes Mal auf jeden Fall. Viele Grüße und frohes Fahren.“

So erhalten wir ab und zu Mails, wenn jemand seinen SPAM-Ordner durchwühlt.

Andere schauen dort nicht nach oder rufen ihre Mails vielleicht auch gar nicht ab.

Dann erhaltet Ihr aber auch keine Newsletter, erfahrt nichts von kurzfristigen Einladungen oder neuen Angeboten im Merchandising.

Wie kommen die Mails nicht mehr in den SPAM-Ordner? Einige Provider haben/bieten ein White-Listing, wo man gewünschte Empfänger eintragen kann, andere überlassen das dem häuslichen PC. Wie läuft das bei Dir? ■

\*\*\*

„Sorry, somehow this mail ended up in the spam folder. Unfortunately we can't come to the Christmas meeting, we are on vacation. Next time for sure.

Many greetings and happy driving.“

Now and then we get the mails when someone searches his SPAM folder.

Others don't look there or perhaps don't even retrieve their mails.

But then you won't receive any newsletters, you won't be informed about short-term invitations or new offers in merchandising.

How do the mails not get into the SPAM-Ordner anymore? Some providers offer a White-List, where you can enter desired recipients, others leave it to the domestic PC. How does that work for you? ■



## Die großen Seven-Treffen 2020 ...

Es gibt Jahre, da überschneiden sich die großen Treffen. 2020 sind das die „Le Mans Classic“ und das wiedergeborene International Seven Meeting aus der Schweiz, das diesmal in Ticino endet.

Die 10. „Le Mans Classic“ 2020, eine Veranstaltung mit 700 klassischen Rennwagen und - man spricht von 8.500 klassischen - Club-Fahrzeugen (der Caterham zählt hier natürlich dazu) wird von unseren französischen und englischen Clubs immer wieder promotet.

Rund 200.000 Zuschauer erleben die Renn-Atmosphäre früherer Jahre bei „Le Mans Classic“ live und authentisch. Die Fahrer, die in einer Serie von sechs „Klassen“ sowie nach Baujahren bis 1980 sortiert zum Rennen antreten, starten nach den Regeln des klassischen Le Mans Starts: Auf das Startsignal hin sprinten die Fahrer zu ihren Autos, springen hinein, starten die Triebwerke und donnern los.

„The International Seven Meeting“ in der Schweiz beginnt wie (fast?) immer in Schötz bei Fredy Kumschik, der Caterham und Lotus Werkstatt in der Schweiz.

„Gutes pflegen“, gilt ganz besonders dieser langjährigen Tradition, welche zugleich den Auftakt dieses tollen Events bedeutet. Hier wird Zusammenkunft gefeiert und man stärkt sich mit den mittlerweile über die Grenzen bekannten Kumschick Special: Caterham Burgern. Elisabeth, Fredy, Frank und das OK Team sorgen für einen tollen Event Start bevor es dann in den nächsten Tagen Richtung Ticino weiter geht.

Schon alleine der Start dieses Treffens ist dafür berühmt, dass auch viele „Tagesbesucher“ oder sollte man lieber sagen Abendbesucher, kurzfristig dazustoßen und so die Parkplätze rund um die Werkstatt und Verkaufsräume schnell überbelegt sind.

*There are years when the big meetings overlap. In 2020, these are the „Le Mans Classic“ and the reborn International Seven Meeting from Switzerland, which ends this time in Ticino.*

*The 10th „Le Mans Classic“ 2020, an event with 700 classic racing cars and - we are talking about 8,500 classic - club cars (the Caterham is of course one of them) is promoted again and again by our French and English clubs.*

*Around 200,000 spectators experience the racing atmosphere of earlier years at „Le Mans Classic“ live and in an authentic way.*

*The drivers, who compete in a series of six „classes“ and sorted by year of manufacture until 1980, follow the rules of the classic Le Mans start:*

*At the start signal, the drivers sprint to their cars, jump in, start the engines and thunder off.*

*„The International Seven Meeting“ in Switzerland begins as (almost?) always in Schötz with Fredy Kumschik, the Caterham and Lotus workshop in Switzerland.*

*„Maintaining the good“, is particularly true of this long-standing tradition, which also marks the start of this great event. This is where the gathering is celebrated and you strengthen yourself with the Kumschick Special: Caterham Burgern, which is now known beyond the borders. Elisabeth, Fredy, Frank and the OK Team will make sure that the event gets off to a great start before continuing on towards Ticino in the next few days.*

*Already the start of this meeting is famous for the fact that also many „day visitors“ or should one rather say evening visitors, are quickly overcrowded in the parking lots around*



Das nächste große Doppel sind die „Silverstone Classic“ und die „Classic Day Schloß Dyck“, denn auch beide finden an einem Wochenende statt.

„Silverstone Classic“ ist das Heimspiel des englischen Lotus 7 Club schlichtweg hin. Hier fanden große Feiern wie das 25. Vereinsjubiläum statt, ein wunderbarer Background für klassische Veranstaltungen.

Und parallel dazu findet das deutsche Goodwood Revival, die „Classic Days Schloß Dyck“ statt. Wie soll man sich da entscheiden – unsere englischen Freunde werden da so ihre Schwierigkeiten haben, den Kanal zu kreuzen.

Aber wir fahren nach „Schloß Dyck“!!!

*the workshop and sales rooms.*

*The next big doubles are the „Silverstone Classic“ and the „Classic Day Schloß Dyck“, because both take place on the same weekend.*

*„Silverstone Classic“ is simply the home game of the English Lotus 7 Club. Here big celebrations like the 25th club anniversary took place, a wonderful background for classical events.*

*And at the same time the German Goodwood Revival, the „Classic Days Schloß Dyck“ takes place. How to decide - our English friends will have their difficulties crossing the channel. But we're going to „Schloß Dyck“!!!*

## INTERNATIONAL SEVEN NETWORK

Am 17. August 2019 wurde auf Initiative von Christine Abbott, Chair des Lotus 7 Club UK, in Amstelveen (NL) das «International 7 Network» aus der Taufe gehoben. Inspiriert aufgrund der internationalen Zusammenarbeit der verschiedenen Clubs anlässlich des 60.

Geburtstages des Lotus Seven in Donington, soll dieser neue Dachverein alle Seven-Clubs der Welt näher zu sammenbringen, auch damit wir gemeinsam mehr erreichen. Es wurde zudem beschlossen, dass sich der Sitz des Netzwerkes in der neutralen Schweiz befindet, genauer gesagt in der Stadt Luzern.

Getragen wird das Netzwerk von den Mitgliedervereinen, welche sich selbstverständlich höchst föderativ selbst organisieren und beim Netzwerk kostenlos dabei sind.

Eine Mitgliedschaft von Privatpersonen ist hingegen ausgeschlossen; diese sind Mitglieder bei den jeweiligen Landesvereinen mit ihren jeweiligen Satzungsbestimmungen.

Als Kernaufgabe des Netzwerkes wurden folgende Aufgaben definiert:

- Organisation, Koordination und Bewerbung internationaler Seven Meetings, Ermöglichung der Teilnahme.
- Professionalisierung eines Netzwerkes für Ersatzteile, respektive Koordination von Lieferanten (Stichwort Versandkosten).
- Führen einer internationalen Liste von SOS Stellen im Falle von Pannen im Ausland.
- Empfehlungen für Fahrstrecken, zur Verfügung stellen von speziellen Seven Routen.
- Organisation qualifizierter Sponsoren für spannende Events
- Unterstützung von kleineren Seven Clubs mit elektronischen Plattformen wie Websites oder Newslettern, Mithilfe bei der Organisation größerer Events.
- Führen einer Owners Datenbank, inklusive eines Historic Registers.
- Weitere Dienstleistungen im Rahmen des organischen Wachstums.

Für das Gründungsjahr wurden folgende Vorstände bestimmt: Den Vorsitz hat Christine Abbott inne, welche zur Zeit auch Chair des Lotus 7 Club UK ist. Als Secretary wurde Patrick Vogt (Chairman LSOS) gewählt. Treasurer ist Florian Schlüter (1. Vorsitzender des LSCD) und die beiden Auditoren sind Jan Tell (Präsident Lotus Caterham Seven Club Schweden) und Edward Westenberg (Sekretär des Super Seven Club Niederlande).

Eine erste Website ist unter [www.international7network.org](http://www.international7network.org) aufgeschaltet.

*On 17 August 2019, the „International 7 Network“ was launched in Amstelveen (NL) on the initiative of Christine Abbott, Chair of the Lotus 7 Club UK. Inspired by the international cooperation of the*

*different clubs on the occasion of the 60th anniversary of Lotus Seven in Donington, this new umbrella association is to bring all Seven clubs of the world closer together*

*so that we can achieve more. It was also decided that the headquarters of the network would be in neutral Switzerland, more precisely in the city of Lucerne.*

*The network is supported by the member associations, which of course organise themselves highly federally and are free of charge in the network.*

*A membership of private persons is however excluded; these are members with the respective national associations with their respective statute regulations.*

*The following tasks have been defined as the core task of the network:*

- *Organisation, coordination and promotion of international Seven Meetings, facilitation of participation.*
- *Professionalization of a network for spare parts, respectively coordination of suppliers (to minimize shipping expenses).*
- *Maintaining an international list of SOS locations in the event of breakdowns abroad.*
- *Recommendations for driving routes, providing special Seven Routes.*
- *Organization of qualified sponsors for exciting events.*
- *Supporting smaller Seven Clubs with electronic platforms such as websites or newsletters, helping to organize larger events.*
- *Maintaining an Owners database, including a Historic Register.*
- *Further services in the context of organic growth.*

*The following board members were appointed for the founding year: The chair is Christine Abbott, who is currently also Chair of the Lotus 7 Club UK. Patrick Vogt (Chairman LSOS) was elected Secretary. Treasurer is Florian Schlüter (1st Chairman of the LSCD) and the two auditors are Jan Tell (President Lotus Caterham Seven Club Sweden) and Edward Westenberg (Secretary of the Super Seven Club Netherlands).*

*A first website is available at [www.international7network.org](http://www.international7network.org)*

## Passenger Ride



Auch 2020 werden Caterham Deutschland und wir wieder unsere Passenger Rides durchführen. Wieder 5 Sonntage? Warum nicht? und diesmal packen wir das Treffen der Engländer nicht wieder so spät in den Herbst, der Sommer ist diesmal angesagt.

Die Termine können wir erst festlegen, wenn die Caterham Drift Experience festgelegt sind – und das hängt am Nürburgring, das kann dauern.

\*\*\*

*In 2020 Caterham Germany and we will continue our Passenger Rides. 5 Sundays again? Why not? and this time we don't put the meeting of the English Cars that late into autumn again, summer is scheduled this time. We can't set the dates until the Caterham Drift Experience has been set - and that depends on the Nürburgring, that can take some time.*



## Die kleinen Ausfahrten?



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

\*\*\*

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

## Schottlandtour



Unser Club plant im Jahre 2020 die große Burgenroute (mit der North Coast 500) in Schottland zu fahren. Reisezeitraum sind 2 Wochen im Juni, der genaue Zeitpunkt wird noch bekannt gegeben. Eine grobe Routenplanung liegt bereits vor. Der Schwerpunkt der Reise liegt nicht auf dem Autofahren, wir lassen uns Zeit, Schottland zu erleben und zu genießen. Die geplante Route kann hier eingesehen werden: <https://www.myrouteapp.com/route/open/1192701> Die Anreise erfolgt mit der Nachtfähre von Amsterdam nach Newcastle.

\*\*\*

*Our club is planning to drive the Great Castle Route (with the North Coast 500) in Scotland in 2020. The travel period is 2 weeks in June, the exact time will be announced soon. A rough route plan is already available. The focus of the trip is not on driving, we take our time to experience and enjoy Scotland. The planned route can be viewed here: <https://www.myrouteapp.com/route/open/1192701> The journey across to the UK will be by night ferry from Amsterdam to Newcastle.*



## Goodwood Revival



Schloss Dyck ist auf dem Festland, Goodwood Revival auf der Insel. Das ist aber nicht der einzige Unterschied. Der Goodwood Circuit ist eine Motorsport-Rennstrecke rund um das Goodwood Airfield, erbaut 1948. Alle Jahre wieder findet im September das legendäre Goodwood Revival statt. Hier zeigen nicht nur die alten Rennwagen ihre guten Figuren, auch die Besucher stecken sich stielgerecht in das passende Outfit. Ein paar Tage auf die Insel? Wer bestellt sich schonmal sicherheits- halber seine Karte bei uns im Shop?

\*\*\*

*Schloss Dyck is on the mainland, Goodwood Revival on the island. But that is not the only difference. The Goodwood Circuit is a motorsport circuit surrounding the Goodwood Airfield, built in 1948. Every year in September the legendary Goodwood Revival takes place. Here not only the old racing cars show their good looks, also the visitors wear the suitable outfit. Who's coming with us? A few days on the island? Who orders his ticket in our shop to be on the safe side?*

## Classic Days Schloss Dyck

Auch wenn wir dieses Jahr vielleicht nicht die internationalen Caterham-Fahrer auf's Feld bekommen – die ersten Anmeldungen liegen schon vor. Wer kommt noch?

\*\*\*

*Even though we may not get the international Caterham riders on the field this year - the first registrations have already been received. Who else is coming?*



# Der Caterham und ich, gemischte Gefühle

Alles begann damit, dass mein Mann darüber nachdachte, den Motorradführerschein zu machen.

**BENELLI, BMW UND DUCATI WAREN MEINE TRÄUME**

Einerseits wollte ich den selber immer haben, andererseits war ich mir auch der Gefahren bewusst. Er liebt Geschwindigkeit!!!

**ICH HABE DEN FÜHRERSCHEIN IM ZARTEN ALTER VON 35 JAHREN GEMACHT. ICH HATTE VORHER WOHL DIE NÖTIGE SITTLICHE REIFE NICHT.**

Ich äußerte Bedenken, zierte mich, zog alle Register einer Ehefrau.

**LATINA MIT ALLEN WASSERN GEWASCHEN UND SEXY WAS SOLLTE ICH ERWIDERN ?**

Mit Erfolg er fing an, sich mit Autos zu beschäftigen.

**FIAT X 1/9 ... DIE LISBETH ... KARMAN GHIA ODER DOCH PORSCHE? SO VIELE FRAGEN**

Wochen und Monate gingen ins Land und mir wurden die unterschiedlichsten Modelle und Motorleistungen präsentiert. In meinem Hinterkopf nahm immer mehr der Wunsch Gestalt an, dass ich das Auto auch würde fahren wollen. Und es gab ein Auto, das immer wieder auftauchte, der Seven.

**NUN JA. DIE KILOGRAMM UND DIE PFERDESTÄRKEN UND DER TASCHENRECHNER GINGEN IMMER IN EINE RICHTUNG..**

Typisch Frau (ja ich stehe dazu) fand ich ihn unpraktisch, bequem ??? usw. Ingeheim fand ich ihn absolut bezaubernd.

**BEZAUBERND WAR DAS WORT. DAS GANZE SCHIEN MIR BEI ALLER UNVERNUNFT DURCHSETZBAR !!!**

Eines Tages, es hatte inzwischen fast ein Jahr gedauert, wurde mir mitgeteilt, wir haben einen Termin, bei Thomas Klein in Neuss. Erster Kontakt mit diesem außergewöhnlichen und abgefahrenen Auto. Am Tag unserer 1. Begegnung lief alles für mich denkbar mies. Ischiasentzündung und Wolkenwetter. Also trotzdem: los nach Neuss, ich wollte unbedingt dabei sein. Wegen meiner Rückenschmerzen fuhr an diesem Tag nur Thomas und ich eine Runde als Beifahrerin.

**ES WAR ENTSCHIEDEN. ICH WILL SO EIN AUTO (IST DAS EIN AUTO ?) NÖ ! MIR SCHEISSEGAL. ICH WILL DAS HABEN. SOFORT! KEIN BARGELD BEI... BESSER SO...**

Mein Mann war Feuer und Flamme, ich ... Naja, Drecksrücken. Aber der Wagen ließ uns beide nicht mehr los. Noch mal 2 Monate später, mein Mann, war die ganze Zeit außer Rand und Band, wir waren bei Kurt ... gekauft :) Am Tag der Übergabe, gerade los gefahren, Platzregen und was für einer. Direkt ne echte Erfahrung. Wir sind nass bis auf die Knochen, aber absolut glücklich in Köln angekommen

**BAR BEZAHLT UND NIE BEREUT**

Seitdem, es ist jetzt knapp anderthalb Jahre her, haben wir so wunderschöne Ausflüge gemacht und tolle Begegnungen gehabt, das ich ihn nie mehr missen möchte. Wir kennen mittlerweile die schönsten Strecken rund um Köln. Vielleicht gibt es irgendwann Nr. 2

**WIR WAREN AN ALLEN BADEMÖGLICHKEITEN IM UMKREIS VON 200 KM, IN DER SCHWEIZ, DER PFALZ (B9 KOMPLETT), UND ICH WILL DER ERSTE SEIN, DER DURCH ALBANIEN FÄHRT!!!**

Thomas & Eileen



# The Caterham and I, mixed feelings

Text und Bilder von Eileen Dörner

It all started when my husband was thinking about getting a motorcycle driving license.

**BENELLI, BMW AND DUCATI WERE MY DREAMS.**

On the one hand I always wanted to have it myself, on the other hand I was also aware of the dangers. He loves speed!!

**I GOT MY DRIVER'S LICENSE AT THE TENDER AGE OF 35. I PROBABLY DIDN'T HAVE THE NECESSARY MORAL MATURITY BEFORE.**

I expressed reservations, adorned myself, used all the wife tricks in the book.

**LATINA WITH ATTITUDE AND SEXY WHAT SHOULD I REPLY ?**

And with success he started to deal with cars.

**FIAT X 1/9 ... THE ELISE... KARMAN GHIA OR THE MANDATORY PORSCHE? SO MANY QUESTIONS**

Weeks and months went by and I was presented with different models and engine performances. In the back of my head the wish took shape that I would want to drive the car as well. And there was one car that kept turning up, the Seven.

**NOW YES. THE KILOGRAMS AND THE HORSEPOWER AND THE CALCULATOR ALWAYS WENT IN ONE DIRECTION...**

Typical woman (yes I stick to it) I found it impractical, comfortable ??? etc. Secretly I found it absolutely enchanting.

**THE WORD WAS ENCHANTING. THE WHOLE SEEMED ENFORCABLE TO ME WITH ALL UNREASONABLENESS!!!**

One day, almost a year had passed since then, I was informed that we had an appointment with Thomas Klein in Neuss. First contact with this unusual and freaky car. On the day of our 1st meeting everything went very bad for me. Back pain and cloudy weather. So anyway: off to Neuss, I absolutely wanted to be there. Because of my back pain, only Thomas drove a lap and I was the co-driver.

**IT WAS DECIDED. I WANT SUCH A CAR (IS IT A CAR ?) NO! I DON'T GIVE A FUCK. I WANT TO HAVE THAT. IMMEDIATELY! NO CASH WITH ME... MAYBE BETTER ...**

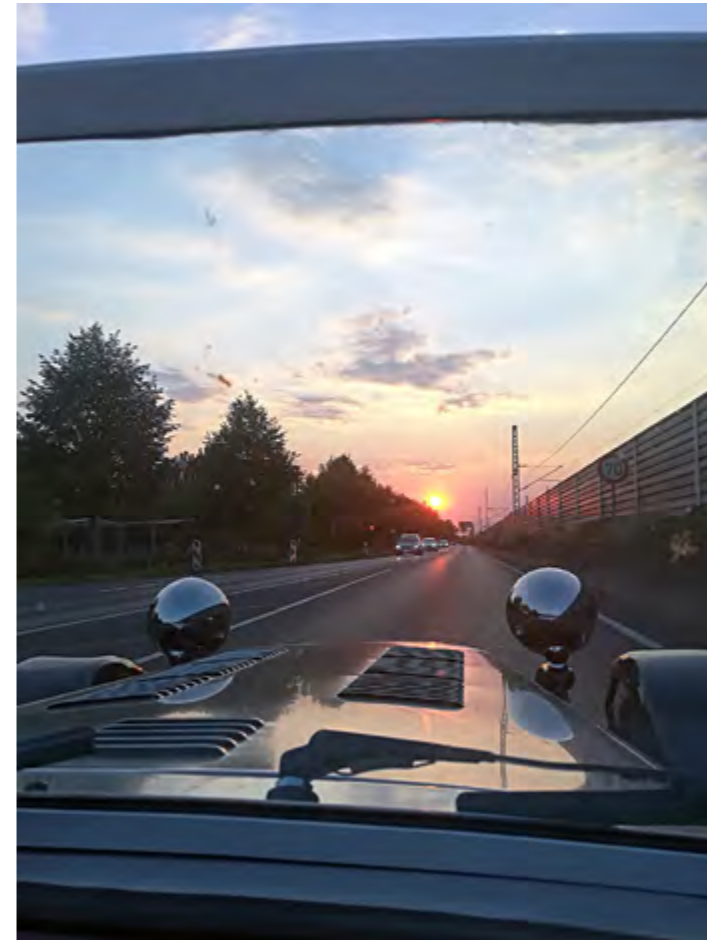
My husband was on fire, I... Well, cursed back pain. But the car wouldn't let go of either of us. Another 2 months later, my husband, was out of control all the time, we were with Kurt)... bought :) On the day of the handover, we just drove off, heavy rain and what a day. Immediately a real experience. We were wet to the bone, but arrived absolutely happy in Cologne.

**PAID IN CASH AND NEVER REGRETTED**

Since then, almost a year and a half ago now, we have made such wonderful trips and had such great encounters that I would never want to miss it again. Meanwhile we know the most beautiful routes around Cologne. Maybe there will be no. 2 at some point.

**WE WERE AT ALL SWIMMING FACILITIES AROUND 200 KM, IN SWITZERLAND, THE PALATINATE (B9 COMPLETE), AND I WANT TO BE THE FIRST ONE TO DRIVE THROUGH ALBANIA!!!**

Thomas & Eileen



# International(es) Seven-Meeting 2019 am/at the Nürburgring

Was macht eine Horde Seven-Verrückte Ende September im unwirtlichsten Teil der Eifel?

*What is a horde of Seven crazy people doing in the most inhospitable part of the Eifel at the end of September?*

## Caterham fahren natürlich *Driving Caterham of course*

Der Wetterbericht für das Wochenende ließ nichts Gutes erwarten. Es war schon spät im Jahr, und wer das Wetter am Nürburgring zu so manchem Oldtimer Grand Prix Anfang August erlebt hat, kennt meine Befürchtungen. Aber das Hotel und die Hospitality waren gebucht, die Touren geplant und das Auto gepackt. Also gute Miene aufgesetzt, das Half Hood montiert, und auf zum Ring. Gleichzeitig strebten 6 weitere Autos Richtung Nürburgring, um dort gegen 14:00 Uhr einzutreffen, teils auf eigener Achse, teils auf der Ladefläche eines Trailers.

Unsere Gäste waren aus ganz Europa angereist, aus Belgien, Deutschland, Norwegen und dem Vereinigten Königreich. Geir aus Norwegen hatte für die Anreise die ‚landschaftlich schöne‘ Strecke über den Comer See gewählt.

Nachdem alle Fahrzeuge trocken unter dem Ring Boulevard geparkt, die Päckchen mit Eintrittskarten, Parktickets und den Event-T-Shirts verteilt waren und jeder sein Zimmer gefunden hatte, ging es auf die erste Ausfahrt.

Nach knapp 90 Minuten kurvigen Neben- und Waldstraßen und trotz drohender Wolkenberge erreichte der kleine Trupp doch noch bei Sonnenschein den Landgasthof Wasserscheide in der Nähe von Bad Münstereifel. Schnell wurden die Autos in Reih und Glied ausgestellt. Während der Stärkung mit Cappuccino, Tee, oder einem alkoholfreien Bier auf der Terrasse fachsimpelten wir über unsere

*The weather forecast for the weekend didn't look good. It was already late in the year, and whoever experienced the weather at the Nürburgring at the beginning of August for many a vintage car Grand Prix knows what I feared. But the hotel and the hospitality were booked, the tours planned and the car packed. So I put on a good face, mounted the Half Hood, and off to the ring. At the same time 6 more cars were heading for the Nürburgring to arrive there around 14:00 o'clock, partly on their own axle, partly on a trailer.*

*Our guests came from all over Europe, from Belgium, Germany, Norway and the United Kingdom. Geir from Norway had chosen the ‚scenic‘ route over Lake Como for the journey. After all vehicles were parked dry under the Ring Boulevard, the packages with admissions, parking tickets and the event T-shirts were distributed and everyone had found his room, we went to the first drive.*

*After almost 90 minutes of winding B-, C- and forest roads and despite looming cloud mountains the small group reached the Landgasthof Wasserscheide near Bad Münstereifel. Quickly the cars were displayed in a row. During the refreshment with Cappuccino, tea, or a non-alcoholic beer on the terrace we talked about our*





Autos, Verkehrsregeln und andere Besonderheiten der jeweiligen Länder. Nach einem Blick auf die Uhr (das Abendessen war pünktlich bestellt), wurde die Rückfahrt um 3-4 Schlenker gekürzt und umgehend in Angriff genommen.

Nach der Ankunft wurde schnell der Geruch von unverbranntem Sprit und 10W40 des Vordermanns abgeduscht und man erschien pünktlich zum Dinner-Buffer im Lindner-Hotel am Ring-Boulevard. Hier fand der Tag bei gemütlichem internationalem Plausch (Deutsch-Englisch-Radebrech) einen schönen Ausklang.

#### **Es wurde Abend, es wurde Morgen, der zweite Tag.**

Noch mal einen kurzen Blick aufs Regen-Radar nach dem reichhaltigen Frühstück – ja, das sah einigermaßen gut am Himmel aus – aufsitzen! Die Straßen waren streckenweise klamm, aber es blieb bis auf ein paar Tropfen Nieselregen trocken. Auf der ‚Mosel-Route‘ über Cochem und zwei Umleitungen wegen Straßensperrungen erreichten wir das Städtchen Kröv. Das ursprünglich zum Essen auserkorene Restaurant existierte nicht mehr, so dass wir recht spontan ein paar hundert Meter weiter die ‚Straußwirtschaft Dreigiebelhaus‘ heimsuchten und ihnen Federweißen, Traubensaft und Zwiebelkuchen abkauften. Nach einem gemütlichen Mittagessen im Obstgarten warfen wir noch einen Blick in den Weinkeller.

Mit ersten Regentropfen ging es dann wieder zurück zum Ring, diesmal nicht der Mosel folgend, sondern querfeldein nach Norden,

*cars, traffic rules and other peculiarities of the respective countries. After a glance at the clock (the dinner was ordered on time), the return trip was shortened by 3-4 turns and immediately tackled.*

*After the arrival the smell of unburned fuel and 10W40 emitted by the car in front was quickly showered off and one appeared on time for the dinner buffet in the Lindner-Hotel at the Ring-Boulevard. Here the day ended with a pleasant international conversation (German-English-Mumbojumbo).*

#### **And the evening and the morning were the second day.**

*A short look at the rain radar after the rich breakfast - yes, that looked reasonably good in the sky - get on! The roads were damp in places, but it remained dry except for a few drops of drizzle. On the ‚Mosel Route‘ via Cochem and two detours due to roadblocks we reached the town of Kröv. The restaurant we had originally chosen for dinner no longer existed, so that we spontaneously visited the ‚Straußwirtschaft Dreigiebelhaus‘ a few hundred meters away and bought „feather white wine“, grape juice and onion pie from them. After a cosy lunch in the orchard we took a look into the wine cellar.*

*With the first raindrops we went back to the Ring, this*

über Bad Bertrich und an den Maaren vorbei. Auf dem Weg überraschte uns so mancher kurzer Schauer, was unseren beiden ‚aero‘ Piloten leichte Probleme bereitete.

Zeitig am Ring angekommen und mittlerweile bei abtrocknender Strecke hatten wir noch die Gelegenheit, die letzte Stunde des samstäglichen VLN-Rennens mit unseren All-Access Karten zu verfolgen und einen Blick ins Fahrerlager zu werfen. Ab 18:00 Uhr sollte uns dann noch ein besonderes Schmeckl erwarten. Dann öffnete nämlich nach den Aufräumarbeiten die Nordschleife noch einmal für 60 Minuten den Touristenfahrern ihre Pforten. Wir hatten vereinbart, dass zum Start nur unsere Caterhams auf die Strecke dürfen, und die anderen Fahrer dann mit 10 Minuten Verzögerung starten würden. Also freie Fahrt. Mit der Warnung vor dem noch vorhandenen VLN-Reifenabrieb in Verbindung mit teils noch feuchten Streckenteilen starteten wir also durch auf unsere schnelle Runde. Diesmal waren es sogar 8 Caterhams, weil sich zu uns glorreichen 7 noch eine Spontan-Bekanntschafft vom Hells Diner Parkplatz gesellte. Manche aus unserer Gruppe hatten zwei Runden gebucht, und konnten an der Schleuse direkt geradeaus weiterfahren, ohne die Schrankenanlage erneut bemühen zu müssen. Die anderen fuhrten immer noch trockenen Fußes zum Hotel zurück und machten sich hübsch fürs Abendessen.

Diesmal gab es kein Buffet, sondern ein ausgezeichnetes A-la-Carte Menü mit einer sehr guten Wein- Auswahl. Auch wenn sich so mancher lieber ans Bier hielt. Auch dieser Abend klang nach

*time not following the Moselle, but cross-country to the north, via Bad Bertrich and past the Maaren. On the way some short showers surprised us, which caused our two ‚aero‘ pilots some problems.*

*Arrived timely at the ring and with the track drying we still had the opportunity to follow the last hour of the Saturday VLN race with our All-Access cards and have a look into the paddock. From 18:00 o'clock a special treat should await us.*

*The Nordschleife opened its gates again for 60 minutes to the tourist drivers after the clean-up work. We had agreed that at the start only our Caterhams were allowed on the track, and the other drivers would start with 10 minutes delay. So the track was free. With the warning about the VLN tire abrasion on the track and partly still damp patches we started our fast lap. This time there were 8 Caterhams, because the „glorious 7“ were joined by a spontaneous acquaintance from the Hells Diner parking lot. Some of our group had booked two rounds, and could continue straight ahead at the gate, without having to use the barriers again. The others drove back to the hotel with dry tires and dressed up for dinner.*

*This time there was no buffet, but an excellent A-la-Carte menu with a very good wine selection. Even if some people preferred to drink beer. This evening ended after*



# LUBRICANTS GENERATIONS

# RACING

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



FOLLOW US ON [motul.com](https://www.motul.com)



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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer



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

Soft Bits for Sevens  
Innovate and refine

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



vielen Benzingesprächen mit alten und neuen Freunden fast gegen Mitternacht aus.

**Es wurde Abend, es wurde Morgen, der dritte Tag.**

Der Sonntag stand ganz im Zeichen eines späteren Frühstücks, da uns der gestrige Tag doch etwas geschlaucht hatte. Auch war der Wetterbericht mal wieder durchwachsen, so dass wir befürchteten, auf dem Weg nach Osten von Regen überrascht zu werden und dem durch einen späteren Start aus dem Weg gehen wollten. Unser Ziel war heute die Vulkanbrauerei in Mendig, natürlich nicht auf direktem Weg. Zum Glück löste sich der Regen im Laufe des Vormittags in Wohlgefallen auf, und wir kamen trockenem Hauptes an der Brauerei an. Als wäre es geplant gewesen, haben wir hier ein reichliches Mittagsmahl eingenommen und uns im Brauereishop noch für die Rückfahrt nach Hause mit Proviant und Souvenirs eingedeckt.

Dieser letzte Stopp war strategisch in der Nähe der A61 geplant, damit unsere Gäste gleich Richtung Heimat starten konnten, mit der Ausnahme von denjenigen, die noch zum nachfolgenden Trackday auf der Grand-Prix-Strecke geblieben sind. So nahm ein ereignisreiches und trotz Befürchtungen weitgehend trockenes Wochenende einen schönen Ausklang. Man verabschiedete sich und nahm sich fest vor, das Ganze bei Gelegenheit zu wiederholen. Tourenarchiv:

<https://www.myrouteapp.com/de/social/route/2451380?mode=share>

many fuel conversations with old and new friends almost at midnight.

**And the evening and the morning were the third day.**

Sunday we had a later breakfast, because the day before was quite exhausting for us. The weather forecast was still mixed, so that we feared to be surprised by rain driving eastwards and wanted to avoid it by a later start. Our destination today was the volcano brewery in Mendig, of course not on a direct route.

Luckily the rain dissolved in the course of the morning, and we arrived dry at the brewery. As if it had been planned, we had an ample lunch here and stocked up on provisions and souvenirs at the brewery shop for our return home.

This last stop was strategically planned near the A61, so that our guests could start immediately towards home, with the exception of those who stayed for the following trackday on the Grand Prix track.

Thus an eventful and despite fears largely dry weekend took a nice conclusion.

We said goodbye and decided to repeat the whole thing on occasion.

Tour archive:

<https://www.myrouteapp.com/de/social/route/2451380?mode=share>



# Ein Caterhamfahrer erzählt

## A Caterham driver tells us

Bilder und Text von xxxx



### Wer ich bin

Mein Name ist Dirk Hentschel. Ich wohne in Sachsen – Anhalt im Landkreis Stendal und hier in einem Landstrich den man die „Altmark“ nennt. Ursprünglich in einem Dorf die Kindheit verbracht, dann die Jugendsünden in einer Kleinstadt ausgelebt und wieder (nachdem unsere Tochter ihren eigenen Weg ging) in ein Dorf zurückgezogen wo wir, Simone und ich, uns richtig wohl fühlen. Vom „Seven“ träumte ich seit den späten Neunzigern. Es muss in etwa 98 oder 99 gewesen sein, als mir einer auf der Straße entgegenkam, diese ca. 5 Sek. haben ausgereicht um das Bild dieses „Oldtimers“ nicht mehr vergessen zu können. Ein paar Jahre später gab es einen Artikel in der Autobild (?) über Kitcars, dieser brachte

### Who am I?

*My name is Dirk Hentschel. I live in Saxony - Anhalt in the district Stendal and here in a region which one calls the „Altmark“. Originally I spent my childhood in a village, then lived out my youthful sins in a small town and (after our daughter went her own way) retired to a village where we, Simone and I, feel really comfortable. I've been dreaming of „Seven“ since the late nineties. It must have been in about 98 or 99, when I saw one coming towards me on the street, these 5 seconds were enough to not forget the picture of this „oldtimer“. A few years later there was an article in the Autobild (?) about Kitcars,*

dann die Erkenntnis das der Oldtimer vielleicht gar keiner war ..... Der Wunsch solch ein Fahrzeug zu besitzen war jedoch entbrannt und ging dann endlich, nach langer Zeit und Umwegen, 2018 in Erfüllung.

*this brought then the knowledge that the old timer was perhaps none at all ..... The desire to own such a vehicle was however inflamed and then finally, after a long time and detours, 2018 it came true.*



### Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt

Irgendwann mal den Beruf eines Elektrikers gelernt, nach der Wende ein paar Mal arbeitslos gewesen, war ich unter anderem eine lange Zeit als Servicetechniker für Werkstattausrüstung tätig. Zu dem Zeitpunkt wurde aus der ASU (Abgassonderuntersuchung) die AU (Abgasuntersuchung), ich glaube das war 1993? Hier gab es ein großes Betätigungsfeld für mich, mit der Umstellung änderte sich

### How do I make a living?

*I learned the profession of an electrician at some point, was unemployed a few times after the fall of communism, and for a long time I worked as a service technician for workshop equipment. At that time the ASU (special exhaust emission test) became the AU (exhaust emission test), I think that was 1993? Here there was a large field*



auch die Messtechnik gravierend. Abgasvorschriften dürften jedem Caterham Besitzer ja bestens bekannt sein? Aber das ist Geschichte, mittlerweile habe ich meinen Arbeitsplatz im eigenen Dorf, hier bin ich nun in der Jugendarbeit tätig, das könnte meinetwegen bis zur Rente so bleiben!

### Was steht in meiner Garage

Also in der Garage steht natürlich der Caterham, ganz klassisch

auf einem alten Dielenfußboden nebst altem Bauernschrank für alle Dinge die der Seven so braucht aber nur bei Bedarf mitgeführt werden müssen und sonst ordentlich gelagert zu Hause bleiben. Unterm Carport steht neben unseren Alltagsautos noch ein Engländer. Ein Traktor Bj. 1953 bekannt auch als „Little Grey Fergie“ ein TE-A 20 mit 2 Liter Benzinmotor und 28 PS. Der Motor des Ferguson stammt von der „Standard Motor Company“, war ursprünglich als Automotor konzipiert und wurde anfänglich sogar im britischen Sportwagen Morgen Plus 4 eingesetzt. Auch interessant ist, dass Ferguson einen Rennwagen, den ersten mit Vierradantrieb „Projekt 99 oder auch P99 genannt“ gebaut hat und 1961 in der Formel 1 angetreten ist. Dies blieb jedoch relativ erfolglos bis auf einen Sieg (mit Stirling Moss außerhalb der Wertung im Oulton-Park). Jedoch kam die Ferguson 4x4 Technik unter anderem auch im Lotus 56B (Turbinenlotus) zur Anwendung. Aber jetzt schweife ich zu weit ab, es geht ja um Caterham.....

### Rennfahrer oder Blümchenpflücker

Mit dem jetzigen Caterham 165 ganz klar Blümchenpflücker. Ich fahre meistens mit Türen – dann ist Simone auch gern dabei. Im Frühjahr waren wir im „Alten Land“ unterwegs – ziemlich kalt und Schneeregen, allerdings hat das Half Hood voll ausgereicht – mehr braucht es nicht.

Wie wird meine Garage befüllt, wenn ich in der Lotterie gewinne  
Also sollte sich in dieser Beziehung mal wirklich was ergeben, wird es garantiert ein zweiter Seven! Ein Academy Caterham oder etwas ähnliches für die Rennstrecke optimiert – bis nach Oschersleben sind es knapp 2 Stunden, das wäre doch ein schönes Hobby. Da würde ich dann gern vom Blümchenpflücker zum Rennfahrer aufsteigen....



*of activity for me, with the conversion also the measuring technology changed seriously. Every Caterham owner should be familiar with the emission regulations? But that is history, meanwhile I have my job in my own village, here I am now active in the youth work, that could remain so until i retire, if it was up to me!*

### What's in my garage?

*In the garage, of course, there is the Caterham, a very classic one on an old plank floor with an old farmer's cupboard for all the things that the Seven needs, but only need to be carried when needed and otherwise properly stored at home. Under the carport there is an Englishman next to our everyday cars. A tractor built in 1953 also known as „Little Grey Fergie“ a TE-A 20 with 2 litre petrol engine and 28 HP. The engine of the Ferguson comes from the „Standard Motor Company“, was originally designed as a car engine and was initially even used in the British sports car Morgen Plus 4. Also interesting is that Ferguson built a racing car, the first with four-wheel drive „Project 99 or also called P99“ and in 1961 entered it in Formula 1. However, this remained relatively unsuccessful except for one victory (with Stirling Moss outside the Oulton Park classification). However the Ferguson 4x4 technology was also used in the Lotus 56B (turbine lotus). But now I'm digressing too far, it's about Caterham.....*

### Racing driver or flower picker

*With the present Caterham 165, clearly a flower picker. I usually drive with doors - then Simone also likes to be there. In spring we were in the „Alte Land“ - quite cold and rainy, but Half Hood was enough - it doesn't need any more.*

### How will my garage be filled if I win the lottery?

*So should something really come up in this relation-*



*ship, it will be guaranteed a second Seven! An Academy Caterham or something similar optimized for the race track - to Oschersleben it's almost 2 hours, that would be a nice hobby. There I would like to go from flower picker to racing driver....*

### Who's my favorite racing driver?

*Clearly Ayrton Senna! Now it is already 25 years ago that he had to leave ..... as a reminder, Roland Ratzenberger one day earlier.*

### Beer or champagne

*A freshly tapped beer!*

### The Caterham Car Club

*The club's a great thing! A highlight this year was clearly the „Meet Your Maker“ tour! Everything was perfectly organized, we got along very well and it was very interesting for me and even Simone was thrilled (she doesn't usually take an interest in the technology). Even though we live here far away from the action, I would like to visit some meetings next year.*

### What do I do besides Seven?

*We need a large part of our spare time to maintain our property. We have a few chickens and sheep and cultivate a large garden for self-sufficiency. The Ferguson also has to go with us to plough and fetch wood.*

### The worst moment in the car

*Well whether really bad or funny in the end, I ran out of gas when I was picking up my Caterham from Dierdorf, about 50 km away from home. Oh shock according to the fuel gauge there is enough fuel available, I won't have engine problems on the first day? Straight from the motorway down, in the middle of nowhere, the car belonged to me just 8 hours .... OK the studying of the fuel receipts showed then that mathematically no more fuel could be there, Simone was not very pleased to have to pick me up - but in the end everything will be good (-...):*

### Wer ist mein liebster Rennfahrer

Ganz klar Ayrton Senner! Nun ist es schon 25 Jahre her, das er gehe musste ..... zur Erinnerung, Roland Ratzenberger einen Tag früher.

### Bier oder Champagner

Ein frisch gezapftes Bier!

### Der Caterham Car Club

Der Club ist eine super Sache! Ein Höhepunkt in diesem Jahr war ganz klar die „Meet Your Maker“ Tour! Alles war perfekt organisiert, wir haben uns super verstanden und es war hoch interessant für mich und sogar Simone war begeistert (mit der Technik hat sie es sonst nicht so). Auch wenn wir hier weit ab vom Schuss wohnen, möchte ich im nächsten Jahr doch das ein oder andere Treffen besuchen.

### Was mache ich außer Seven

Einen Großteil unserer Freizeit benötigen wir um unser Grundstück zu pflegen. Ein paar Hühner und Schafe haben wir und bewirtschaften einen großen Garten zur Selbstversorgung. Hierbei muss der Ferguson auch mit rann, zum Pflügen und Holz holen macht er sich super.

### Der schlimmste Augenblick im Auto

Naja ob wirklich schlimm oder am Ende doch lustig, da ging mir doch bei der Abholung auf eigener Achse meines Caterham von Dierdorf, etwa 50 km vor zu Haus der Sprit aus. Oh Schreck laut Tankanzeige ist ausreichend Sprit vorhanden, ich werde doch nicht am ersten Tag schon Motorprobleme haben? Gerade von der Autobahn runter, mitten in der Pampa, das Auto gehörte gerade mal 8 Stunden mir .... OK das Studieren der Tankbelege ergab dann, dass rechnerisch kein Sprit mehr da sein konnte, Simone war nicht sehr erfreut mir entgegenkommen zu müssen – aber am Ende (war) wird alles gut (-: 



# CATERHAM Roadsport Championship 2019 - die Story

Die CATERHAM Motorsport Schule ist sicher die Beste die es in Europa gibt. Anfänger werden über die CATERHAM ACADEMY in den Motorsport gebracht. Danach werden sie nicht alleine gelassen, sondern können weitere 3 Jahre in 3 Championships mit dem gleichen Auto und jährlichen vorgeschriebenen Veränderungen am Fahrzeug die gesamte Motorsport Leiter emporklimmen.

Nachdem LARS also 2018 nur knapp den Titel für den ACADEMY Champion verpasst hatte (2. Platz in der CATERHAM ACADEMY Meisterschaft) wollte er dieses Jahr natürlich gerne den Titel für die Klasse des CATERHAM Roadsport Champion gewinnen.

Wie uns dies mit nur einem einzigen Punkt Vorsprung bei 377 Punkten Gesamt gelang lesen sie hier.

*The CATERHAM Motorsport School is certainly the best there is in Europe. Beginners will be introduced to motorsport through the CATERHAM ACADEMY. Afterwards they are not left alone, but can climb another 3 years in 3 championships with the same car and yearly mandatory changes to the vehicle up the entire motorsport ladder. These changes are cost manageable and make sense in terms of the driver's perfection. Because if these changes are installed, the handling changes extremely, although they are only small changes. This ensures that the drivers feel and realize the changes. After LARS had only just missed the title for the ACADEMY Champion in 2018 (2nd place in the CATERHAM ACADEMY Championship) he naturally wanted to win the title for the class of the CATERHAM Roadsport Champion this year. How we managed this with only one single point lead at 377 points in total you can read here.*

CATERHAMMOTORSPORT  
CHAMPION 2019



## CATERHAM Roadsport Championship 2019

### LARS's Championship Facts:

7 Wochenenden

14 Rennen

Jeder Lauf 20 Minuten (außer SPA = 30 Minuten)

43 gemeldete Teilnehmer / Fahrzeuge

#### Ergebnisse:

|              |   |   |
|--------------|---|---|
| Silverstone  | 1 | 4. Platz  |
| Silverstone  | 2 | 5. Platz  |
| CROFT        | 1 | 2. Platz  |
| CROFT        | 2 | 1. Platz  |
| Oulton Parc  | 1 | 2. Platz  |
| Oulton Parc  | 2 | 2. Platz fastest Lap 1 Point                            |
| Snetterton   | 1 | DQ Disqualifiziert vom 2. Platz                         |
| Snetterton   | 2 | 8. Platz (Penalty aus Race 1 = Start von letzter Reihe) |
| SPA          | 1 | 1. Platz  |
| SPA          | 2 | 1. Platz fastest Lap 1 Point                            |
| DONINGTON    | 1 | DQ Disqualifiziert vom 1. Platz                         |
| DONINGTON    | 2 | 8. Platz (Penalty aus Race 1 = Start von letzte Reihe)  |
| Brands Hatch | 1 | 2. Platz  |
| Brands Hatch | 2 | 2. Platz  |

#### Zu den Rennen:

##### SILVERSTONE

Beide Rennen waren schwer für LARS, da er außergewöhnlicher Weise bei Qualifying „nur“ den 12. Platz heraus fuhr.

Zum Verständnis: Zwischen dem 1. und seinem, dem dem 12. Platz lagen lediglich 0,578 Sekunden! Zwischen dem 1. und dem 30. Platz lagen 0,9 Sekunden! UNFASSBAR!

Hier sieht man auf welchem Niveau die Jungs fahren, das ist wirklich UNGLAUBLICH und lediglich in der MOTO GP ähnlich.

Man kann nur sagen SCHAUT ES EUCH LIVE AN

Zurück zum Rennen.

Beide Rennen wurden abgebrochen als LARS an 3. bzw. 2. Stelle lag. Da aber die Runde davor zählt und das Feld sehr eng beisammen war wie gewohnt, konnte LARS lediglich die Punkte für den 4. und 5. Platz bekommen.

Was jedoch natürlich auch gut war, sehr gut eigentlich, aber LARS ist in dieser Hinsicht schon ein genialer Racer und hat immer den Focus auf einen Podestplatz.

Ich habe ihm als KIND schon gesagt, „wenn du nicht ERSTER werden willst, dann wirst du auch nicht ZWEITER“, das war immer mein Wahlspruch.

##### CROFT

Ein 2. und ein 1. Platz

Das war die Belohnung für mich, denn ich bin 18 Stunden am Stück mit dem Anhänger (er hat keinen Anhängerführerschein) dorthin gefahren.

Das alleine wäre nicht schlimm gewesen, aber ich hatte eine Lungenentzündung und hätte eigentlich gar nicht das Haus verlassen sollen.

Vom Rennen habe ich nicht viel mitbekommen, da ich mich meist im Auto oder im Streckenrestaurant aufhielt, da ich echt Scheiße aussah ...

## CATERHAM Roadsport Championship 2019

### LARS's Championship Facts:

7 weekends

14 races

Each run 20 minutes (except SPA = 30 minutes)

43 registered participants / vehicles

#### Results:

|              |   |   |
|--------------|---|---|
| Silverstone  | 1 | 4th place   |
| Silverstone  | 2 | 5th place   |
| CROFT        | 1 | 2nd place   |
| CROFT        | 2 | 1st place   |
| Oulton Parc  | 1 | 2. place  |
| Oulton Parc  | 2 | 2nd place fastest Lap 1 Point                         |
| Snetterton   | 1 | DQ Disqualified from 2nd place                        |
| Snetterton   | 2 | 8th place (Penalty from Race 1 = start from last row) |
| SPA          | 1 | 1st place   |
| SPA          | 2 | 1st place fastest Lap 1 Point                         |
| DONINGTON    | 1 | DQ Disqualified from 1st place                        |
| DONINGTON    | 2 | 8th place (Penalty from Race 1 = start from last row) |
| Brands Hatch | 1 | 2. place  |
| Brands Hatch | 2 | 2nd place   |

#### The races:

##### SILVERSTONE

Both races were difficult for LARS as he „only“ finished 12th in qualifying in an extraordinary way.

For your understanding: Between the 1. and his, the 12. place were only 0.578 seconds! Between the 1st and the 30th! Place were 0.9 seconds! UNBELIEVABLE

Here you can see on which level the guys are riding, this is really unbelievable and only similar in the MOTO GP.

You can only say LOOK AT IT LIVE YOURSELF

Back to the race.

Both races were canceled when LARS was in 3rd or 2nd place. But because the lap before counts and the field was very close together as usual LARS could only get the points for the 4th and 5th place.

Which of course was good; very good actually, but LARS is in this respect already a brilliant racer and always has the focus on a podium place.

I already told him as a child, „if you don't want to be FIRST, then you won't be SECOND“, that was always my motto.

##### CROFT

A 2nd and a 1st place

That was the reward for me, because I drove there 18 hours in a row with the trailer (he did not have a trailer driving licence).

That alone would not have been bad, but I had pneumonia and should not have left the house at all.

I didn't see much of the race, because I was mostly in the car or in the track restaurant, because I looked like shit ...

## OULTON PARK

Beide Rennen waren SEHR Competitive zwischen LARS und BEN LOPEZ, die es sich richtig gegeben haben - keiner von Beiden hat nachgegeben - ein Lehrstück für den Motorsport.

Das ging auch nur, weil sich BEIDE sehr gut verstehen.

Beide haben den gleichen DRIVER COACH (JON BARNES) und haben immer alle Daten der Data Analyse gemeinsam ausgewertet und da konnte man sehen, dass beide auf absolut dem gleichen Level fahren und wussten, wie weit man gehen konnte.

So hatte LARS 2 x das „Nachsehen“ und kam jeweils 0,4 bzw. 0,1 Sekunde hinter Ben Lopez über die Linie.

Kommentar Kurt Hoffmann der das dramatische Rennen zu großen Teil von seinem Standplatz einsehen konnte:

- Als Sportler: WAHNSINN
- Als Vater: WILLST DU NICHT SEHEN

## SNETTERTON

Hier erwischte LARS nach einem 4. Platz im Qualifying in der 3. Kurve einen Konkurrenten STUART BELL am hinteren Rad.

Dieser drehte sich raus, konnte aber ohne Schaden das Rennen an 10. Stelle liegend wieder aufnehmen.

LARS fuhr als 2. Über die Ziellinie, doch dann schlugen die STEWARDS zu, indem sie ihn DISQUALIFIZIERTEN für diesen für uns eigentlich normalen Rennunfall und somit das 2. Rennen von hinten als letzter aufnehmen musste.

Für uns nicht ganz nachvollziehbar, haben wir das hingenommen.

Das 2. Rennen war geprägt von einer wie sich herausstellte krummen Lenkung aus einer weiteren Berührung am Start.

Dadurch bedingt war das Lenkrad schief, jedoch konnte LARS als 8. Über die Linie fahren - SCHADENSBEGRENZUNG

## SPA

Das war das Wochenende des LARS Hoffmann

- POLE Position
- 2 SIEGE

## OULTON PARK

Both races were VERY competitive between LARS and BEN LOPEZ who did battle it out.

Neither of them gave in. A lesson for motorsport.

That was only possible because both get along very well.

Both have the same DRIVER COACH ( JON BARNES ) and have always evaluated all data of the analysis together and there you could see that both drove on absolutely the same level and knew how far you could go.

So LARS had 2 x the „afterlook“ and came 0.4 respectively 0.1 second behind Ben Lopez over the line.

Comment Kurt Hoffmann who could see the dramatic race to a large extent from his stand:

- As an athlete: WAHNSINN
- As father: YOU DON'T WANNA SEE

## SNETTERTON

Here LARS caught a competitor STUART BELL at the rear wheel after a 4th place in qualifying in the 3rd corner.

He spun out, but was able to resume the race in 10th position without any damage.

LARS crossed the finish line in 2nd place, but then the STEWARDS beat him by DISQUALIFYING him for this for us normal racing accident and thus had to take the 2nd race from behind the grid.

Not quite understandable for us, we accepted that.

The 2nd race was marked by a crooked steering from another touch at the start.

Due to this, the steering wheel was crooked, but LARS could drive as the 8th over the line - DAMAGE LIMITATION

## SPA

That was the weekend of the LARS Hoffmann

- POLE Position
- 2 VICTORIES

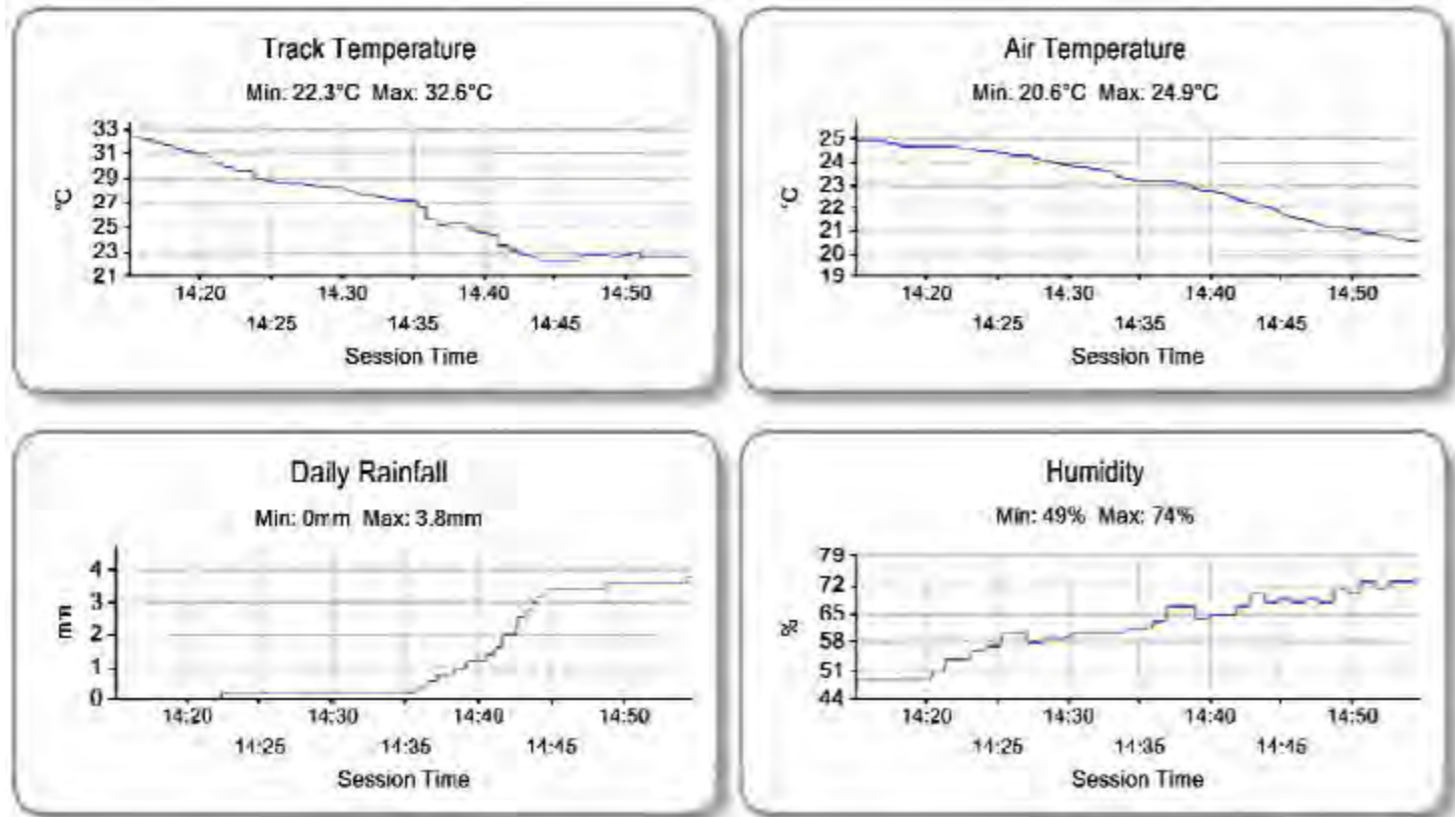


- 1 schnellste Rennrunde und ein Extra Punkt dafür

Rennen 1 wurde gestartet obwohl ich als erfahrener Motorsportler sagen muss, dass ich als Rennleiter das Rennen NICHT gestartet hätte. Es regnete nicht nur, es war ein unglaublicher Wolkenbruch. Ich habe Autos gesehen, die sich auf der Start / Ziel gerade beim geradeaus fahren gedreht haben. Da ich SPA natürlich gut kenne, habe ich LARS vorab die Linie erklären können, die man im Nassen am besten nimmt (ich verrate

- 1 fastest lap and one extra point for it

*Race 1 was started although as an experienced motor sportsman I have to say that as race director I would NOT have started the race. Not only was it raining, it was an incredible downpour. I saw cars spinning at the start/finish straight ahead. Since I know SPA well, of course, I was able to explain to LARS in advance the line that is best taken in the wet. (I don't tell anyone else)*



die sonst Niemandem). Im 2. Rennen des Wochenendes war es Trocken und Sonnig. Es war ein unglaublich hartes Rennen, denn die Positionen

*In the 2nd race of the weekend it was dry and sunny. It was an incredibly tough race, because the positions were constantly changing between the front runners.*



wechselten zwischen den Frontrunnern permanent. Die langen Geraden und großen Kurvenradien luden zu spannenden Windschatten Duellen ein. Am Ende gewann LARS das Rennen mit sagenhaft knappen 0,02 Sekunden vor Harry Cook. 4 Fahrzeuge fuhrten innerhalb 0,3 Sekunden über die Linie nach

*The long straights and large curve radii invited exciting slipstream duels. In the end, LARS won the race with an incredible 0.02 seconds ahead of Harry Cook. 4 cars crossed the line within 0.3 seconds after 30!! minutes.*

|      |       |   |                         |                      |    |           |          |        |       |          |
|------|-------|---|-------------------------|----------------------|----|-----------|----------|--------|-------|----------|
| 70   | Roads | 1 | Lars Alexander HOFFMANN | Caterham Roadsport - | 11 | 33:54.260 | 1:18.230 | 25.950 | 84.58 | 3:01.133 |
| 190  | Roads | 2 | Harry COOK              | Caterham Roadsport - | 11 | 33:54.280 | 1:18.250 | 0.020  | 84.58 | 2:59.369 |
| 119* | Roads | 3 | Stuart BELL             | Caterham Roadsport - | 11 | 33:54.466 | 1:18.436 | 0.186  | 84.57 | 3:00.978 |
| 174  | Roads | 4 | Alan VENTERS            | Caterham Roadsport - | 11 | 33:54.562 | 1:18.532 | 0.096  | 84.57 | 3:00.462 |
| 129  | Roads | 5 | Will ROSSETTI           | Caterham Roadsport - | 11 | 33:55.261 | 1:19.231 | 0.699  | 84.54 | 2:58.990 |

immerhin 30!!! Minuten. Die Siegerehrung fand dann auf dem großen F1 Podest statt zu dem dann eigens ein Kleinbus die ersten 3 im Parc Ferme abholte. Mit dem Aufzug nach oben und auf dem Treppchen ganz oben stehen in SPA ist schon ein Erlebnis welches in Erinnerung bleibt. Anschließend war großes Bangen angesagt, da sich etliche der Fahrer, darunter auch LARS, mit Ihren Kamera Speicherkarten bei den STEWARDS melden mussten. Die Stewards sind sehr genau und unerbittlich, wenn man einen Mitbewerber so berührt das er Positionen verliert. Nach einer Stunde war aber klar, das es keine Strafen für LARS gab und wir konnten den zweiten Sieg des Wochenendes feiern.



*The award ceremony then took place on the big F1 podium where a minibus picked up the first 3 cars in the Parc Ferme. With the elevator to the top and standing on the top of the podium in SPA is already an experience which remains in memory. Afterwards there was a lot of anxiety because some of the drivers, including LARS, had to report to the STEWARDS with their camera memory cards. The stewards are very accurate and relentless if you touch a competitor in such a way that he loses positions. After one hour it was clear that there were no penalties for LARS and we could celebrate the second victory of the weekend.*

### DONINGTON

Auch in DONINGTON zeigte sich die Klasse der Fahrer und die Wettbewerbsfähigkeit. Die ersten 10 Fahrer innerhalb weniger als 1 Sekunde im Qualifying. LARS startete als 6. und überfuhr als erster die Ziellinie. Nach der Siegerehrung haben die Stewards 2 Stunden gebraucht um Strafen auszusprechen. LARS wurde DISQUALIFIZIERT dafür, dass er den Führenden hier überholt hatte. Dieser hatte sich daraufhin gedreht und drei weitere Fahrzeuge sind in ihn hineingefahren. LARS hatte ihn nicht berührt und seiner Meinung nach genügend Raum gelassen. Die Stewards werteten dies jedoch als gefährliches Manöver und

### DONINGTON

*Also in DONINGTON the class of the drivers and the competitiveness showed itself. The first 10 drivers within less than 1 second in qualifying. LARS started as 6th and crossed the finish line first. After the award ceremony it took the stewards 2 hours to pronounce penalties. LARS was DISQUALIFIED for overtaking the leader here. He had turned around and three more cars drove into him. LARS had not touched him and, in his opinion, had left enough room.*





sahen in LARS den Verursacher des Unfalls in dieser Szene hier:  
Wir haben zwar PROTEST eingelegt für 300,- GbP jedoch OHNE Erfolg.

Doppelter Grund zum Ärgern.

Aber im SPORT und im MOTORSPORT, wenn es um Meisterschaften auf diesem Niveau geht ist das so. Speziell in UK, aber deswegen lieben wir es ja auch.

Im Zweiten Lauf des Wochenendes musste er dann ein zweites mal in der Saison, wie es bei einer Disqualifikation die Regel ist, als Letzter starten.

**Dieses Rennen hätte man sehen müssen !**

LARS war „under fire“ wie es geschrieben wurde von der Presse.

Er startete als Letzter und kämpfte sich unglaublich clever durch Ausnutzen jedes möglichen Windschattens den er bekommen konnte, sauber aber fokussiert, bis auf den wirklich sensationellen

*The stewards considered this a dangerous manoeuvre and saw LARS as the cause of the accident in this scene: We did PROTEST for 300,- GbP but WITHOUT success.*

*Double reason for annoyance.*

*But in SPORT and MOTORSPORT, when it comes to championships at this level, it's like that.*

*Especially in the UK, but that's why we love it.*

*In the second run of the weekend he had to start a second time in the season as the rules are last in a disqualification.*

***This race should have been seen!***

*LARS was „under fire“ as it was written by the press.*

*He started last and fought incredibly clever by taking advantage of every possible slipstream he could get clean but focused up to the really sensational second place.*



zweiten Platz vor.

Der Streckensprecher überschlug sich mit den Kommentaren; man konnte meinen, ich hätte ihn dafür bezahlt.

In der letzten Runde und der letzten Kurve startete er den Angriff auf den Führenden, was ihm durchaus gelungen wäre, wenn da nicht ein gewisser Andy Lees gewesen wäre, der seinen Bremspunkt total überschätzt hatte und wie ein Torpedo gleich 5 Autos abgeräumt hatte, darunter auch LARS.

Trotz kaputter Felge und Plattfuß konnte Lars sich noch als 7. über die Linie retten und bekam noch einen Punkt für die schnellste Rennrunde, der sich beim nächsten Wochenende als GOLD beweisen sollte.

*The track announcer jumped with comments; you could think I had paid him for it.*

*In the last lap and in the last corner he started the attack on the leader which he would have succeeded in doing if there hadn't been a certain Andy Lees who had totally overestimated his braking point and had cleared 5 cars like a torpedo, including LARS.*

*Despite a broken rim and flat tire, Lars could still save himself as 7th over the line and got another point for the fastest lap, which should prove to be worth GOLD next weekend.*

#### BRANDS HATCH - FINALE

Lars reiste mit 2 Punkten Rückstand auf ANDREW MURGATROYD nach Brands Hatch an.

Im Qualifying waren 16 Fahrer innerhalb einer Sekunde.

#### BRANDS HATCH FINALE

*Lars travelled to Brands Hatch with a 2 point gap to ANDREW MURGATROYD.*

*In qualifying there were 16 riders within one second.*

#### 2019 Caterham Roadsport Championship

#### QUALIFYING - RACE 8 - CLASSIFICATION - AMENDED



| POS | NO  | NAME                    | ENTRY              | TIME   | ON | LAPS | GAP   | DIFF  | MPH   |
|-----|-----|-------------------------|--------------------|--------|----|------|-------|-------|-------|
| 1   | 29  | Will ROSSETTI           | Caterham Roadsport | 55.077 | 16 | 21   |       |       | 78.95 |
| 2   | 9   | Harry COOK              | Caterham Roadsport | 55.082 | 19 | 21   | 0.005 | 0.005 | 78.94 |
| 3   | 5*  | Ben LOPEZ-APPLETON      | Caterham Roadsport | 55.125 | 17 | 21   | 0.048 | 0.043 | 78.88 |
| 4   | 70  | Lars Alexander HOFFMANN | Caterham Roadsport | 55.126 | 12 | 21   | 0.049 | 0.001 | 78.88 |
| 5   | 84  | Andrew MURGATROYD       | Caterham Roadsport | 55.221 | 6  | 22   | 0.144 | 0.095 | 78.74 |
| 6   | 2   | Andy LEES               | Caterham Roadsport | 55.306 | 20 | 22   | 0.229 | 0.085 | 78.62 |
| 7   | 14  | Fraser JONES            | Caterham Roadsport | 55.379 | 19 | 22   | 0.302 | 0.073 | 78.52 |
| 8   | 37  | Tom BROWN               | Caterham Roadsport | 55.523 | 14 | 22   | 0.446 | 0.144 | 78.32 |
| 9   | 74  | Alan VENTERS            | Caterham Roadsport | 55.561 | 21 | 21   | 0.484 | 0.038 | 78.26 |
| 10  | 64* | Giuseppe FELET          | Caterham Roadsport | 55.567 | 18 | 21   | 0.490 | 0.008 | 78.25 |
| 11  | 81  | Craig ATKINS            | Caterham Roadsport | 55.637 | 10 | 21   | 0.560 | 0.070 | 78.16 |
| 12  | 73  | Dan CLAYPHAN            | Caterham Roadsport | 55.711 | 18 | 21   | 0.634 | 0.074 | 78.05 |
| 13  | 21  | Andreas CARLTON         | Caterham Roadsport | 55.773 | 6  | 21   | 0.696 | 0.062 | 77.96 |
| 14  | 11  | Rick HEWLAND            | Caterham Roadsport | 55.786 | 8  | 22   | 0.709 | 0.013 | 77.95 |
| 15  | 99  | Gideon WILKINSON        | Caterham Roadsport | 55.869 | 17 | 21   | 0.792 | 0.083 | 77.83 |
| 16  | 33* | Ryan ERROLL             | Caterham Roadsport | 56.027 | 19 | 21   | 0.950 | 0.158 | 77.61 |

Lars startete als 4. aus der zweiten Reihe.

Die Aufgabe war, das Auto ohne Strafen durch den ersten Lauf zu bringen und das möglichst vor Andrew.

Andrew gewann jedoch das Rennen und fuhr nur 0,016 Sekunden vor Lars ins Ziel.

*Lars started 4th from the second row.*

*The task was to get the car through the first run without penalties, preferably before Andrew.*

*But Andrew won the race and finished just 0.016 seconds ahead of Lars.*

#### 2019 Caterham Roadsport Championship

#### RACE 8 - CLASSIFICATION



| POS | NO | NAME                    | ENTRY              | LAPS | TIME      | GAP   | DIFF  | MPH   | BEST ON  |
|-----|----|-------------------------|--------------------|------|-----------|-------|-------|-------|----------|
| 1   | 84 | Andrew MURGATROYD       | Caterham Roadsport | 11   | 10:17.425 |       |       | 77.47 | 55.288 4 |
| 2   | 70 | Lars Alexander HOFFMANN | Caterham Roadsport | 11   | 10:17.441 | 0.016 | 0.016 | 77.47 | 54.793 3 |
| 3   | 5  | Ben LOPEZ-APPLETON      | Caterham Roadsport | 11   | 10:17.512 | 0.087 | 0.071 | 77.46 | 55.012 4 |
| 4   | 9  | Harry COOK              | Caterham Roadsport | 11   | 10:17.774 | 0.349 | 0.262 | 77.43 | 54.806 8 |
| 5   | 14 | Fraser JONES            | Caterham Roadsport | 11   | 10:18.278 | 0.853 | 0.504 | 77.36 | 54.969 3 |
| 6   | 29 | Will ROSSETTI           | Caterham Roadsport | 11   | 10:18.584 | 1.159 | 0.306 | 77.32 | 55.172 8 |
| 7   | 37 | Tom BROWN               | Caterham Roadsport | 11   | 10:18.965 | 1.540 | 0.381 | 77.28 | 55.090 8 |

Nun hatte er 3 Punkte Vorsprung statt 2 vor dem letzten Lauf.

Im letzten Lauf setzte LARS auf eine Abstimmung des Fahrwerkes welche es ihm im Falle des zu erwartenden Regens ermöglichte

*Now he was 3 points ahead instead of 2 points before the last race.*

*In the last run LARS relied on a suspension tuning which enabled him to be fast in case of the expected rain.*

schnell zu sein.  
 Reifen mit viel Profil z.B. sind auch im Trockenen nicht für eine Top Zeit geschaffen und machen mehr Probleme als Reifen mit wenig Profil.  
 Der Regen war laut Wetter App im Laufe des Rennens zu erwarten und er kam dann auch zum Glück, denn LARS quälte sich im Trockenen mitzuhalten.  
 Nachdem die ersten Tropfen fielen, konnte er deutlich besser fahren und sein größter Mitbewerber um den Titel hatte Probleme mit seiner Trocken Abstimmung.  
 LARS fuhr zwar auf den Führenden auf, versuchte ihn in Paddock Hill Bent innen wie außen in einen Fehler zu treiben und attackierte heftig.  
 Er musste aber nicht mit der Brechstange vorbei, da er sehen konnte, dass ANDREW auf dem 4. Platz lag und LARS somit 1 Punkt Vorsprung hatte.  
 Man kann sich die Erlösung und die Freude nach der Zieldurchfahrt wahrscheinlich nicht vorstellen.

LARS ist mit einem einzigen Punkt Vorsprung von 377!!! Punkten Britischer CATERHAM Motorsport Champion  
 Typisch British: Gentleman  
 Like gratulierte ANDREW MURGATROYD, der nur mit einem einzigen Punkt Rückstand ZWEITER in der Meisterschaft wurde und den Titel ebenso verdient hätte, gewinnen können.

ALLE Teilnehmer, Funktionäre, Teams, und der gesamte CATERHAM MOTORSPORT Circus gönnten LARS den Titel und gratulierten sehr herzlich.  
 Wir sind dort voll integriert und freuen uns über die vielen Freunde dort.  
 Es war ein bewegendes erfolgreiches und besonderes Jahr.

2020 werden wir weiter fahren und steigen in der CATERHAM Motorsport Leiter eine weitere Stufe (die Dritte von 5) in die Klasse der 270/R auf.

Hier werden wir dann OHNE Frontscheibe fahren, das reduziert den Luftwiderstand erheblich und sorgt dafür, dass man nicht mehr so leicht aus dem Windschatten Vorteile ziehen kann. Man muss noch technischer fahren um Positionen zu gewinnen.

Die vordere Spur wird mit dem so genannten Wide Track verändert und die Dämpfer werden härter.

Wir danken unseren Fans, Freunden und Kunden, sowie allen Unterstützern wie MOTUL.

Drückt uns auch im nächsten Jahr die Daumen

Für Sponsoren-Anfragen sind wir ebenfalls DANKBAR.

*Tyres with a lot of tread e.g. are not made for a top time even in dry conditions and cause more problems than tyres with little tread.  
 The rain was to be expected according to weather app in the course of the race and it actually came fortunately, because LARS tormented himself to keep up in the dry.  
 After the first drops fell he could drive much better and his biggest competitor for the title had problems with his dry set-up.  
 LARS was on top of the leader, tried to make him make a mistake inside and out in Paddock Hill Bent and attacked fiercely. But he did not have to pass with the crowbar, because he could see that ANDREW was in 4th place and LARS was 1 point ahead.*

*You probably can't imagine the relieve and joy after the finish. LARS is with a single point advantage of 377 !!! Points*

British CATERHAM Motorsport Champion Andrew Murgatroyd congratulates LARS as soon as he gets out of the car. Typically British: Gentleman Like congratulated ANDREW MURGATROYD, who finished second in the championship only one point behind and could have deserved to win the title

as well. ALL participants, officials, teams and the entire CATERHAM MOTORSPORT Circus congratulated LARS on winning the title. We are fully integrated and happy about the many friends there.  
 It was a moving, successful and special year.

In 2020 we will continue to drive and climb in the CATERHAM Motorsport ladder another step (the third of 5) into the class of the 270/R.

Here we will drive then WITHOUT windscreen, which reduces the air resistance considerably and ensures that one can draw no longer so easily from the slipstream advantages. You have to drive more technically to win positions. The front track is changed with the so-called Wide Track and the dampers become harder.

We thank our fans, friends and customers, as well as all supporters like MOTUL.

Keep your fingers crossed for us next year as well.

We are also THANK YOU for sponsor enquiries.



Das schrieb die Presse:

Autosport (UK)  
**Second is best for Hoffmann as he snatches title**

3 Okt. 2019 +6 mehr IAN SOWMAN



Hoffmann (70) sealed the title as Lopez-appleton (5) won race two

**BRANDS HATCH BRSCC 28-29 SEPTEMBER**

Lars Alexander Hoffmann took a pair of second-place finishes in the Caterham Roadsport championship at Brands

Hatch to climb the standings and claim the title by a single point.

Pre-event leader Stuart Bell was absent following damage sustained in a collision at Donington Park and, of those remaining, it was Will Rossetti who made the best start to the opener, before tumbling down the order ahead of a mid-race red flag and restart. Andrew Murgatroyd led the second part more or less throughout to keep himself in contention, although main rival Hoffmann was a constant threat. Rossetti could only manage sixth, which proved to be his best finish of the weekend.

Importantly, Murgatroyd led Hoffmann at the start of race two to put himself in a championship-winning position but, when Ben Lopez-appleton passed both of

them on the second lap on his way to an eventual victory, German driver Hoffmann snuck ahead of Murgatroyd to turn the championship tables.

Harry Cook got between the two title rivals – and for a while ahead of Hoffmann too – but ultimately Murgatroyd's hopes effectively came to an end with four laps to go when a big moment at Graham Hill Bend cost him a couple of seconds.

The first Caterham 420R race went according to the championship form book, with John Byrne heading home David Henderson by 15 seconds. That left Byrne needing just a 13th-place finish on Sunday to wrap up the title, but that was in doubt on two occasions: first when he stalled on the grid, dropping almost to the back, and sec-

BRANDS HATCH: BRSCC BY IAN SOWMAN SEPTEMBER 28-29

**HOFFMANN SEALS TITLE BY JUST A SINGLE POINT**

Lars Alexander Hoffmann took a pair of second placed finishes in the Caterham Roadsport championship at Brands Hatch to climb up the standings and claim the title by a single point.

Pre-event leader Stuart Bell was absent following damage sustained in a collision at Donington Park and, of those remaining, it was Will Rossetti who made the best start to the opener, before tumbling down the order ahead of a mid-race red flag and restart. Andrew Murgatroyd led the second part more or less throughout to keep himself in contention, although main rival Hoffmann was a constant threat. Rossetti could only manage sixth, which proved to be his best finish of the weekend.

Importantly, Murgatroyd led Hoffmann at the start of race two to put himself in a championship-winning position but, when Ben Lopez-appleton passed both of them on the second lap on his way to an eventual victory, German driver Hoffmann snuck ahead of Murgatroyd to turn the championship tables.

Harry Cook got between the two title rivals – and for a while ahead of Hoffmann too – but ultimately Murgatroyd's hopes effectively came to an end with four laps to go when a big moment at Graham Hill Bend cost him a couple of seconds.

The first 420R race went according to the championship form book, with John Byrne heading David Henderson home by 15 seconds. That left Byrne needing just a 13th place finish on Sunday to wrap up the title, but that was in doubt on two occasions: first when he stalled on the grid, dropping almost to the back, and secondly on lap six of it when he was trying to pass Matt Murgatroyd for sixth and crossed straight into Graham Hill Bend. He survived both moments, creating home fifth as Henderson took a consolation win. The fight for second was settled eight laps from home when the Irish Richard Adams and Aaron Hoad collided at Paddock Hill. Both survived, but Adams dropped back to sixth.

Don Pritchard secured the 270R title with an understated sixth place in a restart and Tom Allen and James Murray dropped

they crossed the line, Allen winning the 270R race. The star turn was Caterham's CEO Graham Macdonald, who climbed from 12th to finish on the podium after driving inside Greg Monk at Paddock Hill Bend from the start. Pritchard set out the second race, with Murgatroyd a constant threat to Hoffmann, who made a number of mistakes, which eventually promoted Monk to second.

The National Formula Ford 1600 (Porsche) race had already been resolved in favour of interested spectator Ross Martin, who won three different drivers take victory over the weekend. Former champion Luke Cooper (Citroën) took the opener, with the pressure from Joey Fisher (Porsche) coming to its end on lap 14 of 16 when both got sideways at Paddock Hill Bend and Fisher spun down the order. Michael Eastwell finished second to Cooper, but the order was reversed in Sunday morning's race when the Sportsman driver got ahead at Brands Hatch before a safety car period. Rory Smith was on the podium in each of the first two races in his Mini, but was narrowly denied a win in the reverse grid finale. Spike Kohlschöner assessed a lead of more than 20 in his Ray, but Smith roared in the American and spent the second half of the race just tenths of a second behind him.

The Classic and Modern Motorsport Club Production Saloon race boiled up to a fascinating conclusion after Jonathan Bevan spun the Honda Integra he was due to share with Rod Barley into the grass at the first corner. Dudley Lane was crowned hero in his Civic Type R in the second race, which started at the back after being found to be underweight after qualifying.

Hickey switched to his Ford Escort WRC in Sunday's Super Saloons double-header and ultimately took, two wins, although Neil Hensley's BMW M3 ran him close.

Simon Vereke took his Golf Mk4 to a dominant first victory of the season in the Production GTI opener, with champion Simon TEB stressed by clutch issues. Adam Haines led the opening lap of the second contest, but Martyn Walsh blasted ahead at the beginning of lap two, taking the win.

Hoffmann (70) just defeated Murgatroyd (5)

Kohlschöner claimed final National FF1600 win

**WINNERS**

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| Caterham Roadsport<br>Race 1: Andrew Murgatroyd<br>Race 2: Ben Lopez-appleton | Mini<br>Race 1: John Byrne<br>Race 2: David Henderson                    | BMW Production Saloon<br>Race 1: Simon Vereke<br>Race 2: David Henderson | Formula 1600<br>Race 1: Ross Martin<br>Race 2: Ross Martin                    |
| Caterham 420R<br>Race 1: John Byrne<br>Race 2: David Henderson                | BMW Production Saloon<br>Race 1: Simon Vereke<br>Race 2: David Henderson | Formula 1600<br>Race 1: Ross Martin<br>Race 2: Ross Martin               | Caterham Roadsport<br>Race 1: Andrew Murgatroyd<br>Race 2: Ben Lopez-appleton |

# Grenzgänger zwischen Vergangenheit und Zukunft

## *Border crosser between past and future*

Text von Heiko Runkel, Fotos von Günter Biener und Andreas Seydell

### Test Caterham Supersprint

„Das ist aber ein schöner Oldtimer, den sie da fahren. Wunder schön in diesem strahlendem Rot, das schöne Holzlenkrad und das elegante Interieur! Ist das ein Morgan, Triumph oder MG aus den 50ern oder den 60er Jahren?“

So oder so ähnlich lauten die ersten Anfragen der Passanten, sofern man diesen edlen Caterham Supersprint aus heimischen Garage ausführt und vor seinem Lieblings-Restaurant einparkt. Heimische Garage – was sage ich da – dieser Caterham gehört ins Wohnzimmer!

Optisch unterscheidet er sich stark von den „normalen“ Caterhams. Er scheint aus der Zeit von Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn und Jack Brabham zu stammen.

Auf Basis des Caterham SEVEN 165 mit der schmalen Karosserie wurde der Supersprint auf „Oldtimer-Rennwagen“ getrimmt. Die fehlenden Louvres in der Motorhaube, der Egoistenbügel, der einzelne Fahrersitz mit der Brookland Windschutzscheibe, sowie

*„That's a nice oldtimer you're driving. Beautiful in bright red, the beautiful wooden steering wheel and the elegant interior! Is that a Morgan, Triumph or MG from the 50s or 60s?“*

*That's what passers-by first ask, if you're going to take this Caterham Supersprint out of your garage and park it in front of your favourite restaurant. Your garage - what am I saying - this Caterham belongs in the living room!*

*Optically it differs strongly from the „normal“ Caterhams. It seems to originate from the time of Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn and Jack Brabham.*

*Based on the Caterham SEVEN 165 with the narrow body, the Supersprint was trimmed to be an „Oldtimer Race Car“. The missing Louvres in the bonnet, the egoist rollbar, the single driver's seat with the Brookland windshield, as well as the paintwork all indicate a racing car of the 50s.*



die Lackierung lassen alles auf einen Rennwagen der 50er Jahre schließen.

Insbesondere beim Interieur hat Caterham Cars eine Detailverliebtheit und eine Qualität erreicht, die es in einem Caterham so noch nicht gegeben hat. Der gesteppte Ledersitz, die klassischen Instrumente, das Motolita-Holzlenkrad, dazu die rot lackierte Mittelkonsole, alles passt wie aus einem Guß. Neben den chromumrandeten Schaltern weißt ein Typenschild auf die Besonderheit dieses Caterhams hin. Auch beim Exterieur ist der „Retro-Style“ kompromisslos von Caterham Cars beibehalten worden. Der Rahmen im klassischen grau – so wie die ersten Lotus Sevens –, der Renntankdeckel, die runden Rückleuchten, ja sogar die Nebelrückleuchte und der Rückfahrcheinwerfer haben eigene Halterungen erhalten.

Dieser Caterham ist einfach viel zu schön, um überhaupt gefahren zu werden. Das zeigt auch der Tachostand, der erst 71 km Laufleistung anzeigt.

Da ein Test natürlich auch eine Probefahrt beinhaltet sollte, überwinde ich mich und steige behutsam ein. Draußen ist es knapp unter 10 Grad Celsius und es sieht verdächtig nach Regen aus. Die passende Kleidung, wie Lederjacke und Pilotenbrille liegt natürlich zu



*Caterham Cars has achieved a level of attention to detail and quality in the interior in particular that has never been seen before in a Caterham. The quilted leather seat, the classic instruments, the Motolita wooden steering wheel and the red lacquered centre console - everything fits like a glove. Next to the chrome-edged switches, a nameplate indicates the special feature of this Caterham. The „Retro-Style“ has also been uncompromisingly retained by Caterham Cars for the exterior. The frame in classic grey - just like the first Lotus Sevens -, the race tank lid, the round tail lights, even the rear fog light and the reversing light have their own brackets.*

*This Caterham is simply far too beautiful to be driven at all. This is also shown by the speedometer reading, which shows only 71 km running distance.*

*Since a test should of course also include a test drive, I try to overcome myself and get in carefully. Outside it is just under 10 degrees Celsius and it looks suspiciously like rain. The suitable clothes, like leather jacket and pilot glasses are of course at home. Nevertheless I*



Hause. Dennoch lehne ich das Angebot von Kurt Hoffmann höflich ab einen Helm aufzusetzen. Schließlich möchte ich die Fahrt im Caterham Supersprint ungefiltert genießen.

So schön das Holzlenkrad auch ist, etwas fülligere, große Fahrer wie ich haben beim Ein- und insbesondere beim Aussteigen ihre liebe Not dies noch elegant aussehen zu lassen. Das Lenkrad ist etwas größer als das klassische Lederlenkrad und ist nicht leider abnehmbar. Nun sitze ich in einem Oldtimer und bin glücklich. Die Emotionen werden durch den Auspuffsound noch verstärkt, der neben mir aus der silbernen Sidepipe heraus spruzt. Er klingt nicht wie ein moderner, schreiender Rennwagen, er klingt auch nicht wie ein „kastrierter, moderner“ Caterham mit geschlossenem Klappenaustriff. Er klingt einfach wie er klingen soll. Leicht trötend und bassig und mit einem Hauch Oldtimer Rennfeeling. Gratulation an Caterham Cars, die es immer wieder schaffen aus dem doch sehr übersichtlichen vorhandenen Hubraum ein wahres Klangwunder zu kreieren.

Besonders, wenn man bedenkt, dass der Motor gerade einmal aus 3 Zylinder mit 695 cm<sup>3</sup> besteht. Bedingt durch eine neue Motorsteuerung erzeugen diese 695 cm<sup>3</sup> nun 15 PS mehr als im Caterham SEVEN 165.

Motorleistung ist bei Caterham bekanntlich nebensächlich und ich konnte mich noch sehr gut an meine Testfahrt mit dem 80 PS Caterham SEVEN 165 erinnern. Schon damals war ich von der turbo-aufgeladenen Drehorgel / Motor begeistert. Nun sind es ganze 95 PS bei noch weniger Gewicht. Also gute Voraussetzungen für eine schnelle Runde.

Beim Losfahren fällt sofort auf, dass die Pedale deutlich enger zusammenstehen, als im normalen Caterham S3 oder SV. Selbst mit Rennfahrer-Schuhen (Schuhgröße 43) fällt es mir schwer die Bremse zu betätigen ohne dabei das Gaspedal mitzunehmen. Die

*politely refuse Kurt Hoffmann's offer to put on a helmet. Finally I want to enjoy the ride in the Caterham Supersprint unfiltered.*

*As beautiful as the wooden steering wheel may be, somewhat bulkier, taller drivers like me have their problems to make it look elegant when getting in and out of the car. The steering wheel is slightly bigger than the classic leather steering wheel and is not removable. Now I'm sitting in a vintage car and am happy. The emotions are intensified by the exhaust sound that splashes out of the silver sidepipe next to me. It doesn't sound like a modern, screaming racing car, nor does it sound like a „castrated, modern“ Caterham with a closed flap exhaust. It simply sounds like it should. Slightly tasseling and bassy and with a hint of old-timer racing feeling. Congratulations to Caterham Cars, who manage again and again to create a real sound miracle from the very clearly arranged available cubic capacity.*

*Especially when you consider that the engine consists of only 3 cylinders with 695 cm<sup>3</sup>. Due to a new engine control these 695 cm<sup>3</sup> produce now 15 HP more than in the Caterham SEVEN 165. Engine performance is known with Caterham as irrelevant and I could remember still very well my test drive with the 80 HP Caterham SEVEN 165. Already at that time I was enthusiastic about the turbo-charged barrel organ / engine. Now it's 95 hp with even less weight. So good conditions for a fast lap.*

*When you start driving, you immediately notice that the pedals are much closer together than in the normal Caterham S3 or SV. Even with racing shoes (shoe size 43) I find it difficult to apply the brake without taking the*



Schaltung selbst ist kurz und knackig. Das Lenkrad ungewohnt dünn, aber die Lenkung typisch Caterham direkt.

Die heutigen Regelungen fordern den ersten Tribut zur Retro-Optik. Beim Betätigen des Blinkers piept es laut unter dem Armaturenbrett hervor. Das passt nicht wirklich zu dem „Oldtimer“ in dem ich gerade sitze. Wäre der Supersprint mir, wäre meine Erste Amtshandlung dieses Gepiepse sofort abzuklemmen.

Endlich ist Straße frei um dem Supersprint die Sporen zu geben so wie es sein Name verlangt. Überraschung! Der Supersprint geht in den ersten beiden Gängen los, als gäbe es kein Morgen. Die schmalen Reifen versuchen verzweifelt, aber erfolglos auf dem kalten Asphalt Grip aufzubauen und das Heck schwänzelt leicht hin und her. 95 PS denke ich – niemals! Dieser Supersprint geht dafür viel zu brachial vorwärts. Einfach nur Wahnsinn. Ich bin schon viele Caterhams gefahren, vom 80 PS bis hin zum 620R mit über 300 PS, aber das hier ist etwas Neues. Besonders die Leistungsentfaltung ist neu. Sie erinnert mich an die Zeit meines Turbo-Cabrios in den 90ern. Ja, der Supersprint hat ein leichtes Turboloch. Nicht wie frühere Turbomotoren, bei denen der Ladedruck plötzlich einsetzte und man unverhofft vom Heck überholt wurde. Zum Glück nicht, denn der Druck ist schon knapp über Leerlaufdrehzahl vorhanden. Dennoch ungewohnt, da nun fast das gesamte Drehmoment auch bei niedriger Drehzahl vorhanden ist. Glücklicherweise dreht der Motor weiterhin wie besessen bis auf 9.000 U/Min ohne dass der Druck spürbar nachlässt.

Es ist das erste Mal im Caterham das ich gleichzeitig von Ohr zu Ohr grinse, während ich Schweißperlen auf der Stirn habe, die aber zum Glück sofort durch den Fahrtwind getrocknet werden.

Beim Beschleunigen und insbesondere beim „vom Gas gehen“ meldet sich ein weiteres akustisches Phänomen, das ich bis dahin

*accelerator with me. The gears themselves are short and crisp. The steering wheel is unusually thin, but the steering is typically Caterham direct.*

*Today's regulations demand the first tribute to the retro look. When the turn signal is activated, it beeps out loud under the dashboard. This doesn't really fit to the „oldtimer“ I'm sitting in. If the Supersprint would be mine, my first official action would be to disconnect this beeping immediately.*

*Finally the road is clear to give the Supersprint its spurs as its name demands. Surprise! The Supersprint takes off in the first two gears as if there was no tomorrow. The narrow tyres try desperately but unsuccessfully to build up grip on the cold asphalt and the rear wobbles slightly back and forth. 95 hp I think - never! This supersprint goes much too brachially forward for that. Just madness. I've driven a lot of Caterhams, from the 80P to the 620R with over 300 hp, but this is something new. Especially the power development is new. It reminds me of the time of my turbocharged convertible in the 90s. Yes, the Supersprint has a slight turbo lag. Not like earlier turbo engines, where the boost pressure suddenly kicked in and you were unexpectedly overtaken by the rear. Fortunately not, because the pressure is available just above idle speed. Still unfamiliar, since now almost the entire torque is available even at low revs. Fortunately, the engine continues to turn as obsessed up to 9,000 rpm without the pressure noticeably decreasing.*

*It's the first time in a Caterham that I grin from ear to ear at the same time as I have beads of sweat on my*

nicht von einem Caterham kannte. Denn Caterham Cars hat nicht nur den Ladedruck erhöht, sondern auch ein offenes Pop-Off-Ventil verbaut, das fröhlich zischend den überschüssigen Ladedruck in die Umgebung abbläst. Während dieses beim Vollgas eben zusätzlich zum heiser schreienden Auspuffsound markant zischt, zwitschert es lautstark, sobald man das Gaspedal loslässt. Bin ich jetzt bei Fast & Furious? Diesen Sound kenne ich von hochgezüchteten Turbo-Motoren aus Japan aber im Caterham? Mit ungläubigem Staunen drehte ich weiter meine Runden mit diesem schnellen und leichten Caterham.

Die Zeit flog genauso schnell vorbei, wie die Bäume am Straßenrand. Fassungslos stellte ich den Caterham Supersprint wieder in die warme Ausstellungshalle bei Caterham Deutschland und betrachtete mir dieses wunderschöne Fahrzeug nochmals von allen Seiten.

Optisch ist der Caterham Supersprint ein klassischer Oldtimer-Rennwagen, fahrerisch ein Sahnstückchen mit modernen Zwischentönen. = Ein wahrer Grenzgänger zwischen Vergangenheit und Zukunft.

Fazit:

Caterham Cars hat es geschafft auf altbewährter Basis ein herausragendes Automobil zu erschaffen, das seines Gleichen sucht. Ich beneide jetzt schon denjenigen, der diesen Caterham kauft um ihn sich in sein Wohnzimmer zu stellen. ■

*forehead, but fortunately they are dried immediately by the airstream.*

*When accelerating and especially when „stepping off the gas“ another acoustic phenomenon appears, which I did not know from a Caterham until then. Because Caterham Cars has not only increased the boost pressure, but has also installed an open pop-off valve that happily blows off the excess boost pressure into the environment. While it hisses at full throttle in addition to the hoarse screaming exhaust sound, it chirps loudly as soon as you release the accelerator pedal. Am I on Fast & Furious now? I know this sound from highly bred turbo engines from Japan but in the Caterham? With incredulous amazement I continued my laps with this fast and light Caterham.*

*Time flew by as fast as the trees on the side of the road. Stunned, I put the Caterham Supersprint back in the warm exhibition hall at Caterham Germany and looked at this beautiful vehicle again from all sides.*

*Optically the Caterham Supersprint is a classical oldtimer racing car, driver-wise a piece of cream with modern intermediate tones. = A true border crosser between past and future.*

Conclusion:

*Caterham Cars has managed to create an outstanding automobile on a tried and tested basis that is second to none. I already envy the one who buys this Caterham to stand in his living room. ■*



The Home of British Sportcars



Gewerbepark 6

87466 Oy-Mittelberg

Official Caterham Service Partner

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

Phone: +49 172 6428392



Nikolaos Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13

76863 Herxheim

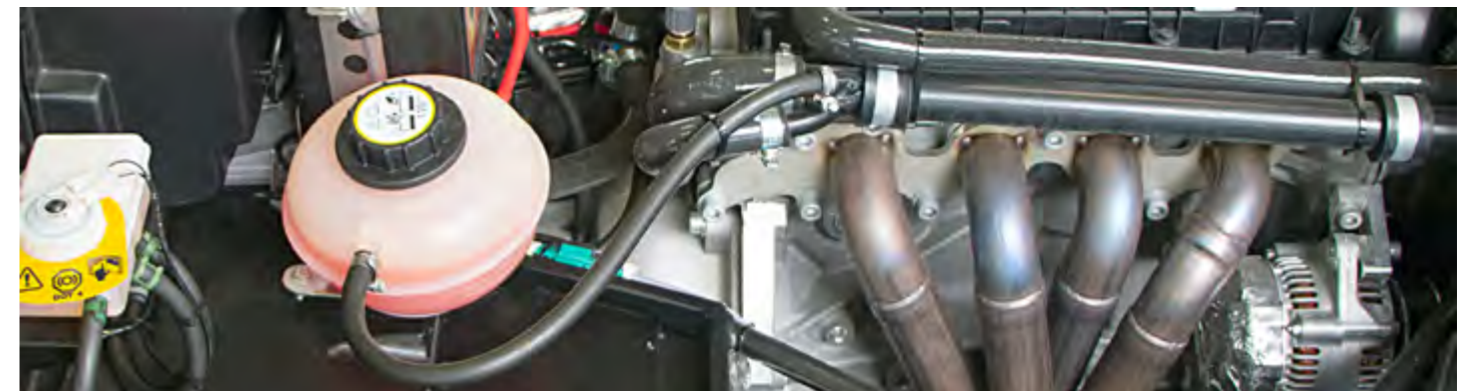
[www.bitzani.com](http://www.bitzani.com)

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

## EVAP-Test? Alles OK!

Kaum hatte Caterham die Zertifizierung seiner Seven-Modelle nach der neuen Verbrauchsnorm WLTP endlich abgeschlossen, mussten die Seven erneut ins Labor. Dort wurden sie dem neu gestalteten Ausdünstungs-Test EVAP unterzogen ...

*As soon as Caterham had finally completed the certification of its Seven models according to the new consumption standard WLTP, the Seven had to go back to the laboratory. There they were subjected to the newly designed evaporation test EVAP ...*



Der Auslieferungsstop nach dem ersten missglückten EVAP-Test hatte nicht nur die Neuwagenkunden und -interessenten geschockt, auch die alten Hasen schlugen die Hände über dem Kopf zusammen.

Das Kürzel EVAP steht für „Evaporative Emission“, zu Deutsch Verdunstungsemission und wurde zum September für die Zulassung aller Neuwagen in Europa obligatorisch.

Unter Verdunstungsemissionen im Kraftfahrzeugbau versteht man das Verflüchtigen von Kohlenwasserstoffverbindungen aus organischen Materialien und Kraftstoff, die durch Verdunstung oder Durchdringung durchlässiger Komponenten das Fahrzeug verlassen. Es handelt sich dabei nicht um die Abgasemissionen, die bei einem laufenden Verbrennungsmotor über die Abgasanlage ausgestoßen werden, sondern – lapidar ausgedrückt – um alles, was sonst so aus dem Kfz herausdampft und -wabert.

Generell unterscheidet man Non-Fuel-Emission und Fuel-Emission. Non-Fuel-Emissionen sind Kohlenwasserstoffe, die nicht vom Kraftstoff herrühren. Zu ihnen zählen Emissionen aus Betriebsmitteln wie Kühflüssigkeit, Öle und Schmierstoffe, Waschwasser oder ähnlichem. Alle Kunststoffe sind potenzielle Kohlenwasserstoffemittenten. Den zweiten Anteil bilden die sogenannten Fuel-Emissionen aus verdampfendem Kraftstoff. Sie emittieren aus den Baugruppen des Kraftstoffsystems und des Motors. Diese sind vor allem bei Benzinern relevant, da Ottokraftstoffe zu starker Ausgasung neigen.

So kam dann nach dem zweiten Testdurchlauf am 24.10.2019 die positive Mitteilung, dass Caterham Cars den EVAP-Test bestanden hatte.

Es durfte dann in KW 44 die Produktion wieder aufgenommen werden und Graham Macdonald schrieb alle betroffenen Kunden persönlich an um sich für die daraus entstandene Lieferverzögerung zu entschuldigen. ■

*The delivery stop after the first failed EVAP test had not only shocked new car customers and prospective customers, but also the old ones couldn't believe it.*

*The abbreviation EVAP stands for „Evaporative Emission“ and became mandatory for the registration of all new cars in Europe in September.*

*Evaporative emissions in automotive engineering are the volatilization of hydrocarbon compounds from organic materials and fuel that leave the vehicle through evaporation or penetration of permeable components. These are not the exhaust emissions emitted by the exhaust system of a running combustion engine, but - to put it succinctly - everything that otherwise evaporates and wobbles out of the vehicle.*

*In general, a distinction is made between nonfuel emissions and fuel emissions. Non-fuel emissions are hydrocarbons that do not originate from the fuel. These include emissions from operating fluids such as coolants, oils and lubricants, washing water and the like. All plastics are potential hydrocarbon emitters. The second is fuel emissions from evaporating fuel. They are emitted from the assemblies of the fuel system and the engine. These are particularly relevant for gasoline engines, since gasoline fuels tend to emit large amounts of gaseous effluents.*

*So after the second test run on 24.10.2019 the positive message came that Caterham Cars had passed the EVAP test.*

*Production was then allowed to resume in week 44 and Graham Macdonald personally wrote to all affected customers to apologize for the resulting delay in delivery. ■*

# Die Universal Waffe

## The Universal Weapon

### Test Caterham 275R Upgrade

Text von Heiko Runkel und Foto Andreas Seydell



Bei des Deutschen Liebling - dem Auto - sind die Meinungen klar. Hubraum ist durch nichts Anderes zu ersetzen als durch mehr Hubraum. Gleiches gilt natürlich auch für Drehmoment und Leistung. Da heute fast jedes Alltagsauto zwischen 150 und 200 PS leistet, werden Leistungswerte von 80 PS, 95 PS oder 136 PS bei Caterham nur müde belächelt. Dass diese Alltagsautos meist mehr als das Dreifache wiegen wird verschwiegen. Caterham Cars hat nun für den Caterham 275 eine Leistungskit im Angebot, dass die Leistung von 136 PS auf knapp 150PS hochschraubt.

Nun stellt sich die Frage, ob die 24 Mehr PS nur für das Autoquartett taugen, oder man die Mehrleistung spürt.

Vor mir steht der Caterham 275R mit Leistungskit in einem schönen Grau und roter Kriegsbemalung. Das Besonderen an diesem Rot ist, dass auch der komplette Rahmen in dieser Farbe glänzt. Erkennbar nur für die Eingeweihten, dort wo der Rahmen aus der Karosserie herauschaut. Z.B: am Seitenschweller bei den nicht vorhandenen Türen zum Armaturenbrett. Der Überrollbügel glänzt ebenfalls in rot und die drei Zierstreifen der Motorhaube setzen sich auch auf dem grauen Armaturenbrett weiter fort. Abgerundet wird das Rot durch das große „R“ auf dem Aluminium-Schaltknauf, den Zeigern der Instrumente, sowie durch das gestickte rote Caterham-Logo auf den Sitzlehnen.

Der Rest des Innenraumes wurde konsequent in Carbon gefertigt, inklusive der Mittelkonsole und den Sitzen in Carbon-Leder. Die Individualisierung des 275R zieht sich wie ein roter Faden durch den gesamten Caterham 275R. Auch in Punkto Qualität hat Caterham Cars nochmals deutlich zugelegt.

Wie fährt sich nun der Caterham 275R? Auf der Landstraße wie ein „normaler“ Caterham. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Schnell und leicht zischt er um die Ecken, lässt jedes Alltagsauto schon an der Ampel stehen und kann auch auf der Autobahn problemlos mit den Kombis der Handlungsreisenden mithalten. Der Motor ist eine Wucht. Er zieht schnell und gleichmäßig bis zum Drehzahlbegrenzer hoch. Dabei wird das Drehmoment immer größer, je höher man dreht. Der klassische Sauger eben!

Damit ist der Caterham einfach und sicher auf der Landstraße beherrschbar und sollte man einmal vom Rennfeber gepackt werden reicht die Leistung jederzeit für die ein oder andere schnelle Runde auf der abgesperrten Strecke.

Selten bin ich so entspannt und dennoch schnell gefahren. Der Caterham 275R erinnert mich an den Caterham mit Rover VVC Motor (damals mit 165 PS). Ich gehe sogar so weit, das der Caterham 275R der legitime Nachfolger des VVC ist auf den wir so lange gewartet haben. Und wer sich noch erinnern kann: Der Caterham VVC war damals „der beste Allrounder“ unter den Caterham-Modellen.

Damit ist der Caterham 275R mit Leistungskit der „Universal Caterham“, für Landstraße, Autobahn und Rennstrecke. Er ist optimal dazu geeignet es am Wochenende einmal richtig krachen zu lassen und während der Urlaubszeit mit ihm zu zweit eine mehrwöchige Reise in die Alpen zu unternehmen.

Fazit:

Ich würde ihn sofort kaufen, nur leider ist der Garagenplatz leider schon belegt – von einem Caterham. ■

*Opinions on the German favourite - the car - are clear. Cubic capacity can't be replaced by anything else but more cubic capacity. The same applies of course to torque and performance. Since almost every car today produces between 150 and 200 bhp, performance values of 80 bhp, 95 bhp or 136 bhp in a Caterham are only tiredly smiled at. The fact that these everyday cars usually weigh more than three times as much is not mentioned. Caterham Cars now offers a performance kit for the Caterham 275 that increases the performance from 136 bhp to almost 150 bhp.*

*Now the question arises whether the 24 More bhp are only suitable for trumps in a card game, or one actually feels the additional power.*

*Before me stands the Caterham 275R with performance kit in a nice grey and red paint. The special thing about this red is that also the complete frame shines in this color. Visible only for the insiders, where the frame looks out of the body. E.g.: at the side skirts at the non-existent doors to the dashboard. The roll bar also shines in red and the three decorative stripes on the hood continue on the grey dashboard. The red is rounded off by the large „R“ on the aluminium gear knob, the instrument hands and the embroidered red Caterham logo on the seat backrests.*

*The rest of the interior is consequently made of carbon, including the centre console and the seats in carbon leather. The customisation of the 275R runs like a red thread through the entire Caterham 275R. In terms of quality, Caterham Cars has once again made significant progress.*

*How does the Caterham 275R drive? On the country road like a „normal“ Caterham. Not more, not less. Fast and easily it hisses around the corners, leaves each everyday car standing at the traffic light and can keep up also on the motorway problem-free with the estates of the salesmen.*

*The engine is a powerful force. It pulls quickly and evenly up to the speed limiter. The higher you turn, the more torque you get.*

*The classic vacuum cleaner!*

*So the Caterham is easy and safe to control on the country road and should you ever be grabbed by racing fever, the power is always enough for a quick lap or two on the closed circuit.*

*Rarely have I been driving so relaxed and yet so fast. The Caterham 275R reminds me of the Caterham with Rover VVC engine (then 165 hp). I even go so far that the Caterham 275R is the legitimate successor to the VVC we've been waiting for. And for those who can still remember: The Caterham VVC was then „the best all-rounder“ among the Caterham models.*

*This makes the Caterham 275R with performance kit the Universal Caterham for country roads, motorways and racetracks.*

*It is optimally suitable to let it fly on the weekend and to take a trip of several weeks to the Alps during the holiday season.*

*Conclusion:*

*I would buy it immediately, but unfortunately the garage space is already occupied - by a Caterham. ■*

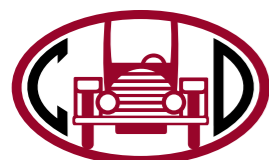
DATEN & FAKTEN  
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

# WERT\*

Unterschiede erkennen.



\* Wir erkennen den Porsche 912  
auch wenn Porsche 911 drauf steht.



Classic Data

classic-data.de



**Der Hausherr mit seinem Verkaufsobjekt**  
*The landlord with his sales object*



**Speedsterfahrer wird zum Caterhamfahrer**  
*Speedster rider becomes Caterham rider*



**Die einen sind Muggles, die anderen parken neben dem Müllcontainer**  
*Some are Muggles, others park next to the dumpster.*



**Is' was kaput?**  
*Anything broken?*



**Und nochmal Probesitzen**  
*Sitting again for a test fit*

## Stammtisch in der Seven Klinik

Der Aufruf kam von Olli via Messenger. Noch ein paar Posts in den Foren und schon waren alle informiert, wo man sich am Samstag zu Kartoffelsalat und heißen Würstchen einfinden sollte.

*The call came from Olli via Messenger. A few more posts in the forums and everyone was informed where to go for potato salad and hot sausages on Saturday.*



**Nicht immer steht nur ein Seven in der Werkstatt**  
*There is not always just one Seven in the workshop.*

Die Geräuschkulisse bei jedem eintreffenden war klar zuzuordnen - ein Seven und keine normaler Pkw.

*The background noise at each arrival was clearly to be attributed - a Seven and not a normal car.*

Nur der in der Werkstatt stehende Lola übertraf sämtliche Seven bei seinen auf dem Hof durchgeführten kleinen Rundfahrten deutlich in Sound und Lautstärke.

*Only the Lola standing in the workshop clearly surpassed all Seven in sound and volume during his small round trips in the yard.*

Ansonsten war es wie immer ein nettes Treffen mit vielen neuen und alten Freunden.

*Otherwise it was a nice meeting as always with many new and old friends.*



**Was für ein Farbton**  
*What a colour shade*



**Kein Platz für weitere Aufkleber?**  
*No room for more stickers?*



# Isolation ist (fast) alles *Isolation is (almost) everything*



Text Andreas Seydell, Fotos Nikolaos Biza

Wer kennt es nicht, wenn der Beifahrer über verkohlte Füße stöhnt, oder einem die Schuhe an den Pedalen schier festkleben ...

Viele umwickeln (oder lassen) ihr Auspuffrohre mehr oder weniger gut und reduzieren damit die Fußtemperatur grad in den heißen Sommermonaten um ein paar Grad Celsius.

Alternativ kann man aber die Rohre auch – wie im Profi-Motor-sport oder bei den modernen Hochleistungsmotoren – mit einer Integralisolation einschalen.

Nik bietet das in feinsten Handarbeit für alle Caterham- und Motor-Varianten an. Namhafte Hersteller werben mit einer Reduzierung der Oberflächentemperatur von bis zu 600 °C und einer Dauerbeständigkeit bis zu 1.000 °C - soweit will Nik aber nicht gehen.

Er spricht beim Einbau seines durch kalottengeprägten Edelstahlbleche und einer Isolierung in der Stärke 5 bis 10 mm aufgebauten Systems in der Regel von einer Halbierung der Oberflächentemperaturen an der Abgasanlage in diesem Bereich.

Und das bringt dann schon eine gewaltige Reduzierung der Fußraumtemperatur

*Who doesn't know when the passenger moans about charred feet, or when the shoes almost stick to the pedals ...*

*Many wrap (or let wrap) their exhaust pipes more or less properly and thus reduce the temperature in the footwell in the hot summer months by a few degrees Celsius.*

*Alternatively, the pipes can also be fitted with integral insulation, as in professional motor sports or modern high-performance engines.*

*Nik offers the finest craftsmanship for all Caterham and engine variants. Well-known manufacturers advertise with a reduction of the surface temperature of up to 600 °C and a durability of up to 1,000 °C - but Nik doesn't want to go that far.*

*When installing his system, which is built up with calotte-embossed stainless steel sheets and 5 to 10 mm thick insulation, he usually speaks of halving the surface temperatures on the exhaust system in this area.*

*And this results in an enormous reduction of the footwell temperature.*



Ob 4 Einzelrohre oder ein kurzer 4in1 - alles ist machbar!  
Whether 4 single pipes or a short 4in1 - everything is possible!



## 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



# License to Race



Kurt sprach bei letzten Treffen von Ralf Lange – License to Race, der am 23. Oktober Interessenten das Fahren mit dem Caterham auf dem Hockenheimring ermöglichen wollte.

Hm – das muss man sich doch mal schauen, was da so läuft. Also morgens gegen 9:00 Uhr ins Fahrerlager, nach der Aston Martin-Box erkundigt (Ralf hat zwei Aston Martin und zwei Mini in seinem Programm) und schon kam Ralf auf mich zu. Klar, ich war ja auch mit meinem Caterham gekommen. Schnell war man sich warm, trank gemeinsam Kaffee und wartete – auf Kurt, der dann mit einem 485er und einem 275er kam. Ralf hatte sich für diesen Event einen Caterham von Kurt ausgeliehen, da seine Neuwagenbestellung erst noch geliefert wird. So standen denn da zwei Caterham, zwei Mini und zwei Aston Martin - was für eine Box ...

Wobei die anderen Boxen auch nicht schlecht bestückt waren: McLaren, Cayman, 911er, ...

Doch zurück zu unserer Box. Es gab verschiedene Teilnehmer (Erwerben einer Renn-Lizenz, einfach nur einen schönen Tag am Steuer dreier Rennwagen) und so wurden im Halbstundentakt die Wagen durchgetauscht.

Und was war das logischste? Nach der Runde mit dem Caterham hatten die Fahrer immer ein breites Grinsen im Gesicht. ■

*Kurt spoke at the last meeting about Ralf Lange - License to Race, who wanted to make it possible for interested people to ride the Caterham on the Hockenheimring on 23 October.*

*Hm - you have to see what's going on. So i turned up in the morning around 9:00 o'clock in the paddock, asked about the Aston Martin box (Ralf has two Aston Martin and two Mini in his range) and already Ralf approached me. Sure, I had come with my Caterham. We quickly got warmed up, drank coffee together and waited - for Kurt, who then came with a 485 and a 275. Ralf had borrowed a Caterham from Kurt for this event, as his own new car has still to be delivered. So there were two Caterham, two Mini and two Aston Martin - what a box ... The other boxes were also not badly equipped: McLaren, Cayman, 911, ...*

*But back to our box. There were several participants (obtaining a racing license, just one nice day at the wheel of three racing cars) and so the cars were exchanged every half hour. And what was the most logical thing? Only after the lap with the Caterham the drivers always had a big grin on their faces. ■*

**LICENSE TO RACE**  
BIETET AB 2020  
**CATERHAM**  
ALS TRACK TOOL AN.

**LICENSE TO RACE**

TRACK  TEAM

License to Race  
Event- und Incentive Veranstalter  
Pigagestrasse 16  
D-68723 Schwetzingen

+49 62 02 - 12 77 60  
007@license-to-race.com

[WWW.LICENSE-TO-RACE.COM](http://WWW.LICENSE-TO-RACE.COM)

License To Race steht für Fahrspaß, Speed und Quality Time verbunden mit britischer Lebensart. Unser neuer Kooperationspartner passt perfekt zu den Ansprüchen, für die License To Race seit Jahren steht. Wir freuen uns daher unglaublich, unser Portfolio zukünftig um eine zusätzliche Legende zu erweitern: dem Caterham.

Ab der Saison 2020 können unsere Kunden neben purem Rennsportfeeling im Aston Martin den Spirit dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs erleben. Leuchtende Augen angesichts des Retro-Designs verbunden mit Präzisionstechnik und Geschwindigkeit dürften garantiert sein. James Bond wäre stolz!

In Kooperation mit Caterham Deutschland / Kurt Hoffmann.



# Liebe Freunde und Förderer von NUMMER 6!

# Dear friends and benefactors of NUMBER 6!

Text nach Arno Baumgärtner, Fotos von Marc und Michael Kimpel



Zu Ehren von 50 JAHRE Nummer 6 – the Prisoner – Deutsche Fernsehpremiere am 16. August 1969 fand am 2. Oktober 2019 in Gießen (Hessen) eine Feier mit den Ehrengästen ERIC MIVAL und ALAN N. SHAPIRO statt.

Es hatte einiges an Zeit und Arbeit gekostet, den Event zu verwirklichen. An dem Samstag waren in der Spitze dann gut 50 Besucher dabei, einige mehr sicher auch spirituell, weil sie nicht kommen konnten. Auch wenn den Organisatoren bei solchen Anlässen viel zu wenig Zeit für Gespräche bleibt, haben alle es sehr genossen! Und das Ganze natürlich mit ein bißchen Seven-Unterstützung.

Wer weiß nicht, worum es hier geht?

Das Original/ The Original:  
Die Fälschung/the fake:

*In honour of 50 YEARS Number 6 - the Prisoner - German Television Premiere on 16 August 1969, a celebration with the guests of honour ERIC MIVAL and ALAN N. SHAPIRO took place on 2 October 2019 in Gießen (Hessen).*

*It had taken a lot of time and effort to organize the event. On Saturday at the top there were about 50 visitors, some more spiritual because they couldn't come. Even though the organizers have far too little time for discussions at such events, they enjoyed everything very much! And of course with a little bit of Seven support.*

*Who doesn't know what it's all about?*

<https://youtu.be/z0rio3IPXXU>  
<https://youtu.be/OeXpAyfS4Qg>



# Mitgliederversammlung und Nikolaustreffen bei Caterham Deutschland

## General meeting and Nikolaustreffen at Caterham Germany



Schuld war der Kassenprüfer - hatte einfach Urlaub gebucht zum geplanten Termin der Mitgliederversammlung Anfang Oktober ...

Aber man soll jedem seinen Urlaub gönnen und nach einer kleinen Doodle-Umfrage war schnell klar, dass die beste Lösung die Zusammenlegung mit dem Nikolaustreffen bei Kurt in Dierdorf ist.

*It was the auditor's fault. He had simply booked vacation for the planned date of the general meeting at the beginning of October.*

*But one should grant each one his vacation and after a small Doodle inquiry it was obvious that the best solution is the merging with the Nikolaustreffen at Kurt in Dierdorf.*



Die Sitzung begann mit ein paar Minuten Verspätung, der Kassenprüfer kam stilecht im Caterham, durch das schlechte Wetter bedingt jedoch mit ein paar Stops, um einige altersschwache Druckknöpfe am Dach immer wieder zu verschließen.

Ein paar kleine Berichte, ein paar Wahlen, Vorschläge für das zukünftige Merchandising und um 12:00 Uhr war's vorbei mit der Mitgliederversammlung.

\*\*\*

Nun kam Kurt!!!

Er war begeistert von der Anzahl der Gäste, sprach von Entfall des Neujahrstreffens in Dierdorf ...

Dann war von Lars und seinen Rennerefolgen in der Roadsport-Serie die Rede, was dann im Endeffekt den Übergang zur zukünftigen Zusammenarbeit mit Ralf Lange und seinen Licence to Race Veranstaltungen brachte.

Hier werden Caterhams auf den schönsten Rennstrecken und sogar im Winter mit Spikes bewegt.

Und dann gab es von Kurt das Kommando: „Die Küche ist eröffnet - in der Dialogannahme ist das Buffet mit Kartoffelsuppe eröffnet“.

*The meeting began with a few minutes delay, the cash auditor came in style in the Caterham, caused by the bad weather with a few stops, to close some age-ridden pushbuttons at the roof again and again.*

*A few small reports, a few elections, suggestions for future merchandising and at 12:00 o'clock the general meeting was over.*

\*\*\*

*Now came Kurt!!!*

*He was enthusiastic about the number of guests, spoke about the cancellation of the New Year meeting in Dierdorf...*

*Then there was talk of Lars and his racing successes in the Roadsport series, which ultimately led to the transition to future collaboration with Ralf Lange and his Licence to Race events.*

*Caterhams are moved here on the most beautiful race tracks and even in winter with spikes.*

*And then Kurt gave the command: „The kitchen is open - the buffet with potato soup is opened in the dialogue reception“.*



### Kurzprotokoll der Mitgliederversammlung vom 08.12.2019

- 1) Der Verein hat einem Jahresgewinn von € 203,73.
- 2) Hiervon werden € 100,- an die Bärenherzstiftung in Wiesbaden gespendet.
- 3) Die Wahlen brachten folgende Ergebnisse:
  1. Vorsitzender: Andreas Seydell
  2. Vorsitzender: Thomas Göttings
  - Kassenwart: Sybille Seydell
  - Kassenprüfer: Dirk Penning
  - Datenschutzbeauftragter: Heiko Runkel

\*\*\*

### Short protocol of the general meeting from 08.12.2019

- 1) The association has an annual profit of € 203,73.
- 2) Of which € 100,- will be donated to the Bärenherzstiftung in Wiesbaden.
- 3) The elections brought the following results:
  - First chairman: Andreas Seydell
  - Second chairman: Thomas Göttings
  - Treasurer: Sybille Seydell
  - Auditor: Dirk Penning
  - Data Protection Officer: Heiko Runkel



## FEBRUAR

Donnerstag, 27. Feb. bis Sonntag, 1. März

Retro Classic  
Stuttgart

## MÄRZ

Mittwoch, 25. bis Sonntag, 29. März

Techno-Classica  
Essen

tbd.

Neujahrsbrunch bei Caterham  
Deutschland, Dierdorf

## APRIL

Freitag, 3. bis Sonntag, 5. April

Veterama  
Hockenheim

Montag, 13. April

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

Freitag, 24. bis Sonntag, 26. April

Bosch Historic: Das Jim Clark Revival  
Hockenheim

## MAI

Freitag, 8. bis Sonntag, 10. Mai

Motorworld Classics Bodensee  
Friedrichshafen

Samstag, 9. bis Sonntag 10. Mai

Historic Grand Prix  
Monaco

Mittwoch, 13. bis Samstag 16. Mai

Mille Miglia - Schwarzfahrer  
Wild hinter/zwischen/vor den Teilnehmern  
tummel sich ein paar verrückte Caterham-  
Fahrer

Samstag, 17. bis Samstag 23. Mai

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

## JUNI

tbd.

Schottlandtour  
Siehe „News and Events“

Montag, 29. bis Mittwoch, 1. Juli

L7C meets Portmeirion  
Großbritannien

## JULI

Donnerstag, 2. bis Sonntag, 5. Juli

Le Mans Classic  
Le Mans, Frankreich

Freitag, 3. bis Sonntag, 5. Juli

The International Seven Meeting  
Ticino, Schweiz

Donnerstag, 9. bis Sonntag, 12. Juli

Goodwood Festival of Speed  
Chichester, West Sussex, Großbritannien

Samstag, 11. bis Sonntag 12. Juli

Caterham Motorsport  
Zandvoort, Niederlande

## AUGUST

Freitag, 31. Juli bis 02. August

Schloss Dyck - Internationales Caterham  
und Lotus 7 Treffen

Samstag, 1. bis Sonntag 2. Juli

L7C meets Silverstone Classic  
Towcester, Großbritannien

Freitag, 07. bis 09. August

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

Sonntag, 30. August

British Car Meeting  
Mollis, Schweiz

## SEPTEMBER

Freitag, 11. bis 13. September

Goodwood Revival  
Chichester, West Sussex, Großbritannien  
Wir fahren mit unseren Autos und unseren  
Schätzchen zum Revival.  
Was besuchen wir noch?

## OKTOBER

Samstag, 3. Oktober

Swiss Classic British Car Meeting  
Morges, Schweiz

Freitag, 9. bis Sonntag, 11. Oktober

Veterama  
Mannheim

tbd. 5 Treffen

Passenger Ride bei Caterham Deutschland  
Dierdorf

## WEITERE TERMINE:

Caterham Drift Experience

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

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

International 7 Network

www.international7network.org

tbd = to be defined

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

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

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

# REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

✉ sales@redlinecomponents.co.uk

☎ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

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

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



21 MAR

SILVERSTONE INTERNATIONAL

TEAM ENDURO  
Non-Championship Round

18-19 APR

SILVERSTONE INTERNATIONAL

420R  
310R  
270R  
Roadsport

23 MAY

ANGLESEY

Academy

30-31 MAY

SNETTERTON 300

420R  
310R  
270R  
Roadsport

20-21 JUN

KNOCKHILL

420R  
310R  
270R  
Roadsport  
Academy

# CATERHAMMOTORSPORT

## 2020 SEASON CALENDAR



11-12 JUL

ZANDVOORT GP

420R  
310R  
270R  
Roadsport

22-23 AUG

THRUXTON

420R  
310R  
270R  
Roadsport  
Academy

12 SEP

SILVERSTONE NATIONAL

Academy

26-27 SEP

BRANDS HATCH INDY

420R  
310R  
270R  
Roadsport  
Academy

17-18 OCT

DONINGTON NATIONAL

420R  
310R  
270R  
Roadsport  
Academy