



7 Cars Live

Doppelausgabe 5/6/2007

- Editorial
- Caterham News
- Caterham Motorsport
50th Anniversary Special
- Clubsport Trophy
- Seven Mania Racing Club
- Seven Termine 2007
- Fahrzeugbörse/Teilebörse
- Kurioses



pictures / grafik & layout: Heiko Adams / hayo-design@gmx.de

Doppelausgabe 5/6/2007



Editorial

Glaubt man den Worten des größten deutschen Automagazins, dann kommt das elektronische Zeitalter unter dem Druck der CO2 Diskussion in riesigen Schritten und zieht die Finanzschlinge für Kleinhersteller weiter zu. Das G8 Gipfeltreffen in Heiligendamm hat hoffentlich Lösungen für den Fortbestand des Caterham Super 7 hervorgebracht.

Auch wenn die englische Autolobby ganz sicher für Ausnahmegenehmigungen plädiert hat, gestaltet sich die Zukunft für Kleinhersteller in keinem Fall einfacher. Grundsätzlich galt bisher die Regel, dass alles nicht so heiß gegessen wie gekocht wird und neue Anforderungen durch überschaubare Investitionen gemeistert werden konnten. Unter dem alles erdrückenden Argument der globalen Erderwärmung scheint ein radikaler Schritt, ohne jegliche Ausnahmen aber nicht ausgeschlossen. Die neuen Hürden, wie Fußgängerschutz, Rückgewinnung der Bremsenergie sowie Umwandlung der Verlustwärme in elektrische Energie dürften technisch noch lösbar, finanziell aber nicht mehr zu stemmen sein.

Mit 6 Wochen Verspätung ist nun unser CSR 200 in Labrador - Perleffekt/grünmetallic für die Vermietung einsatzbereit.

Zusammen mit einem Caterham 1800 VVC stehen zwei modern motorisierte Super 7 für Probefahrten zur Verfügung. Worauf warten Sie?

Weitere Möglichkeiten für die Anmietung eines Caterham bestehen ab sofort auch in Herscheid bei www.js-spezial.com oder in Dortmund www.oldiemuseum.de

Unsere aktuelle Doppelausgabe von **7Cars Live** ist der Infohammer für jeden Caterham Fan. Räumen Sie schon mal Ihre Festplatte auf und stellen Sie sich ein Bierchen kalt.

Nachstehend kommen Info's und Bilder aus Belgien- Spa, Frankreich-Val de Vienne und England-Donington Park.

Aus einer Auswahl von ca. 700 Fotos haben wir die besten der jeweiligen Veranstaltung, natürlich mit besonderer Aufmerksamkeit auf die goldene Jubiläumsveranstaltung, für Sie ausgewählt.

Rund 4500 Km haben wir in den letzten 4 Wochen zurückgelegt um Ihnen Aufnahmen zu präsentieren, die Sie so noch nicht und höchstwahrscheinlich auch nie mehr wieder sehen werden.

Mit besonderem Stolz auf diese Doppelausgabe von 7Cars Live, grüßen Sie:

Heiko Adams

und

Thomas Klein

Caterham News 1

Die Vorbereitungen für die neue Caterham DVD, **Ride to live- Live to ride 2** laufen auf Hochtouren. Vor dem Aufbruch zur großen Tour wurden Testaufnahmen gemacht. Das Kameraequipment entspricht dem modernsten, zur Zeit käuflichen, Stand der Technik.

Freuen Sie sich auf einen Film von einem 7 besessenen Perfektionisten für 7 Interessierte. Die neue Ride to Live wird auch in englischer Sprache produziert werden.

Hier noch einmal zum Vorgeschmack ein Trailer aus der ersten DVD:

http://www.7cars.de/video/ride_to_live/Ride%20to%20Live%20Trailer%20kurz%20256%20kB.wmv





Caterham News 2

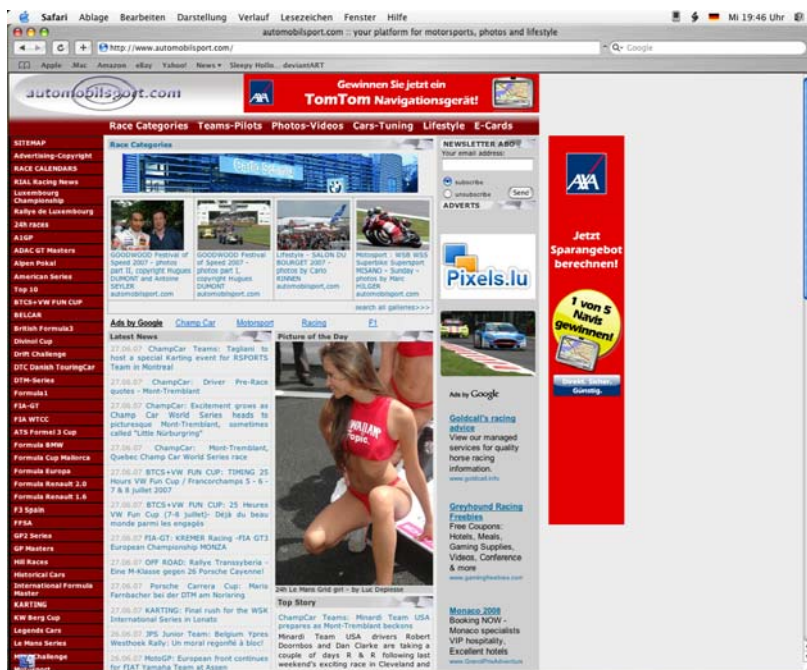
Original E-mail des Internetportals Automobilsport.com

From: [automobilsport](http://www.automobilsport.com)
To: [Thomas Klein](mailto:Thomas.Klein)
Sent: Monday, April 30, 2007 6:26 PM
Subject: aus Luxemburg

Hallo Herr Klein,

Gute Nachricht am Rande: mit Beginn der Rennsaison konnten wir uns prompt um ueber 40.000 Besucher steigern! was natuerlich eine Pages Impression Ausgabe von ueber 1.8 Millionen ausmacht....unglaublich auch fuer mich aber wahr!

Freundlichen Gruss aus Luxemburg
 Maggy Parries



<http://www.automobilsport.com/upload/caterham/caterham-7cars-live.jpg>

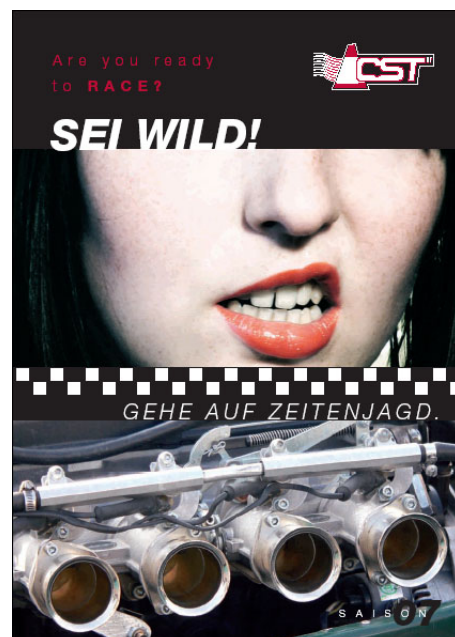
Clubsport Trophy

Achtung, Teilnehmer der CST - Clubsport Trophy mit einem Caterham Super 7 erhalten in der Saison 2007 wertvolle Preise für Platz 1 - 3 im Gesamtklassament.

Mehr Info's unter:

<http://www.clubsport-trophy.net/>

sponsored by:



Caterham News 3

Canada's only *Factory Authorized* Manufacturer of the iconic Super 7.

Come and celebrate 50 years of the Seven with us at the 50th Anniversary of the Knox Mountain Hillclimb.

May 19-21 2007



The Knox Mountain Hillclimb is held in a Provincial Park in Kelowna in the beautiful Okanagan Valley in Central British Columbia. It is the longest running paved Hillclimb in North America. The course is approx 2 ½ miles long with only the very fastest cars eclipsing the 2 minute barrier.

Super 7 Cars Inc. together with the organizers of the Hillclimb and the citizens of Kelowna, cordially invite you to join us. There will be a special area for parking together and also the chance to run the Hillclimb Course under supervision on Monday. Many past record holders and other cars/drivers of special interest will also be on the Hill on Monday.

Caterham Eurocup

Val de Vienne

2. Lauf zum Caterham Euro Cup

Nach ca. 1000 km Anreise erwartete uns eine interessante Rennstrecke, mit einigen Doppelkurven bzw. Kurvenkombinationen, die nach viel Training verlangte. Ein freies Training war für 17.50 Uhr angesetzt.

Gegen 15.00 Uhr setzten sich die Fahrer eines benachbarten englischen Teams allerdings schon die Helme auf, um ein erstes Mal zu trainieren.

Wie ? jetzt ! warum, woher ? Oh nö – zu spät für uns, da keine Vorbereitungen getroffen waren.

So mussten ein freies und das offizielle Training ausreichen, um den trickreichen Kurs kennen zu lernen. Die französischen CSR Piloten spielten



Rechtskurve vor Start und Ziel für die der 2. Gang zu kurz und der 3. Gang zu lang war.

Mit dem optimistischen Vorhaben – ultra spät zu bremsen- musste ich feststellen, dass das vorausfahrende Fahrzeug extrem langsam unterwegs war, mir nur noch der Notausgang ins Kiesbett blieb, um zwei Totalschäden zu vermeiden.

Der Speed war so hoch, dass das Kiesbett nicht schaffte, das Auto wirklich zu bremsen. So fuhr ich in einem weichen, großen Bogen durch den Kies wieder auf die Start und Zielgerade, um mich hier den aufgenommen Steinen zu entledigen.



Ihren Heimvorteil schon jetzt gnadenlos aus, und ließen uns in manchen Passagen richtig „alt“ aussehen.

Getreu nach dem Motto, die schwierigste Kurve zuerst, versuchte ich eine schnelle Linie zu finden und fügte Passage für Passage dem erlernten hinzu. Besondere Aufmerksamkeit gebühren immer Kurven, denen eine längere Gerade folgt.

Nirgends kann man mehr Zeit gewinnen, aber bei Fehlern auch verlieren. Nach einigen Runden und deutlich gesteigertem Tempo, kam erneut die



wieter nächste Seite

Mit der Erkenntnis, dass die 30 minütige Trainingssession auf keinen Fall reichte, um die aus 9 Rechts- und 5 Linkskurven bestehende Rennstrecke zu beherrschen, musste das folgende Qualifying weitere Erkenntnisse bringen.

Fahrwerksänderungen nach dem Lauf in Hockenheim, in Form von weicheren Federn, machten unseren CSR deutlich beherrschbarer und auch gutmütiger. Weitere Versuche mit anderen Stabilisatoren und Radlastwerten wurden nicht unternommen, da zunächst die immer noch mangelnde



Streckenkenntnis im Vordergrund stand.

Die ersten offiziellen Zeiten mit 1.50 min zeigten wieder den 2 Sek. Abstand zur Spitze. Aber immerhin mit einer Trainingssitzung weniger. Die Hoffnung stirbt immer zuletzt.

Das Qualifying für uns eigentlich mehr ein zweites Training, zeigte mit einem Zeiten-Sprung von 2 Sek. auf 1.48 min wie wichtig die Streckenkenntnis ist.

Der Startvorgang zum ersten Rennen wurde extrem verzögert. Bis die rote Ampel ausgeschaltet wurde hatte ich beschleunigt, gebremst erneut beschleunigt und noch einmal abgebremst, um

einen Frühstart zu vermeiden.

Die Caterham C 400 hangelten sich rechts und links in die Lücken, um in spektakulären Parallel-Drift's in die erste Rechtskurve einzufliegen. Kaum zu glauben, wie die in einem Pulk von vier Fahrzeugen, mit ständigen Berührungen kämpfenden Fahrern, Kurve für Kurve meistern.

Jeder Betrachter denkt ganz sicher, die nächste Kurve ist die Letzte. Eigentlich schade diese Fights am Limit zu stören. Die C 400 sind Leistungsmäßig zwar unterlegen, dafür aber auch leichter. Die wilde Bande am Stück zu überholen ist annähernd unmöglich. So bleibt nur, einen



nach dem anderen von der Meute zu trennen und zu überholen.

Bei vier Fahrzeugen gestaltete sich diese Prozedur über ca. 5 – 6 Runden, um dann festzustellen, dass die Teilnehmer aus der eigenen Klasse längst verschwunden sind. Der Startvorgang und die erste Rechtskurve entpuppen sich noch mehr - als auf anderen Rennstrecken- als Schlüsselstelle.

Die sich zuziehende 180 ° Kurve verlangt eine Ideallinie, die nur genutzt werden darf, wenn diese ohne Bedrängnis gefahren werden kann.

Im Zweikampf nutzt der Gegner die offene Innenlinie und lässt einen selbst eiskalt aussteigen. Das Gleiche gilt für zwei ähnliche ausgelegte Kurven im Mittelteil der Strecke.

Fazit für das Rennen in Val de Vienne:
Um einen weiteren Schritt nach vorn zu machen, bedarf es einer noch früheren Anreise, zumindest wenn es auf eine unbekannte Rennstrecke geht.

Über eine weitere Feinabstimmung des Fahrwerks und mehr Fahrpraxis werden wir der Spitze zehntel für zehntel abknöpfen.



Kartweltmeister 2006 Christian Wangard



Ein auf der Rennstrecke eingebautes Teil zur Pedalwegbegrenzung führte zu einer nicht sauber trennenden Kupplung im Qualifying. Ein heftiger Anstoß auf die empfindlichen Radträger hinten, führte schon in einem der freien Trainings zu einem frühen Abbruch.

Wichtige Trainingsrunden ohne Druck gingen verloren. Eine plötzlich undichte Ölwanne bescherte uns eine überraschende Nachtschicht. Nach Umbau der Fahrwerksfedern musste der CSR dringend auf eine Radlastwaage. Das damit beauftragte Team reiste leider zu spät an, so dass zu dieser wichtigen Abstimmung keine Zeit blieb. Auf ein Neues in Donington Park.

Sie hören von uns.



Caterham Motorsport

50th Anniversary Special

Die Jahrhundertveranstaltung in Donington Park am 2. / 3.6.2007

Das Festival Die Überraschung - Das Rennen

Der Herrgott muss ein Super 7 Fan sein, denn trotz angesagtem Regen strahlte die Sonne das ganze Wochenende über dem Donington Park in England. Die herrlich gelegene Rennstrecke mit Gefälle und einer Steigung die mit einer Kuppe endet, nach der die Strecke kurzzeitig nicht mehr einzusehen ist, erinnert ein wenig an unsere Nürburgring Nordschleife.



Der Welt größte Grand Prix und Formel 1 Sammlung wird hier ausgestellt, stand aber an diesem Wochenende nicht im Focus der Besucher. Gilt ein Super 7 als straßenzugelassenes Rennfahrzeug als besonderes Fortbewegungsmittel für Individualisten, so ist es kaum vorstellbar wenn 330 dieser Individualisten aufeinander treffen und zum Rennen in ihren jeweiligen Klassen an den Start gehen.

Jeder Caterham oder Lotus nach dem Geschmack des Besitzers gestylt. Ungezählt bleiben hierbei die vielen Super 7 Fahrer, die das weiträumige Gelände als Besucher säumten. Allein die meist selbst konstruierten Anhänger bzw. Transportgeräte wähen einen Sonderbericht wert.

So trat eine Gruppe von 12 französischen Fahrern auf originalen Lotus S2 an. Das zu dieser Truppe gehörende „Rennwagentransportgerät“ dürfte aus dem gleichen Baujahr wie die Lotus S2 also um 1960 gewesen sein.

Beachten Sie bitte den ausgetüftelten Hebemechanismus und weitere Hightech-Lösungen anno 19...



In jeder Ecke der drei Fahrerlager gab es neue Raritäten zu entdecken. So auch dieser wunderschöne Lotus eleven



Caterham hat in Zusammenarbeit mit dem englischen Lotus Seven Club auf ca. 1000 qm eine Sammlung aller wichtigen Lotus und Caterham Fahrzeuge aus den vergangenen 50 Jahren präsentiert.



Neben dem ersten Lotus Super 7 von 1957 stand auch die Überraschung, der neuste Caterham X 330 der in mattschwarz an den berühmten Black Brick erinnern sollte.

www.blackbrick.de

Unser Titelbild zeigt den ersten Lotus Seven und den aktuellen Kompressorhammer. 50 Jahre Entwicklung auf einem Foto.

Happy Birthday Super 7.

Der mit einem Rotrex C30-94 Kompressor aufgeladene Ford Motor zog mit einer imposanten und interessanten Geräuschkulisse als Pacecar seine Runden. Einige



Aktivitäten mit diesem Sondermodell sind unter anderem auch auf einer berühmten deutschen Landstraße geplant. Mit einer zulassungsfähigen Variante ist für den europäischen Raum aber nicht zu rechnen. Mehr zu diesem Thema von David Ridley "Caterham Sales Manager" im Anschluß.

wieter nächste Seite



Hazel Chapmann, die Witwe des berühmten Colin Chapmann war anwesend und fand in Anbetracht des imposanten Geschehens nette Worte. „Er hätte sich selbst irgendwo hingetreten, wenn er



gesehen hätte was er da verkauft hat“ so die Witwe des genialen Konstrukteurs der 1982 im Alter von nur 52 Jahren verstarb. Lesen Sie mehr über das Genie in unserer Ausgabe 12/2006 von 7Cars Live.

wieter nächste Seite

Die einzelnen Klassen aufzuführen, in denen die Caterham mit verschiedensten Motoren gegeneinander antraten, würde den Rahmen sprengen. Das Rennwochenende startete für die Teilnehmer schon Donnerstags ab 13.30 mit einem freien Training und weiteren Trainingsmöglichkeiten am Freitag und



Samstagsmorgen. 18 verschiedene Klassen bzw. Rennen gab es ab Samstag um 14.15 zu bestaunen. Wohin man schaute, wohin man hörte, Caterham Super 7.



Für uns war es ein unvergessliches Erlebnis, daß wir mit einer umfangreichen Fotodokumentation festgehalten und für Sie zusammengestellt haben. Demnächst auf www.7cars.de unter Donington Special





Caterham Eurocup

Donington Park

3. Lauf zum Caterham Euro Cup

Die Anreise nach England / Donington hielt einige Überraschungen in Form einer gesperrten Autobahn in Holland, einem Riesenstau vor dem Dartford Tunnel und weiterem 2,5 stündigen Stop and Go Verkehr parat. Die freundlichen Grenzbeamten in Calais sowie die englische Polizei fügten mit ihren Kontrollen noch diverse Minuten hinzu. Verständlich bei einem hier nicht näher zu beziffernden Tempo auf der äußerst rechten Überholspur, daß die Polizei den Grund für das hurtige Tempo wissen wollte.

Erst als die Ordnungshüter im geöffneten Anhänger den Caterham erblickten, erhellten sich die Mienen ein wenig.

Wir erreichten Donington Park mit insgesamt 6,5 Stunden Verspätung, so daß das gebuchte Training ab 13.30 für uns schon gelaufen war. Zur weiteren Strafe war das Training für den samstag morgen bereits ausgebucht obwohl extra für Teilnehmer aus Übersee reserviert. Einige wenige Runden auf einem Caterham Sigma mußten ausreichen um die Rennstrecke Donington Park kennen zu lernen.



spürbar wird erfordert einigen Mut, der noch mehr bei der Anfahrt auf eine Rechtskurve (McLeans) gefordert wird die nach einem Bergaufstück nicht einzusehen ist.

Zunächst endet die Straße vermeintlich am Horizont.

Das Training mit Kamera des Motion Media Team's im Auto verlief so weit problemlos. Es galt die mangelnde Streckenkenntnis durch das verpasste freie Training aufzuholen.

Die schon erwähnte interessante Streckenführung hat es in sich, ist aber anders wie in Val de Vienne leichter zu „erfahren“.

Eine schnelle Bergabpassage (Craner) bei der deutlich das Abheben des rechten Hinterrades



wieter nächste Seite

Die dritte Veranstaltung bei der wir durch Staus auf der Autobahn, Zeitplanänderungen oder anderen unkalkulierbaren Gründen nicht ausreichen trainieren konnten.

Gerade hier, zu dem Festival wollten wir endlich zeigen was geht. Nach weiteren Änderungen am Fahrwerk und der Einstellung auf der Radlastwaage verhält sich der **7Cars CSR** jetzt so neutral, dass das Vertrauen Sprunghaft gestiegen ist.



So zeigte Pascal schon im ersten Rennen was gehen könnte, wenn das Wörtchen wenn nicht wäre. Nach einem gelungenen Start fuhr er bis auf den 7. Platz von 23 Teilnehmern vor.

Mit einem Klasse Manöver am Ende der Start und Zielgeraden überholte Pascal einen Pulk von 3 rangelnden CSR auf der inneren Linie.

Die Freude hielt leider nicht lang, da ein Dreher in der nicht einsehbaren Rechtskurve (McLeans)

den Vorwärtsdrang stoppte und die schöne Platzierung zu Nichte machte. Wie auch immer, die bisher ungewohnt Kampflustige Linie zeigte welchen Fortschritt wir Fahrwerkstechnisch erreicht hatten.

Für mein Sprintrennen hatte ich mir, auch angespornt durch Pascal's kleine Beinahe - Sensation, einiges vorgenommen.



Die Biokurve des Verantwortlichen für die Startampel schien mit meiner gleich zu sein. Endlich ein gelungener Start, der gefördert durch die lange Start - und Zielgerade sofort einigen Vorsprung zu dem größten Teil des C400 Geschwader zuließ.

Von dem 19. Startplatz aus gelangte ich zumindest durch die hügelige Streckenführung in die

Sichtweite der eigenen Klasse. Erstmals kam eine Leichtigkeit auf, die ich bei den bisherigen Einsätzen vermisst hatte. Brems- Schalt und Einlenkmanöver verschmelzten plötzlich zu einem Rausch.

wieter nächste Seite

Einige schnelle C400 boten perfekten Windschatten die zu 2 -3 Überholvorgängen pro Runde führten und den Kontakt zur eigenen Klasse herstellten. Die jubelnde Boxencrew verstärkte den eigenen Eindruck: Heute geht was.

In der Coppice-Kurve einer lang gezogenen Rechtskurve die auf die Gegengerade führt, schaltete ich recht früh, noch in der Kurve in den vierten Gang um auf der anschließenden Geraden ohne Unterbrechung beschleunigen zu können und Runde für Runde einige Mitstreiter an dieser Stelle überholen zu können.

Offensichtlich hatte ich hier durch das ruhige herausbeschleunigen Vorteile.

Mittlerweile auf Position 10 geführt ging es an einen Pulk von 3 Fahrzeugen, die sich wie immer durch die eigenen Rängeleien bremsen. So sah ich noch wie die Startnummer 71 mit dem südafrikanischen Caterham Händler-Kollegen die Spitze des 3er Pulks übernahm, als es in den unübersichtlichen Teil der Streck ging.



Angespornt durch den immer geringer werdenden Abstand und der Möglichkeit erstmals in die Top-10 zu fahren brannte ich ein innerliches Feuerwerk ab. Bremspunkte durch verstellen der Balance noch später wählen, Einlenkpunkte und Schaltvorgänge noch genauer auswählen. Noch eine Runde, dann hast Du sie.....

Anbremsen nach der Bergaufpassage in die nicht einsehbare McLeans-Kurve, wie immer Blind einlenken den rechten Curve mitnehmen und an der Schlupfgrenze beschleunigen als.....

die Startnummer 71 plötzlich quer vor mir steht

und ich auf der letzten Rille fahrend, keine Chance habe dem Hindernis weit genug auszuweichen.

Mein linkes Vorderrad trifft sein rechtes. Mein linkes Hinterrad samt Aufhängung und Kotflügel verweilt etwas länger als der Rest an dem Hypirion Seven und Katapultiert mich in eine ungewohnte Flughöhe.

Alles klar nichts passiert, ein Caterham ist sicher. Aber nun folgte eine Situation die ich in über 30 Jahren Motorsport noch nicht erlebt hatte.

Verkehrt herum stand ich in der Mitte der Fahrbahn und trotz geschwenkter gelber Flagge entstand eine mehr als gefährliche Situation.

Sobald ein Pulk von Fahrzeugen auf die nicht einsehbare Kurve zukam, konnte der erste und zweite Fahrer das Hindernis noch erkennen, ein dritter Fahrer erkannte dieses jedoch so spät, dass ich mehrmals in weit aufgerissenen Augen der jeweiligen Fahrer schauen konnte.



wieter nächste Seite



So kam es alle 5 – 10 Sekunden zu einem OOOHH und AAAHHH Effekt der besonderen Art bis das Safety Car zu Einsatz kam.

Klar, im Normalfall soll das Rennauto so schnell wie möglich verlassen werden um sich hinter der Leitplanke in Sicherheit zu bringen. In diesem Fall zog ich es jedoch vor sitzen zu bleiben da ich ab dem Moment des Abschallens dem Geschehen noch hilfloser ausgesetzt gewesen wäre. Wohin hätte ich laufen sollen ?

Das Argument reichte dann auch dem Rennleiter der mich schmunzelnd verabschiedete.

Der 7Cars CSR sah heftig demoliert aus, die Bilder sprechen für sich. Schaden , Schaden und die verlorenen Punkte.....

Die Schadensanalyse ergab sehr schnell: Wir fahren morgen wieder.



Zwei Caterham Teilecontainer, die zu allen Rennen gebracht werden beinhalten annähernd alles zur Reparatur. Danke für die Unterstützung an die Teams von Colards und Hypirion und besonderen Dank an Chris Wesson, den Caterham Werksingenieur der tatkräftig mit Hand anlegte.



Gegen 20.30 haben wir uns sogar der Boxengassen Party angeschlossen und den Rest der Reparatur auf Sonntagmorgen verschoben.

Pünktlich zum Langstreckenrennen schnallte sich Pascal hinter das Lenkrad und zeigte vom Start weg, dass der Unfall kein Hindernis mehr darstellte, außer dem schlechten Startplatz der daraus resultierte.

wieter nächste Seite

Der Rennverlauf war fast eine Wiederholung der Sprintrennen. Nach Zeitweiser Platzierung auf Position 9 folgte ein Dreher bzw. ein auffahrender Hintermann sorgte für die Demontage des gerade frisch angebauten hinteren linken Kotflügel.

Nach gelungenem Fahrerwechsel erging es mir ähnlich. Wieder in der „blinden Kurve“ ein Dreher aber dieses mal ohne größere Folgen. Donington erfahrene Piloten und wir nun auch, wissen das sich die Strecke durch die landenden Flugzeuge und deren Kerosin permanent verändert.

Donington Park Grand Prix Circuit
Gesamtlänge: 3142 Meter



Drücken sie uns die Daumen, das wir nach dem nächsten Rennen am 3/4. August in Spa von Erfolgen berichten können. Auch wenn wir mit unseren derzeitigen Fortschritten nicht unzufrieden sind sollte der Knoten mal langsam platzen.

Haben Sie Lust auf ein Rennwochenende in SPA. Wir laden Sie ein. Erleben Sie die Rennen Hautnah direkt aus der Box heraus. Für die ersten 5 Leser, die sich bis zum 15.7.2007 per mail anmelden organisieren wir Speisen und Getränke und natürlich tiefere Einblicke in die Szene.

evo CATERHAM EURO CUP

CSR Masters provisional championship placings after Round 9, Donington Park 2/6/07

POS	DRIVER	TOT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	HAY & RICHARDS	176	20	18	20	20	18	20	20	20	20					
2	Oliver BULL	129	18	20	0	18	20	18	0	17	18					
3	Michele TOMMASI	120	17	16	0	17	17	0	18	18	17					
4	Malcolm JOHNSTONE	106	16	14	18	14	14	15	0	0	15					
5	Sarah READER	91	15	12	15	0	0	0	17	16	16					
6	Kurt HOFFMANN	75	0	15	17	0	12	0	13	12	6					
7	KLEIN & ENGEL	75	12	0	13	11	11	13	7	0	8					
8	Olivier GUERIN	69	0	0	0	16	13	16	11	0	13					
9	Hervé CORDEL	66	0	0	0	15	15	14	0	13	9					
10	Wolfgang BECKER	63	0	0	0	10	10	12	13	12	6					
11	Jamie CONSTABLE	46	13	17	16	0	0	0	0	0	0					
12	George BREWSTER	43	0	0	0	0	0	0	15	14	14					
13	BENT & PHILLIPS	41	0	0	0	0	0	0	14	15	12					
	Phillipe EVRARD	41	14	13	14	0	0	0	0	0	0					
15	Ed MORRIS	38	18	20	0	0	0	0	0	0	0					
16	Philip GLEW	35	0	0	0	0	0	0	0	17	18					
17	Joachim WESTERMANN	32	0	15	17	0	0	0	0	0	0					
	Steve HINDLE	32	0	0	0	10	10	12	0	0	0					
19	Christian WANGARD	30	0	0	0	13	0	17	0	0	0					
20	Loïc MARTINEZ	28	0	0	0	12	16	0	0	0	0					
	Philippe SIMON	28	0	0	0	12	16	0	0	0	0					
22	SCHMIDT & FORBES	27	0	0	0	0	0	0	16	0	11					
23	TAYLOR & MITCHAM	26	0	0	0	0	0	0	8	11	7					
24	AVEQUE & SPINI	23	0	0	0	0	0	0	9	10	4					

Teams provisional championship placings after Round 9, Donington Park 3/6/07

POS	DRIVER	TOT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Colards Motorsport	510	53	34	36	72	70	55	69	66	55				
2	Hyperion Motorsport	494	53	72	32	51	52	55	62	67	50				
3	Taylor's Foundry	217	30	27	32	14	14	15	21	42	22				
4	Team Parker Racing	169	47	34	32	0	0	0	29	27	0				
5	B&B Propulsion	161	0	0	0	31	31	30	23	23	23				
6	TFL Racing	91	15	12	15	0	0	0	17	16	16				
7	Seven Cars & Parts	75	12	0	13	11	11	13	7	0	8				
8	Freestyle Motorsport	45	0	0	17	0	0	0	17	11	0				

Points are awarded on the scale 20-18-17-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2 to the first 18 finishers in each race; all other classified finishers score 1 point. 1 score to be dropped in each division

Donington Special

Original E-Mail von David Ridley Caterham Sales Manager

Dear All,

To those of you that managed to get to Donington last weekend may I thank you for your time and effort, I am sure that you will agree it was a fantastic weekend and words do not do it justice! To those that didn't I have attached the press release below to keep you informed about what is going on back in the UK.

Any questions? Feel free to ask.

Many thanks,

David Ridley

Export Sales Manager

Main +44 1883 333700

32 Station Avenue, Caterham, Surrey, CR3 6LB

Supercharged Seven is the most powerful Caterham ever

To celebrate its 50th anniversary, Caterham has unveiled the most powerful Seven ever;

the X330 – a one-off supercharged model boasting a mind-boggling power-to-weight ratio of 600bhp per tonne.

The stealthy, matt black concept is based around the range-topping CSR Superlight, but the addition of a supercharger to the four-cylinder 2.3 litre Ford Duratec engine increases power massively from 260 to 330bhp – as the name suggests.



That means the X330's equivalent power-to-weight ratio puts it ahead of the Bugatti Veyron (521bhp per tonne) and the McLaren F1 (559bhp).

The near 35% power hike is achieved by a Rotrex C30-94 supercharger, which provides a boost characteristic that rises linearly with engine speed. In other words, although the X330's punch is greater at higher revs and speed, low-speed driveability isn't compromised thanks to an exceptional torque curve with over 221 lb-ft >from 5500 to 7500rpm – 20 lb-ft more than the CSR260.

As the X330 is an engineering test bed it is envisaged that some of the concepts will eventually find their way into production. To begin with the X330 will spearhead the British firm's R&D into bioethanol power in the coming months as it seeks to assess the viability of alternative fuel sources in road and race applications and cement a further 50 years of history for the legendary Seven.



In keeping with the Seven ethos of 'adding lightness', the extremity of the X330 doesn't stop at moving parts. Lighter gauge steel is used in the trellis-style chassis and the use of new lightweight wheels together with an abundant use of carbon fibre for the bodywork all adds to the stealth appearance of this perfect 50th birthday present.

For further information, visit Caterham's new website

www.caterham.co.uk

For further information, please contact:

Andy Francis
Performance PR
Tel: 0208 541 3434
Mob: 0787 981 3639
Email: andy@performancepr.com

Luke Brackenbury
Performance PR
Tel: 0208 541 3434
Mob: 07838 166213
Email: luke@performancepr.com

Donington die Zweite

Bericht der "Stimme von Ride to Live":
Silke Erschens

Auch das Filmteam der motion media TV- und Videoproduktion machte sich für den 2. Teil der Doku "Ride To Live" auf nach Donington Park, denn das 50-jährige Jubiläum von Caterham sollte einzigartige Bilder für die DVD liefern. Zwar begann die Fahrt vom Saarland zum ersten Etappenziel Calais zunächst einmal mit spektakulären Regengüssen aber die Ankunft spät abends in Donington Park bei sternklarem Himmel ließ auf besseres Wetter hoffen. Doch nicht nur der nächtliche Himmel brachte die Augen der Crew von "Ride To Live 2" zum glänzen, völlig überwältigt waren sie, als die Sicherheitsleute den Caterham HPC und den R300 sowie das



Begleitfahrzeug, ein VW T5, direkt in die Boxengasse winkten. Das also sollte für die nächsten zwei Tage das "Zuhause" des Teams sein. Da für Zelte kein Platz mehr war, schlief die siebenköpfige Crew zwischen den Rennfahrzeugen in der Box. Das war für alle ein unbeschreibliches Gefühl von "Dabeisein". Der Himmel erstrahlte am nächsten Morgen dann auch noch in herrlichstem blau und ein fantastisches Rennwochenende konnte beginnen. Ausgestattet mit Signalwesten durfte sich das Team

völlig frei auf dem riesigen Gelände und auf der Rennstrecke bewegen und war somit immer hautnah dabei.



Schon am frühen Morgen wurde in jeder Box hektisch an den Seven herumgeschraubt. 330 Fahrer waren angemeldet um an den 17 Rennen an diesem Wochenende alles zu geben. Schon das Eröffnungsrennen lieferte den Zuschauern einen spannenden Kampf zwischen Richard Hay und Michele Tommasi, den Hay allerdings für sich entscheiden konnte – wie einige weitere auch. Die Kameramänner von "Ride To Live 2" waren in unermüdlichem Einsatz die dramatischen Szenen dieses großartigen Spektakels einzufangen: Gecrashte Motoren, brennende Fahrzeuge und reichlich Kollisionen hielten das Team der motion media zwei Tage lang auf Trab.

wieter nächste Seite



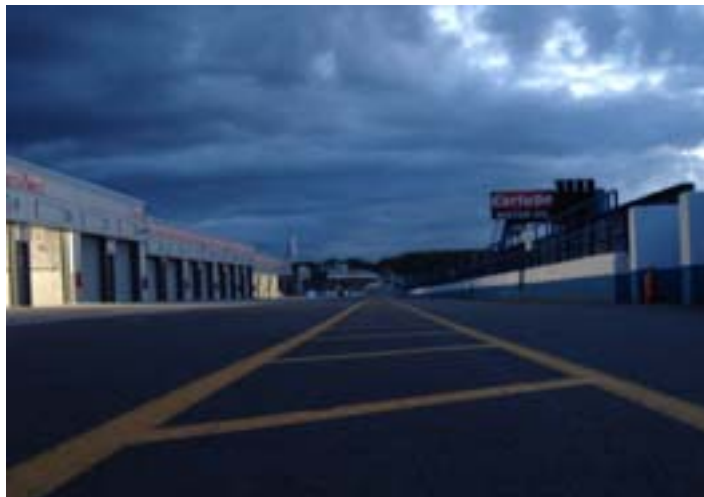
Alle namhaften Fahrer und auch der Geschäftsführer von Caterham England, Ansar Ali, wurden interviewt und motion media drehte auch eine kleine Zeitreise durch die Geschichte des legendären Super Seven. Caterham hatte es sich nämlich nicht nehmen lassen, ein Museum aufzubauen, in dem die Zuschauer sich begeistern lassen konnten vom Lotus 1 bis hin zum neuesten Caterham CSR. Wer nicht mit in Donington dabei war kann sich also freuen auf die DVD „Ride To Live2“, die wohl im Herbst erscheinen wird, denn Donington war erst der Anfang der 5000 Kilometer langen Tour, und 26 Stunden Material müssen erst einmal gesichtet und geschnitten werden.



Donington die Letzte

Als ich vor 15 Jahren das erste Mal in einen Caterham kletterte hätte ich nie gedacht, dass mich der Virus Super Seven so erwischen könnte. Umso mehr war ich begeistert als Thomas fragte ob ich nicht Lust hätte ihn auf der Fahrt nach Donington zu begleiten und so in den Genuss des wohl bis heute größten Caterham Treffens in England zu kommen.

Dieses Angebot konnte ich nicht ausschlagen also ging es Donnerstag morgen um 3:30 Uhr Los. Nach ca. 14 Stunden Fahrt und 900 Kilometer



Bericht von Heiko Adams



später, nach Autobahnspernung und endlosen Staus auf der M1 endlich Ankunft im Paddock von Donington.

Donington Park oder auch Airfield Donington macht seinem Namen alle Ehre. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich ein riesiger DHL Umschlagplatz und die Frachtflieger und andere Charter-Mühlen starten und landen bis tief in die Nacht.

wieter nächste Seite



Freitag Punkt 8:00 Uhr, der erste Seven erwacht mit herlichem Gebrüll. Und viel Andere folgten seinem Ruf. Angefangen bei der französischen S2 Armada inkl. des „hand made“ Lotus Eleven und sogar ein S4 war zu sehen. Sie nannten es Track Day und komisch das es an diesem Tag eine Geräuschmessung gab und alles über 95 db/A in der Box bleiben musste (in der Einfugschneise eines Airports, wo man den Fliegern in die Reifen beißen konnte Geräusch Messung ?) Typical british ! Auch dieser Tag neigte sich dem Ende zu.

Aber man sollte den Tag wirklich nicht vor dem späten Abend loben, denn so gegen 21:30 Uhr trudelte das sichtlich verspätete Film Team ein.

Auch Sie hatten die überfüllten englischen Motorways zu spüren bekommen. Ziemlich groggy aber happy kletterten die 5 Jungs aus Ihren Super Seven. Wirklich nette Jungs mit dem typischen Tick eines puristischen Seven Fahrers.

Nachdem wir so gegen Mitternacht noch ein paar weibliche Crew Mitglieder (nebst neuem Biervorrat, denn im Fahrerlager war ab 17:00 Uhr schicht mit Durstlöschen) vom nahe gelegenen Flughafen abgeholt hatten starteten wir noch mal richtig durch.

Unser Schweizer Kollege „Urs“ (* Name von der Redaktion auf eigenen Wunsch geändert) setzte seinen Willen durch und überredete die Filmcrew zu einem nächtlichen Ritt mit einem Miet-Vauxhall- Astra über die schon schlafende Strecke.

Keine halbe Runde sind Sie gekommen da gingen schon die Lichter im Tower an und Security Cars wurden auf Abfang Kurs geschickt. Im Kamikaze Sturzflug auf den Feind und nächtlichen Ruhestörer. Auf das Making Off zur DVD bin ich gespannt was die wohl daraus machen werden. Nach dem es einen tierischen Anschiss vom Streckenposten gab, (aber wie Clive Richards schon sagte wenn die euch erwischen dann O-Ton: “ They’ll throw you further than you can bounce“) tranken wir die Biervorräte leer und freuten uns auf den nächsten Renntag.

Alles in allem ein sehr schönes Treffen bei dem für englische Verhältnisse sogar das Wetter super war.



Auf die nächsten 50 Jahre!?

Caterham Motorsport 2

Seven Mania Racing Club - Clublauf in SPA 13.5.2007



Bei wechselhaften Wetterbedingungen nahm die Seven Mania Truppe erneut den Ardennen Kurs unter die Räder. Die neue Streckenführung, jetzt ohne Bus-Stop-Schikane, dafür mit einer gepfeferten rechts-links Kombination nach dem superschnellen Blanchimont-Abschnitt ergibt Ausbremsmanöver und Verbremser der feinsten Art.



Salvatore von Seven Man(f)ia



Caterham Motorsport 2



Ja wo sind sie denn alle ?

An diesem Wochenende fand Georg (Chicken George) Geiser mit seinem Ground Effect Seven die Ideallinie des Formel Eins Kurses am genauesten.

Clubsport Trophy

28. Juli:

Slalom MSC Worms DOPPELVERANSTALTUNG EXCLUSIV FÜR DIE CST Ausschreibung bei: Herbert Lösch, Tel. 06241/81457 Email: HYPERLINK mailto:h.loesch@bul.de h.loesch@bul.de

12. August:

Slalom- DOPPELVERANSTALTUNG KMC Kassel/ NMC Baunatal auf dem DB Parkplatz Kassel Ausschreibung bei: Jörg Gebhardt, Tel.: 05603/915630

19. August:

Gleichmäßigkeitsfahren der Seven IG auf der Rennstrecke Schleiz Ausschreibungen bei: SEVEN IG c/o Werner Maurer, Schießhüttenstr.4, 60386 Frankfurt Tel.069/412735

?. September:

Gleichmäßigkeitsfahren der Seven IG auf der Rennstrecke Nürburgring Ausschreibungen bei: SEVEN IG c/o Werner Maurer, Schießhüttenstr.4, 60386 Frankfurt Tel.069/412735

15. September:

Slalom- DOPPELVERANSTALTUNG AvD Kaiserslautern auf dem Flugplatz Sembach EXCLUSIV FÜR DIE CST Ausschreibung bei: AVD Kaiserslautern c/o Eugen Bernhard Tel.: 0631/21683

13. Oktober:

ENDLAUF DER CST Slalom Doppelveranstaltung Geiselwind mit anschließender Jahressiegerehrung EXCLUSIV FÜR DIE CST Veranstalter

Die Clubsport Trophy freut sich einen kompetenten Partner für alle Seven Enthusiasten am Start zu haben. Seven Cars & Parts existiert seit nunmehr 24 Jahren für alle Freunde und Liebhaber des extremen Roadsters. Als ältester Caterham Importeur Deutschlands steht Ihnen Thomas Klein jederzeit mit Rat und Tat zur Seite.

Seven Cars & Parts hat für die Seven-Wertung der CST sehr beachtliche Preise ausgeschrieben, die zu Top-Leistungen motivieren sollen.

1. Platz: Ein Gutschein über 777.- EUR für Dienstleistungen oder Seven Parts.
2. Platz: Ein Gutschein über 377.- EUR für Dienstleistungen oder Seven Parts.
3. Platz: Ein Gutschein über 177.- EUR für Dienstleistungen oder Seven Parts.



2007 CATERHAM Eurocup Termine

Spa, Belgium	3rd/4th	August 07
Nürburgring, Germany	5th/6th	October 07
Brands Hatch, UK	19th-21st	October 07



Fahrzeugbörse

R 300 SV



Modell/EZ: 05/2004 Leistung: 165 PS
KM-Stand: 9820 TÜV/AU: neu
Bereifung: 195/225/50 R15
Farbe: Platinum Silber metallic

Standardaustattung R300:

Carbon-Kotflügel und Steinschlagschutz, Quickout
Lenkrad, Innenbelüftete AP-Rennbremse vorn,
6-Gang Getriebe

Besonderheiten und Zubehör:

SV-Chassis, Sperrdifferential,
Aluminium Rennkühler R500,
Toneau-Cover, Verdecktasche, Ledersitze,
Renntankdeckel, Black-Pack,
4-1 R500 Auspuffanlage, runde Rückleuchten,
kleine H4 Frontscheinwerfer,
kleine Blinker auf Frontrase

Neupreis: 50.900,-

Preis: 42.950.- Euro



Caterham HPC im Kundenauftrag



Modell/ EZ: 2004/1986
Leistung: 110 KW/ 150 PS
Km- Stand: 15000 km
Farbe: Alu-Grün

T.Ü.V - AU: Neu

Extras:

Neuaufbau durch Seven Cars & Parts in 2004
mit neuem Chassis
4-1 Auspuffanlage mit Katalysator / EU 2 Norm
Sperrdifferential
Minilite Felgen mit Yokohama A 048

Das Fahrzeug befindet sich in gutem Zustand,
wie auf den Fotos zu sehen.

Preisvorstellung 25000 Euro



Fahrzeughörse 2

Caterham TC



Das Auto hat Chassisnummer CS3 / 3851 / TCLS und original ist das Auto von Caterham Werk in 1979 gebaut und an den 1. Besitzer in Deutschland geliefert.

In 1987 ist das Auto mit einem neuem Chassis wieder aufgebaut worden wobei die Spezifikation damals nach meinem Wissen noch verbessert wurde. Der 2. Besitzer hat das Auto von 1988 bis 2005 gehabt.

1. das Lotus Triebwerk und das Getriebe wurden komplett zur Kontrolle demontiert und alle kriti-

- sche Teile wurden erneuert;
- 2. ein angepasstes dry sump System wurde eingebaut;
- 3. das Kühlsystem wurde verbessert;
- 4. das elektrische System wurde überprüft und verbessert;
- 5. die Aufhängung und das Bremssystem wurden komplett überholt.

In Anlage finden Sie einige Bilder von meinem Super Seven und von der Motorrevision. Ich bin selbst kein Twin Cam Kenner doch einige Leute erzählen dass mein Triebwerk (originelle Caterham tall block 1600 Big Valve, Hepolite Kolben, 2 x 40 Weber, Rennzündung und dry sump) allein schon viel Geld wert ist. Auf dem Prüfstand lieferte der Motor nach der Revision ungefähr 150 PS bei 7.200 Umdrehungen. Persönlich bin ich nicht interessiert um mein Super Seven für einen maximalen Preis zu verkaufen doch wichtiger ist dass das Auto einen neuen ehrlichen Liebhaber als Eigentümer bekommt und ich eine anderen Seven anschaffen kann.



wieter nächste Seite

Fahrzeugsbörse 2

Caterham TC



Falls Sie interessiert sind kann ich die ganze Spezifikation und Historie schicken. Ich kann selbstverständlich das Auto liefern mit den Belgischen und Deutschen Fahrzeugbriefen und daneben habe ich noch einige extra Teile.

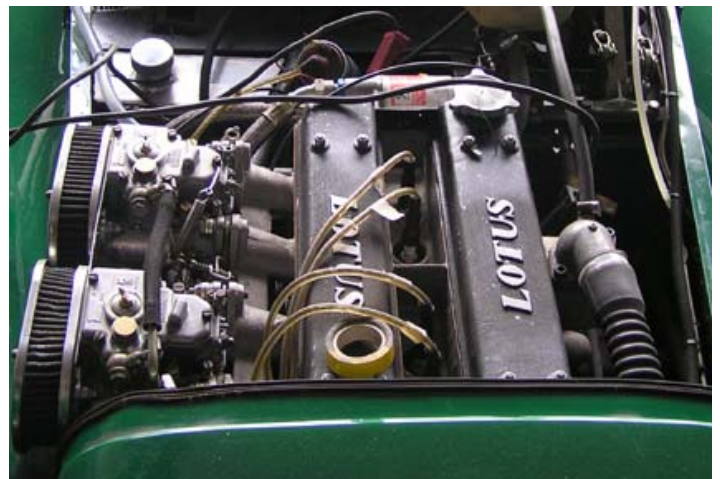
Das ideale Caterham Seven für mich ist ein GT oder Sprint Version bis Baujahr 1992 (Abgasregel in Belgien) in standard Spezifikation (82, 100 oder 110 PS) sodass das Auto in dem normalen öffentlichen Verkehr zu benutzen ist und sodass die Wartung einfach und nicht zu teuer ist. Vielleicht können Sie solch ein Seven liefern ?

Für weitere Fragen können Sie auch immer auf mein Handy anrufen, + 32 478 88.41.19.

Mit freundlichen Grüßen

Yvan SMETS

yvan.smets@b-holding.be



Fahrzeughörse 3

Caterham CSR 200
das Hammerangebot für schnell entschlossene



Serienausstattung:

Zusatzinstrument für Öltemperatur, aerodynamisch gestylte Front mit innenliegenden Stoßdämpfern, Einzelradaufhängung / Hinterachse

Räder: 6.5 + 9 Zoll mit 195/45 R 15 + 245/40 R 15

6-Ganggetriebe, Trockensumpfschmierung

Heizung, Rennkühler mit vergrößertem Lüfter, Innenbelüftete AP Bremsanlage vorn

4-in-1 Edelstahlauspuffanlage, SV Chassis (110 mm breiter & 80 mm längerer Innenraum)

Wetter-Equipment, inkl. getönter und geheizter Frontscheibe, Hosenträgergurte (Paar)

Armlehnen, Sportfahrwerk, höhenverstellbar

Extras:

New Dashboard mit tiefer Sitzwanne und Momo Lenkrad, Ledersitze, Sperrdifferenzial

Einstiegsprotektoren

Erstzulassung: April 2006

Laufleistung: ca. 1.100 km

Neupreis: 59.325 €

Kaufpreis: 53.950 €

Besser wie NEU, keine Lieferzeit, volle Garantie

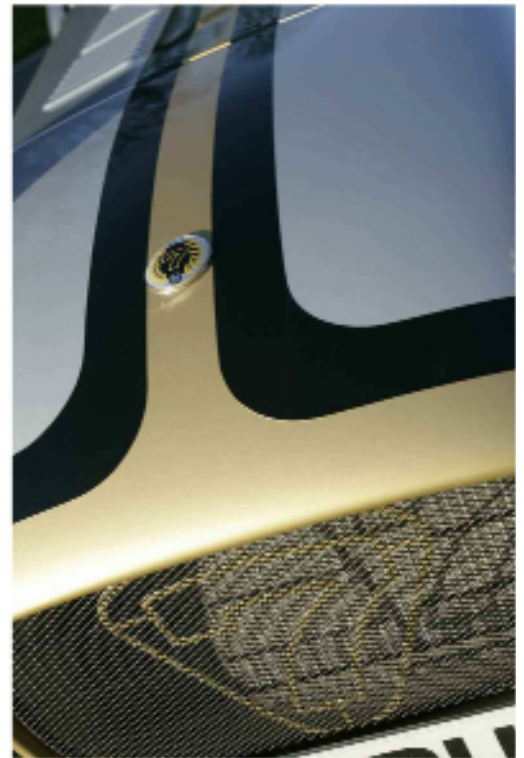
Neufahrzeuge

Durch Vorbestellung kurzfristig lieferbar

Caterham Roadsport 16V Sigma Jubiläumsmodell

Technische Daten:

Motor:	Ford Sigma
Hubraum:	1.600 ccm
Leistung:	85 kW / 115 PS
0 - 100 km/h	6,0 Sek.
Vmax	189 km/h
Gewicht	550 kg
Hinterachse	DeDion



Neufahrzeuge

Durch Vorbestellung kurzfristig lieferbar

2 x Caterham CSR 260 der **CATERHAMMER**

Technische Daten:	CSR 260
Motor	Ford Cosworth
Hubraum	2.300 ccm
Leistung	191 kW / 260 PS
0 - 100 km/h	3,2 Sek.
Vmax	250 km/h
Gewicht	575 kg
SV-Chassis	serienmäßig
Hinterachse	Einzelrad

Ausstattung in Bezug auf Lackierung und Beleuchtung noch wählbar. Chassis Ausführung
1 X Avantgarde Armaturenbrett und 1 X Standard mit Carbonarmaturenbrett



Fahrzeugsbörse

Starter Kit

Eine der beliebtesten Motorisierungen für den Caterham Super 7 war der 16 V Opel / Vauxhall Motor der bis 1996 Werksmäßig gebaut wurde.

Mit 110 KW/ 150 PS und einem Drehmoment von 196 Nm stellt der Motor auch heute noch modernere Motoren in den Schatten.

Wir wollen diese Variante in einer kleinen Serie von 5 Fahrzeugen nochmals aufleben lassen.

Dazu werden ausschließlich Neuteile auf Basis eines De-Dion Starterkit geliefert.

Der 16 V Opel Motor und das 5- Gang Ford Getriebe können gebraucht verwendet werden.

Bei der Beschaffung entsprechender Aggregate sind wir gern behilflich.

Für die spätere Zulassung liegen Registraturen vor, die die Zulassung mit den beliebten Motoren ermöglichen.



Der Preis für einen Bausatz ohne Motor und Getriebe : 22950 Euro ab Neuss

Die Lieferzeit beträgt ca. 4 - 6 Monate

Ein fahrfertiger Caterham kann mit einem Zeitaufwand von 80 - 100 Stunden und einem Gesamtaufwand von 25000 Euro aufgebaut werden.

Während der Bauphase stehen wir Ihnen mit Rat und Tat zur Seite.

Für Detailfragen stehen wir Ihnen gern unter der Rufnummer 02131 7181432 zur Verfügung

Fahrzeugsbörse Caterham HPC

7Cars Vollaluminium Jubiläumsmodell in Vorbereitung (wir polieren noch)

Erstzulassung 1986, 16V Opel Motor 110 KW/ 150 PS

4-1 Auspuffanlage mit Katalysator nach Euro 2

Sitzwannenvertiefung, Ledersitze



Ausstattung noch frei wählbar



So ähnlich wird der Caterham HPC aussehen

Kurioses



Auf der Suche nach der "Letzten Rille"
wird jede Trainingsmöglichkeit genutzt.

