

Story von Patrick Vogt

# 20 Jahre Caterham S7 Competition

Der Seven der niemals altert, oder die schnellste Kleinserie die es je gab

## Rakete made in Switzerland



Caterham S7 Competition: Die Fahrt im schnellsten Serien-Cabriolet der Welt ist atemberaubend. FOTOS ROLF EDELMANN

**Das Innenleben: rotes Leder und runde Armaturen.**

**STECKBRIEF**  
Caterham S7 Competition R

**MOTOR/ANTRIEB**  
4-Zylinder-Turbo, 2000 ccm, 303 PS, Drehmoment 402 Nm bei 5200/min, Hinterradantrieb, 6-Gang-Handschaltung.

**FAHRLEISTUNGEN**  
0 bis 100 km/h in 3,4 Sekunden, Spitze 252 km/h.

**MASSE/VERBRAUCH**  
Länge 3,38 m, Breite 1,58 m, Höhe 1,12 m, Kofferraum 75 Liter, Gewicht 580 kg, Räder vorne 205/55 ZR 16, hinten 225/60 ZR 16.

**PREIS**  
Preis: 128 000 Franken.

**In 3,4 Sek. auf Tempo 100**

Serien-Cabriolet der Welt bauen. Als Basis wählte der Schötzer Spezialist den Caterham, den Nachfolger des legendären Lotus Super Seven. Kein Zufall: Seit 1979 verkauft Kumschick Nachbauten des Originals aus England. Heute ist er offizieller Caterham-Importeur.

Eigentlich lassen bereits die beiden Serien-Caterham mit 117 bzw. 165 PS bezüglich Temperament wenig Wünsche offen. Um sein ehrgeiziges Ziel zu erreichen, verstärkte der 42-jährige Tüftler Chassis, Fahrwerk und Bremsen. Als Krönung baute er einen über 300 PS starken Opel-Rennmotor ein. Das Resultat: eine Rakete auf Rädern. Bei Vollgas verspricht es einem beinahe den Atem, der Magen zieht sich zusammen. Ein Rennwagen mit Lizenz für die Strasse.

14 Exemplare hat Fredy Kumschick bisher gebaut. «Die wurden mir förmlich aus den Händen gerissen.»

RAOUL SCHWINNEN

Nichts überflüssig: alles auf ein Gewicht getrimmt.

Irgendwann in den frühen Jahren der Neunziger des auslaufenden letzten Jahrtausends wollte sich eine wilde Gruppe Helvetier auf die Insel der Angelsachsen und Pikten begeben, weil dort an der Wiege des Lotus Seven eine internationale Party steigen sollte. Der Schreibende hatte die Anmeldungen übernommen, die Reisegruppe war beieinander, auch neue und unbekannte Namen waren darunter. An einem friedlichen Sonntag kurz vor Abfahrt klingelte das Telefon, und zu meiner völligen Überraschung war die mir total unbekannte Freundin eines Seven-Novizen dran, welche „jetzt sofort und ohne Um-

schweife“ von mir wissen wollte, wo wir genau durchfahren, um die Insel zu erreichen. Nur wusste ich das gar noch nicht, einfach dem Kompass nach. Mit Protest flog am anderen Ende der Hörer auf die Gabel und ich grinste vor mich hin. Was ich damals auch noch nicht wissen konnte, war die später stattfindende Tatsache, dass dieser neue Sevenfahrer und damalige Freund der Anruferin dereinst mein Trauzeuge werden sollte. Doch darum geht es hier nicht.

Dieser Seven Fahrer heisst Hans Schneider, hat seit mindestens 20 Jahren mit Alexandra eine neue Freundin und mit ihr zwei Kinder, welche erwachsen

oder bald erwachsen sind. Seine Seven-Karriere begann er mit einem Caterham 1,6 Liter Turbo mit 140 PS, welchen er als Joint Venture zusammen mit seinem Schwager Felix dem Koch betrieben hatte. Doch Hans der Perfektionist sehnte sich nach mehr Leistung, nur das geteilte Auto war ja nicht sein allein. So beschaffte er sich bei den Kumschicks einen neuen Turbo (Ford CVH 1,6 Liter), welcher schon 10 Pferde mehr bieten konnte. Doch wie es halt so ist, erst nach dem Einsatz beim Motoren-Frisör war der Mann mit seiner dreistelligen Auto-Nummer und den gewonnenen 195 PS halbwegs zufrieden. Diese Leistungsstei-

gerung wurde damals mit geschmiedeten Kolben, anderer Verdichtung etc. und wahrscheinlich auch mit einem Dreh am Dampfrad erzielt.

Aber eben, der Perfektionist im Kopf lässt grüssen. Auch optisch musste das Gefährt stet's wie aus dem Truckli daherkommen und Kuhmist am Kotflügel konnte ihm den ganzen Tag versauen. So war der aufgepumpte 1,6 Liter Superturbo zwar schnell, aber eben nur bei kalten Winden, und überhaupt war an Befriedigung nicht zu denken.

Fredy Kumschick und Hans Schneider ergänzten sich schon seit Anbeginn in Bezug auf Perfektion, und aus der Lieferanten – Kundenbeziehung entstand schon bald eine Freundschaft, welche wie wir wissen auch die Gedankengänge und Visionen beflügelte. So entstand im Kopf von Hans die Vision, den stärksten, schnellsten und nachhaltigsten Seven zu besitzen, welchen Caterham oder Lotus je gesehen hatte. Und das in einer Zeit, als alles von Waldsterben und Auto abschaffen schwafelte, also einer höchst feindlichen Epoche. Schon der damals populäre Caterham Seven JPE (Jonathan Palmer Evolution) wies 250 BHP aus, war aber in der Schweiz wegen den Lärm- und Abgaswerten nicht zugelassen. Aber sowas sollte es sein. Chris Rees beschreibt in seinem Buch „The Magnificent Seven“ diesen Donnergott als „Superlightweight, super-powerful and highly developed“, aber eben, mit einem Weber Alpha mit Ansaugtrichtern war daran im

Alpenland nicht zu denken.

Hans gab nicht auf. Immer und immer wieder stocherte er in Schötz um den Generalimporteur herum, aber dieser wollte von einer schweizer Antwort auf den JPE (noch) nichts wissen. Also tat der Hans etwas, was andere nie wagen würden. Im Februar 1995 bezahlte er kurzerhand 45'000 Schweizerfranken bei Fredy aufs Konto, so als Pauschalanzahlung für einen Entwicklungsauftrag, ohne zu wissen was dann herauskommen würde, ohne Katalog, ohne Probefahrt, einfach aus Vertrauen zum grossen Sevenguru aus dem Luzerner Hinterland: ICH WILL DIESEN SEVEN!

Natürlich massierte auch Elisabeth Kumschick den Nacken ihres Gatten, und so gab sich der mehrfache F-1 Historic Racing Europameister einen Ruck, und bestellte am 16. Februar 1995 bei Caterham Cars Ltd. ein JPE Chassis mit einem Vauxhall 2.0 Liter Twin-Cam Turbomotor, welcher mit einem KKK Lader ausgestattet war. Dieser Motor war Standard im Opel Calibra Turbo eingebaut, und ab Werk mit 203 PS gerüstet. Vorerst.

Am 11. April 1995 war es dann soweit. Ein LKW mit britischen Nummernschildern lieferte das bestellte aber noch ausgeräumte Chassis an, welches sofort am Montageplatz bei Michele aufgebockt wurde. Denn zwischen britisch und schweizer Finish liegen Welten.

Natürlich warteten nun noch viele Hürden und Hindernisse bis zum fertigen Fahrzeug. Die EMPA (Eidgenössische

Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) wollte am Abgas schnüffeln, und in Frutigen bei Spiez interessierten sich die Prüfer für den Lärm.

Als dann endlich die ersten zwei Competition aus der Schötzer Fabrikation rollten, stellten sich die englischen Mängel unmittelbar ein. Beim ordentli-



Anlieferung des JPE Chassis

chen Gas geben riss es zuerst das Differenzial aus dem JPE-Chassis.

Fredy Kumschick zeichnete die geforderten Verstärkungen und sandte diese zu Arch Motors, welche kostenlos so zu Konstruktionsverbesserungen kamen. Also wurden gleich alle Chassis ausgetauscht. Doch die Freude währte kurz. Nach ein paar Ausfahrten folgte ein Knall und das original Caterham-Sechsgang-Getriebe war aufgrund der schieren Kraft unreparierbar defekt. Fredy nahm die Teile zu seinem Cousin, welcher eine Zahnradfabrik betreibt. Dort meinte der Fachmann nur ganz trocken, dass diese Radkonfiguration gar nicht funktionieren könne. Was bei leicht motorisierten Fahrzeugen irgendwie hält, versagte beim Competition gnadenlos den Vortrieb. Fredy schickte somit 20'000 Franken zu Caterham mit den gelisteten Getriebefeldern.

Erstes Probesitzen beim No. 1 durch den Besteller Hans Schneider



**Der ominöse Anzahlungsbeleg, ohne zu wissen, was dann wirklich geliefert wird**

Ohne Brief an: *Hans N. Schneider Talstr. 48 4112 Flüh*

I/Ref.:  
u/Ref.:

Betrifft: \_\_\_\_\_ Datum: *27.3.95*

<input checked="" type="checkbox"/> zu Ihren Akten	<input type="checkbox"/> zur Offertstellung	<input type="checkbox"/> zur Zahlung	<input type="checkbox"/> mit Dank zurück
<input type="checkbox"/> zur Erledigung	<input type="checkbox"/> zur Stellungnahme	<input type="checkbox"/> auf Ihren Wunsch	<input type="checkbox"/> von uns kontrolliert
<input type="checkbox"/> zur Genehmigung	<input type="checkbox"/> zur Unterschrift	<input type="checkbox"/> bitte anrufen	<input type="checkbox"/> von uns unterzeichnet
<input type="checkbox"/> zur Kenntnisnahme	<input type="checkbox"/> zur Weiterbehandlung	<input type="checkbox"/> bitte zurückgeben	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> zur Kontrolle	<input type="checkbox"/> zur Weiterleitung	<input type="checkbox"/> gemäss Besprechung	<input type="checkbox"/> _____

Beilagen: \_\_\_\_\_

Bemerkungen: *45'000 Fr. Resultat à Konto am 29.3.95 per Überweisung*

Mit freundlichen Grüßen  
*Elisabeth*

Jeweils No. 28 Jusstr. AG, Büroplatzstr. 8, 8030 Pfäfers ZH