

Caterham Journal 7



In dieser Ausgabe: Telegram-/Facebook-News – nicht nur Sonntagmorgens | News and Events: Moseltour Meet Your Maker 2025 | In eigener Sache | Caterham aus der Hölle | Nürburgring - Backstage-Tour | Irlands wilde Atlantikroute entdecken | Motoreinlauf im Leerlauf | Back to the Roads | Veranstaltungskalender 2025

No. 55
07/2025



ACHTUNG NEUE ADRESSE: NÜRBURGRING BOULEVARD



CATERHAM BRAND STORE
Jetzt NEU im RING BOULEVARD
NÜRBURGRING



Verabreden Sie ihren persönlichen
Beratungs- und Testfahrt-Termin



Konfigurieren Sie mit uns Ihren
CATERHAM live am Bildschirm

CATERHAM
Sportfahrzeuge • Verkauf • Service • Motorsport-Event
ring°boulevard • NÜRBURGRING • 53520 Nürburg

Tel.: +49 175 5644 011
info@caterham.de
www.caterham.de

CATERHAM
NÜRBURGRING

Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design
Redaktion / Editorial office:
Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag des
CATERHAM CAR CLUB e.V.
Lektor / Proofreading: Michael Fromm
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:
info@caterhamcar.club

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jewei-
ligen 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 / Editorial deadline for the issue
No. 56 - Oktober 2025: 10. September 2025

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

© 2025 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, Ver-
wendung in anderen Medien oder die Weitergabe an Dritte ist nicht
gestattet bzw. bedarf der vorherigen wie ausdrücklichen Genehmi-
gung 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 gekenn-
zeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmun-
gen.

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Her-
steller 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 publi-
sher.

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 manufactu-
rers and are subject to their copyright regulations.

Inhalt:

| | |
|--|----|
| Telegram-/Facebook-News – nicht nur Sonntagmorgens | 4 |
| News and Events..... | 6 |
| Moseltour: 26. Juli | 6 |
| Meet Your Maker 2025 | 6 |
| In eigener Sache..... | 6 |
| Backstagetour Nürburgring | 6 |
| Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder | 6 |
| Das Seven - Tagebuch..... | 7 |
| Caterham aus der Hölle..... | 8 |
| Nürburgring - Backstage-Tour..... | 17 |
| Irlands wilde Atlantikroute entdecken..... | 24 |
| Motoreinlauf im Leerlauf..... | 30 |
| Back to the Roads..... | 35 |
| Veranstaltungskalender 2025..... | 38 |



Front Cover:

Vorbereitung zum Trackday
Track day preparation
Robin



Rear Cover:

Eingespart ...
Locked ...
Bernd

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die

Bärenherz
Stiftung
für schwerstkranke Kinder



3D-Druck 7 im Grill
3D print 7 in the grille



Keine Chance
No Chance



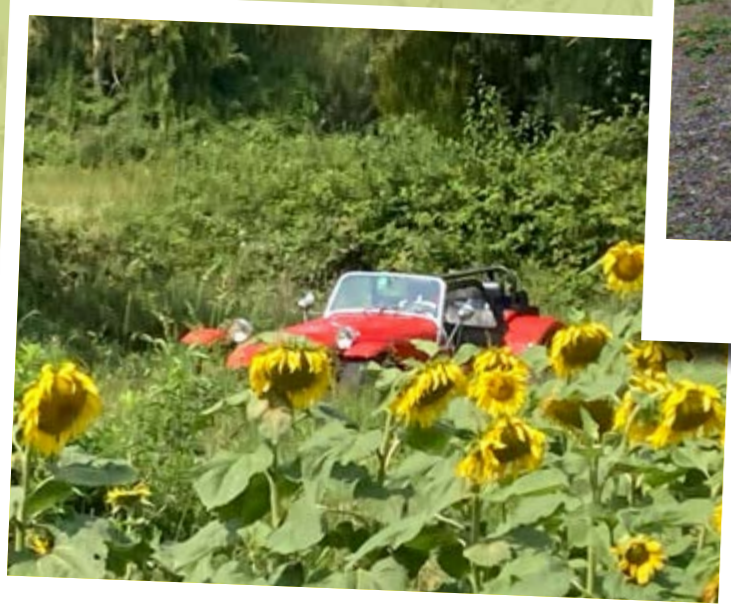
3D-Druck Seven von Takuya Ito
3D print Seven by Takuya Ito



No Comment



Das Ergebnis
The Result



Ein Seven im Sonnenblumenfeld
A Seven in the sunflower field



Durchfahrt Motorworld München
Drive through Motorworld Munich



Passender Background in der Garage
Matching background in the garage

News and Events

Moseltour: 26. Juli

Wir treffen uns für die Eintages-tour in Bernkastel-Kues um 10:00 Uhr und werden wieder die Serpentina an der Mosel genießen.

Gegen Abend kehren wir noch zur Stärkung ins Weingut Petrushof (Gasthof und Pension) ein.

Anmeldung bitte im Forum. ●

We meet in Bernkastel-Kues at 10.00am for the day's ride and will once again enjoy the winding roads along the Moselle. In the evening we will stop for refreshments at the Petrushof winery. Please register on the forum. ●



Meet Your Maker 2025



Von 04. bis 14. September haben wir für dieses Jahr die große Tour durch Südengland geplant.

Highlights werden am Freitag, den 12. September, die Werksbesichtigung in Dartford X - exklusiv für uns geblockt - und (wer schon gebucht hat) am Samstag, den 13. September, der Besuch vom Goodwood Revival-Festival.

Für die Abstimmung, Wünsche und Ideen planen wir in den nächsten Tagen einen Video-Call. ●

From September 4 to 14, we will be taking this year's big tour through southern England.

Highlights include a factory tour in Dartford X on Friday, September 12 — booked exclusively for us — and, for those who have booked, a visit to the Goodwood Revival Festival on Saturday, September 13.

We will schedule a video call in the next few days to discuss votes, requests, and ideas. ●



In eigener Sache

In unserem Forum kann sich jeder anmelden, dann Beiträge schreiben, Fotos hochladen und Links setzen.

Aber als „Neuling“ natürlich nur begrenzt - warum?

Das ist SPAM-Schutz und ohne diesen kann kein Forum mehr leben.

Man kann auch nicht alles hochladen - Videos gehören z.B. ins Youtube.

Und wenn es Fragen, Wünsche oder Beschwerden gibt, Thomas und meine Kontaktdaten stehen auf der Homepage.

Wir lesen Mails, Telegram, ab und zu auch WhatsApp.

Aber eben nicht alle mögliche Messenger-Programme, auch wenn wir lieber einen anderen Messenger nehmen würden ... ●

In our own cause

Anyone can register on our forum, write posts, upload photos, and add links.

However, as a „newbie,“ you are limited in what you can do. Why?

This is spam protection, and no forum can survive without it.

You can't upload anything and everything; videos belong on YouTube, for example.

If you have any questions,

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



Nicolas Dupont - Chaudfontaine

Andreas Röschmann - Parsdorf

Sven Stutz - Breuberg

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?

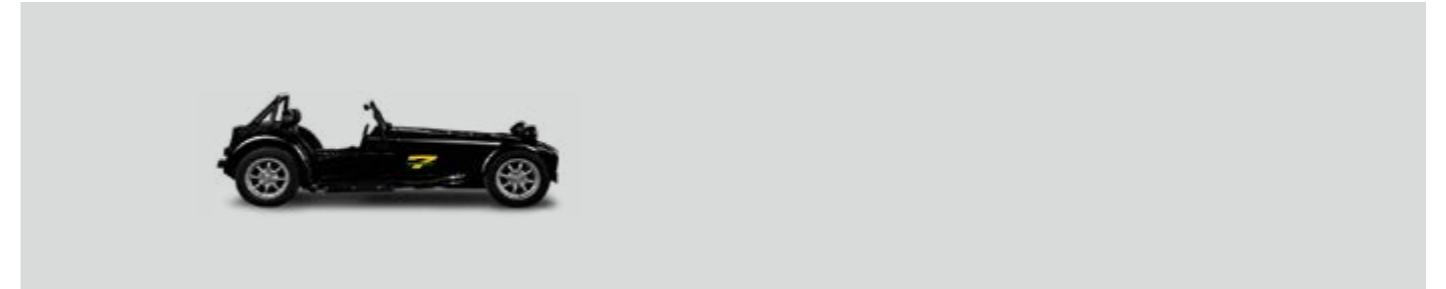
We are always happy to hear from the new members: Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?

requests, or complaints, Thomas's and my contact details are on the homepage. We read emails and occasionally WhatsApp messages, as well as Telegram. However, we don't use all possible messenger programs, even if we would prefer to use a different one ... ●

Das Seven-Tagebuch

Von Martin Stather

Seit vielen Jahren schon nagt der Gedanke an mir und taucht in unregelmässigen Abständen immer wieder auf: Wie wäre es, einen zweiten Seven zu besitzen? Naturgemäß schütteln meine Frau und das Konto darüber unisono den Kopf. Bis Anfang des Jahres. Durch eine unerwartete Erbschaft ist eine kleinere Summe auf unser Konto geflossen und ich habe, ohne meine Frau zu fragen, spontan beschlossen: Jetzt muss es sein! Ich wollte nicht unbedingt einen Neuwagen, ein älteres Exemplar wäre völlig okay gewesen und so machte ich mich auf die Suche. Kleinanzeigen, Ebay, Autozeitschriften - alles wurde akribisch durchsucht. Und dann, als ich schon bereit war aufzugeben, habe ich ihn gefunden. In good old England. Einziges Problem: er war in Teile zerlegt, unlackiert, aber offensichtlich komplett. Ich schickte



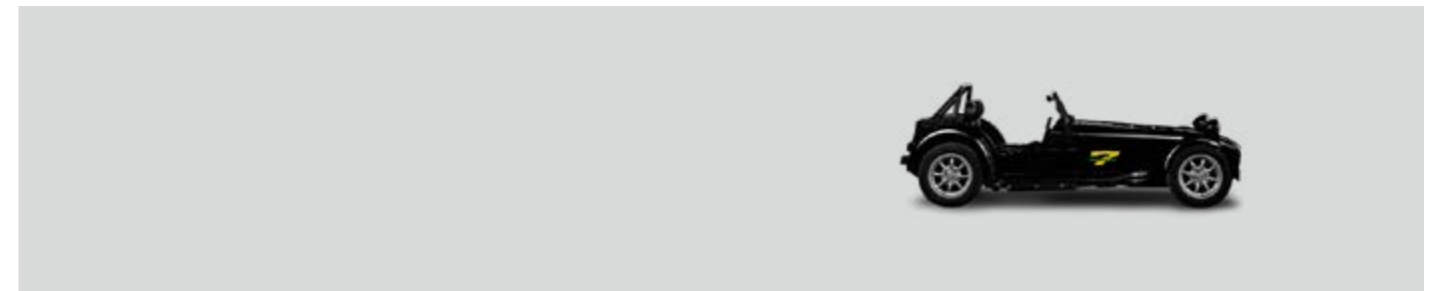
also eine E-Mail, eine zweite und dritte und tatsächlich werden wir uns handelseinig. Jetzt beginnt die Wartezeit, aber schon eine Woche später kommt eine Kiste bei mir zuhause an. „Den baust du mir aber nicht wieder im Esszimmer auf, dann liegen wieder überall schmutzige Teile rum. Die Garage dürfte der richtige Ort sein, oder?“ schallt es aus dem Obergeschoß. Na ja, eigentlich hat sie recht, aber ob die Garage der richtige Ort ist, weiß ich auch nicht. Da ist zwar jede Menge Platz, aber dafür noch kalt. Okay, okay, wir diskutieren nicht lang, dann mache ich es eben so.

Also alles in der Garage aufgebaut, Teile sortiert, es scheint so, als ob alles da wäre. Nun muss ich erst mal alles Werkzeug zusammensuchen, es wird einiges gebraucht bis hin zur Pinzette, weil es doch einige Teile gibt, an die man dann schwer drankommt. Für heute lasse ich es jedoch gut sein, am nächsten Tag muss ich noch weitere Dinge besorgen, unter anderem die passende Farbe, da ich selbst lackieren werde.

The thought has been nagging at me for many years now and pops up again and again at irregular intervals: What would it be like to own a second Seven? Naturally, my wife and the bank account shake their heads in unison. Until the beginning of the year. An unexpected inheritance brought a small sum into our account and, without asking my wife, I decided on the spur of the moment: It has to be now! I didn't necessarily want a new car, an older one would have been perfectly fine, so I set off on a search. Classified adverts, eBay, car magazines - everything was searched meticulously. And then, when I was ready to give up, I found it. In good old England. The only problem: it was in pieces, unpainted, but obviously complete. So I sent an

e-mail, a second and a third and we actually came to an agreement. Now the waiting period begins, but just a week later a box arrives at my house. „But you're not going to set it up in my dining room again, then there'll be dirty bits lying around everywhere. The garage would be the right place, wouldn't it?“ it echoes from the upper floor. Well, she's actually right, but I don't know if the garage is the right place either. There's plenty of space, but it's still cold. Okay, okay, we won't discuss it for long, I'll just do it this way.

So everything is set up in the garage, parts sorted, it seems as if everything is there. Now I have to get all the tools together, I need quite a few things, even tweezers, because there are some parts that are difficult to get at. But I'll leave it for today, the next day I have to get more things, including the right colour, as I'm going to paint it myself.



Am nächsten Tag geht es dann los. Erst Rahmen reinigen, Aluteile polieren, Sitze auf Festigkeit prüfen, Motor mit Nebenaggregaten bestücken. Tausend Kleinteile müssen ettketiert und beiseite gelegt werden, GFK-Teile vorbereiten und mit dem Pinsel lackieren (guckt da jemand schockiert?), schließlich werde ich zum Mittagessen und einer Kaffeepause gerufen. Dabei lasse ich mir durch den Kopf gehen, was als Nächstes dran ist, wenn ich die falsche Reihenfolge wähle, muss ich nachher die Hälfte wieder ausbauen. Nach der Pause kommt die kniffligste Arbeit, Motor und Getriebe verbinden und dann mit viel Geschick vorsichtig in den Rahmen einfädeln.

„Na? Wie weit bist du?“ ruft meine Frau gegen Abend in die Garage runter. „Fast fertig!“ rufe ich zurück. Und eine halbe Stunde später steht es dann auf meinem Schreibtisch. Mein neues, selbst zusammengebautes Caterham-Modell, Seven Nr. 2!

(to be continued) ●

The next day I get started. First I clean the frame, polish the aluminium parts, check the seats for strength, fit the engine with auxiliary units. A thousand small parts have to be labelled and set aside, GRP parts prepared and painted with a brush (does anyone look shocked?), then I'm called in for lunch and a coffee break. I think about what to do next - if I choose the wrong order, I'll have to dismantle half of it again later. After the break comes the trickiest part, connecting the engine and gearbox and then carefully threading them into the frame with great skill.

„Well, how far are you?“ my wife calls down to the garage in the evening. „Almost done!“ I call back. And half an hour later, it's sitting on my desk. My new, self-assembled Caterham model, Seven No. 2!

(to be continued) ●

Caterham aus der Hölle

Story und Bilder von Robin und dem Forum

Wenn man einen Caterham artgerecht bewegen will, ihn gebraucht gekauft hat und der erste Trackday-Termin vor der Tür steht, dann legt man an einem ruhigen Freitagabend Hand an sein Schätzchen.

Und was dann soll alles passieren kann ... hier die Story aus dem Forum:

Freitag, 11. April, 8:30 Uhr

Robin: Zwei Caterham-Verrückte treffen sich, um den britischen Leichtbau-Traum für seinen ersten Trackday fit zu machen.

Der Plan:

Kupplung tauschen, Öl wechseln, Kleinkram – ein Tag Arbeit, dann ab ins Wochenende.

Realität: Willkommen in der Hölle auf Rädern.

Erster Schock:

“Wo ist eigentlich der Öl-Schwamm?”

Antwort: Aufgelöst. Komplett. Einfach... weg.

Zweiter Schock:

Die Kupplung, die wir einbauen wollten, ist identisch mit der alten. Es sollte ein Upgrade auf eine AP Racing sein – der Vorbesitzer hatte angeblich noch Serie drin.

Nach einigem Rätselraten und Kontakt zum Vorbesitzer, neue AP rein und zusätzlich festgestellt das dass Ausrücklager schwergängige ist.

Zufällig eins da? Natürlich. Eingebaut. Funktioniert viel besser. Jubel.

Doch die Freude währte kurz. Nächster Halt: Motor rein – oder eben nicht.

Die Gewinde des Motorlagers verweigerten den Dienst.

Also: Nachschneiden. Zeitverlust. Schmutz. Flüche.

Es ist kurz vor Mitternacht, aber immerhin: Motor sitzt, Öl ist drin, Wasser auch – also ab nach Hause ist ja erst 1 Uhr Nachts.

Oder auch nicht.

Nach wenigen Kilometern: Kühlwasser bei 105 °C.

Also zurück. Noch mal entlüften. Noch ein Versuch. Ein Kabel



Der Patient vor dem Eingriff
The patient before surgery

hat zusätzlich das erneute starten des Caterhams verhindert. Top ausgestattete Werkstatt Sicherungen haben wir? Nein! Die zweite Tanke hatte welche....

Aber warum “Caterham aus der Hölle”?

Weil das eigentliche Problem nicht Mechanik heißt.

Sondern: Elektrik. Aus der aller untersten Schublade.

Mängelliste to go:

- Öl-“Fettaugen” im Kühlwasser (Grund für den fehlenden Schwamm?)

- Kühler Grünspan/Korrosion
- Thermostalter defekt
- Ausrücklager schwergängig – jetzt neu
- alte Kupplung optisch verbrannt – Stärke gleich wie die vermeintlich neue AP wurde trotzdem verbaut, weil: Hoffnung da Übeltäter Ausrücklager
- Motor ölig – neue Ventildeckeldichtung drin
- Elektrik ein Chaos: Massekabel direkt am

Caterham from hell

If you want to move a Caterham properly, have bought it second-hand and the first trackday appointment is just around the corner, you put your hands on your little treasure on a quiet Friday evening.

And then, well, things can get interesting ...here is the story from the forum:

Friday, 11 April, 8.30am.

Robin: Two Caterham maniacs get together to get the British light-weight dream ready for its first track day.

The plan:

Replace the clutch, change the oil, a few bits and pieces - a day's work, then off to the weekend. Reality: Welcome to hell on wheels.

First shock:

Where's the oil sponge?

Answer: Disintegrated.

Completely. Just... gone.

Second shock:

The clutch we were going to fit was identical to the old one. It was supposed to be an upgrade to an AP Racing - the previous owner supposedly still had stock in it.

After some guesswork and contact with the previous owner, we fitted a new AP and also found that the release bearing was stiff.

Any of those around? Of course there was. Installed.

Works much better. Cheers. But the joy was short-lived.

Next stop: engine in - or not. The threads of the engine mount refused to work.

So: re-tapping. Loss of time. Dirt. Curses.

It's just before midnight, but at least the engine's in place, the oil's in, the water's in - so it's only 1 a.m. when we get home.

Or maybe not. After a few kilometres: the coolant is 105°C.

Back again. Bleed the air again. One more try. A cable also prevented the Caterham from restarting. Do we have a top-of-the-range workshop fuse? No, we do not! The second service station had them...

But why, Caterham from hell? Because the real problem is not the mechanics.

It is: Electrical. From the bottom drawer.

- Fault list to go:
- Oil ,grease eyes' in the coolant (reason for the missing sponge?)
 - Radiator verdigris/corrosion
 - Thermostalter defective
 - Release bearing stiff - now new
 - Old clutch optically burnt - thickness the same as the supposedly new AP was fitted anyway, because...: Hope, because the culprit is the release bearing
 - engine oily - new valve cover gasket fitted
 - electrical system a mess: earth cable directly along the manifold, like old pit cables - short circuit de luxe pre-programmed...

Home 2.0: Then the journey home. 20 minutes, 4am - what could go wrong?

- Spoiler: everything.
- Disco on the dashboard:
- Lights dimming
- battery voltage below 10.8V
- braking: everything goes out



Der Motor ist draußen
The engine is out

Volltüren für Caterham S3 und den SV/CSR, die durch Abnehmen der rahmenlosen Seitenscheiben zu **klappbaren Halbtüren** werden.
Preis pro Paar (S3): € 1190,-
Preis pro Paar SV/CSR: € 1250,-

Carbonkotflügel für Caterham (Standardbreite/300mm)
Paar: € 690,-

Caterham Carbonnasen:
S3: € 595,-
SV: € 714,-



Carbon Mittelkonsole für Caterham mit beflocktem Ablagefach: € 260,-



Carbon Mittelkonsole für Caterham (universal): € 198,-



Caterham Carbon Gehäuse für Nebel- und Rückfahrcheinwerfer: € 98,- pro Stück



Alle Teile können auch bei uns montiert werden!

Viele weitere Angebote und Infos finden Sie auf unserer Homepage unter:

www.cr-modelltechnik.de

CR-Modelltechnik
Christof Rothe
Bahnhofstraße 5
35759 Driedorf / Roth

Tel.: 02775 / 5788610
E-Mail:
c.r@cr-modelltechnik.de

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Krümmer entlang, wie alte Boxenkabel - Kurzschluss de luxe vorprogrammiert...

Ab nach Hause 2.0: Dann die Heimfahrt. 20 Minuten, 4 Uhr morgens - was soll schon schiefgehen?

Spoiler: alles.

- Disco auf dem Dashboard
- Licht wird dunkler
- Batteriespannung unter 10,8 V
- Beim Bremsen: Alles geht aus
- Sensoren spielen verrückt - Wasser- und Öltemperatur tanzen Tango

Vermutung: Masseschluss 5 Uhr morgens:

ADAC ruft zurück. Auto 5 Minuten vor der heimischen Garage liegengeblieben.

Immerhin: Der Fahrer war begeistert vom Look.

Mitfahren konnte er leider nicht - zu gefährlich. Vielleicht beim nächsten Mal.

Fazit:

Zwei Wochen bis zum Trackday. Der Countdown läuft.

Was soll man sagen?

Caterham - für alle, die keine Probleme haben, sich aber welche schaffen wollen.

Die Liebe zum Caterham maximal auf die Probe gestellt 😊😄

Samstag, 12. April

Adrian: Interessante Einblicke. Wenns läuft, dann läuft's 😊

Was würde @Andreas jetzt sagen:

Schreib mal ne Story für's Magazin 😊

Sonntag, 13. April

Carsten: Moin Robin, da hast Du Dir aber ein paar Eier selbst gelegt...

Der Schwamm verschwindet leider nur, wenn er ewig drin ist, oder schon länger Kühlmittel ins Öl kommt. Hattest Du Wasserverlust? Kopfdichtung?

Es gibt keine Upgrade Kupplung, die AP ist bereits Upgrade bzw. wurde früher so beschrieben. Mittlerweile gibt es nur noch die Helix.

Wenn nicht richtig entlüftet wird, springt auch der Lüfter nicht an, wenn Luft am Thermostatschalter ist...

Deine Elektrikprobleme beschreiben, dass die Lima vergessen wurde anzuschließen, Oder ein Massekabel?



Der Motor ist endlich wieder drin
The engine is finally back in

- sensors go crazy - water and oil temperature dance the tango
- Suspicion: Ground fault
- At 5 o'clock in the morning: ADAC (AA) recall. The car broke down 5 minutes before reaching the garage at home.

At least the driver was pleased with the appearance. Unfortunately, he couldn't drive it - too dangerous. Maybe next time.

Conclusion.
Two weeks to go until the track day. The countdown is on.

What can we say?
Caterham - for those who have no problems but want to create some.
Love for the Caterham put to the test 😊😄

Saturday, 12 April

Adrian: Interesting insights. If it works, it works What would @Andreas say now? 😊

Write a story for the magazine 😊

Sunday, 13 April

Carsten: Robin, you've laid a few eggs for yourself ...

Unfortunately, the sponge only disappears if it's been in there for ages, or if coolant has been getting into the oil for a long time. Have you lost water? Head gasket?

There is no upgrade clutch, the AP is already an upgrade or was previously described as such. The-



Fertig zum Verladen
Ready to load

Bei Unterspannung spinnt natürlich auch das AIM und die Sensoren...

Drück die Daumen, dass wir uns in Chenevieres sehen 🍀

Robin: Servus Carsten, Das hab ich mit Sicherheit... Den Schwamm hat Alex im Sept 23 vor Kauf neu gemacht. Sprich 1 1/2 Jahre und 7.000 km.

Wasserverlust hab ich tatsächlich nicht.

Kopfdichtung beobachte ich nun, der Motor war generell sehr ölig... dadurch, dass er jetzt sauber ist, wird es einfacher.

Den Thermoschalter haben wir gemessen und für Tot erklärt 😊

Elektrikprobleme werden schnellstmöglich überprüft, da

bin ich selber leider maximal unbegabt 😊

Massekabel sind sehr hart und spröde, die müssen neu.

Aber der CAT lief davor, also wird er auch wieder laufen 🍀

Ich gehe ganz schwer davon aus das wir uns da sehen!

@carsten könntest du das Entlüften des Kühlers erklären?

Wir haben den Motor gestartet, den Caterham vorne sehr hoch aufgebockt und die Entlüftungsschraube am Kühler rechts oben geöffnet.

Fehler, Kabel Lima zum Anlasser.

Klassischer Fehler, immer weiter gemacht anstatt Feierabend und am nächsten Tag

mit ruhigem Kopf erneut an die Arbeit 🍀

Carsten: Beim Entlüften den Motor nicht starten, ansonsten top. 😊

Dann 1 x warmlaufen lassen bis Thermostat öffnet und Lüfter anspringt.

Abkühlen lassen und ggf. noch einmal etwas auffüllen.

Wie gesagt, dass sich der Schwamm beginnt aufzulösen, passiert wirklich nur in einem Öl Kühlmittelgemisch, niemals nach so kurzer Zeit...?

Entweder hatte der "verstrahlte" Alex ihn vergessen, oder er lag vorher jahrelang im vollen UV-Licht?

Robin: Gut dann nochmal entlüften!

Alex muss ich, so schwer es mir fällt, in Schutz nehmen, denn Reste vom Schwamm hatten wir gefunden. Also muss Wasser ins Öl und ich hab den Schwamm gebacken...

Dazu fehlt nur noch Wasserverlust 😊

Als ich die Ventildeckeldichtung das erste Mal getauscht habe (August 2024), war der Schwamm in der Ventildeckeldichtung noch da aber sehr dunkel und porös ... nicht wieder verwendbar.

Ich hatte keinen Schwamm da, habe mich kurzerhand für einen Küchenschwamm entschieden.



Reste vom Schwamm
Sponge remains



Schwamm oben: 3-4 Jahre alt bei jährlichem Ölwechsel.

Top sponge: 3-4 years old with annual oil change.

Schwamm unten: eine Fahrt ca. 40 km, Haarriss in der neuen Zylinderlaufbuchse, also Kühlmittel im Öl. Das Ding war nach der kurzen Zeit schon wie ein schlabbriger Lappen...

Bottom sponge: one trip about 40 km, hairline crack in the new cylinder liner, i.e. coolant in the oil. After that short time the thing was like a sloppy rag...

re is only the Helix now.

If the air is not bled properly, the fan will not start if there is air at the thermal switch...

Your electrical problems indicate that you have forgotten to connect the alternator?

Or an earth cable?

If the voltage is too low, the AIM and the sensors will also go crazy...

Keep your fingers crossed that we'll see you in Chenevieres 🍀

Robin: Hi Carsten, of course...

Alex redid the sponge on the 23rd of September before he bought it.

That's 1 1/2 years and 7,000 kilometers.

I don't really have any water loss.

I'm keeping an eye on the head gasket now, the engine was very oily in general ... after it's clean now it'll be easier.

We've measured the thermal switch and declared it dead, electrical problems will be checked as soon as possible, unfortunately I'm not very good at it myself.

The ground cables are very hard and brittle and need to be replaced.

But the CAT worked before, so it will work again, so I guess I'll see you there!

I fully expect to see you there!

@Carsten, could you explain how to bleed the radiator?

We started the engine, jacked the Caterham up very high and opened the bleed screw on the top right of the radiator.

Mistake, cable from the air conditioning to the starter.

Classic mistake, kept going instead of finishing the job and went back to work the next day with a cool head.

Carsten: Don't start the engine while bleeding the air, otherwise it's great.



Entlüftung 2. Versuch
Venting 2nd attempt



Bild von Alex: Ausgebauter Schwamm
Picture by Alex: Removed sponge

Den Küchenschwamm haben wir am Freitag herausgenommen; er hatte nach 700 – 1.000 km nur seine Farbe verloren aber war unversehrt. Am besten wäre doch wenn ich nach dem Track einfach nochmal den Schwamm wechseln? Einfach um den Zustand zu bewerten?

Carsten: Anhand von Bildern ist das natürlich immer schwer bis gar nicht zu beurteilen.

Aber die Schmiere neben den Resten sieht für mich auf den Bildern nicht nach 100% reinem Öl aus?

Beim Ablassen war alles unauffällig? Reines Altöl, hat sich nichts abgesetzt?

Wenn der wirklich neu war, kann ich es mir nicht erklären, hatten wir wirklich noch nie, außer als Folgeschaden, auch keine Überhitzungen vorher?

Wenn der Kühlmittelstand jetzt nach dem Abkühlen passt, brauchst Du es nicht noch mal machen!

Robin: „Ferndiagnose“ ist immer schwer, aber dein Input hilft mir sehr!

Der Schwamm, den Alex im Sept. 2023 verbaut hatte, kam mit Filter etc. von dir, hab sogar den Beleg - sprich da hat 100% alles gepasst.

Ich bin seit dem neuen Schwamm 7.000 km gefahren, von anfangs zimperlichen Fahrten zu sportlicher Landstraße ... Wasser war nie zu heiß und ich hab maximal einmal 0,5-1 L Kühlwas-

ser aufgefüllt. Wassertemperatur 92° C ist so meine Standardtemperatur.

Hab sogar ein Bild von dem alten Schwamm, den Alex ausgebaut hat, der sieht auch gut aus! Also muss ja bei mir irgendwas nicht gepasst haben.

Beim Öl ablassen war es einfach nur Altöl, nichts auffällig ... wir hatten bewusst darauf geachtet, nachdem wir kleine Fettaggen zuvor im Kühlwasserausgleichbehälter hatten.

Für stille Mitlesende, ich mache hier 0,0 Vorwürfe in Richtung Alex, er hat den CAT aufgebaut mit sehr viel Liebe und Verstand! Wenn ich ihm schreibe wie am Freitag bezüglich der Kupplung, habe ich binnen Minuten Rückmeldung! Ich suche auch generell keine Fehler, nur Lösungen 😊

Donnerstag, 17. April

Kabel getauscht, Kühler entlüftet, nachher noch neue Semis auf die Vorderachse und dann steht dem ersten Trackday nichts mehr im Weg 🙌

Aus der Hölle in den Himmel, der Caterham läuft!

Lüfter springt an, Kühlwasserstand passt sprich richtig entlüftet ...

Zurück im Caterham Himmel

Was soll ich sagen? Carsten hat es auf den Punkt gebracht „die Eier hab ich mir selber gelegt“.



Kabel getauscht
Cable replaced

Then let it warm up until the thermostat opens and the fan starts.

Let it cool down and top up if necessary.

As I said, the fact that the sponge starts to dissolve really only happens in an oil/coolant mixture, never after such a short time...?

Either the „irradiated“ Alex had forgotten about it, or it had been in full UV light for years?

Robin: Well then bleed it again!

Hard as it is for me to defend Alex, we had found the remains of the sponge.

So water has to go into the oil and I've baked the sponge...

The only thing missing is the water loss.

When I replaced the valve cover gasket for the first time (August 2024), the sponge was still there, but very dark and porous ... not reusable.

I didn't have a sponge, so I quickly decided to use a kitchen sponge.

We removed the kitchen sponge on Friday, and except for the colour it was intact after 700 – 1.000 km.

Wouldn't it be best to change the sponge again after the race? Just to check the condition?

Carsten: Of course it's always

difficult or impossible to judge from pictures.

But the grease next to the residue doesn't look like 100% pure oil to me?

Nothing was noticeable when draining? Pure used oil, nothing settled?

If it really was new, I can't explain it, have we really never had overheating before, except as a result of damage?

If the coolant level is now correct after cooling down, you don't need to do it again!

Robin: Remote diagnosis is always difficult, but your input helps me a lot!

The sponge that Alex put in on the 23rd came with a filter etc. from you.

I even have the receipt, so everything was 100% right.

I've done 7,000 km since the new sponge, from a gentle start to sporty country roads ... The water has never been too hot and I have only added 0.5-1 litres of coolant once. My standard water temperature is 92 degrees.

I even have a picture of the old sponge that Alex removed, it looks

good too! So something must have gone wrong with me.

When we drained the oil, it was just used oil, nothing conspicuous ... we had consciously paid attention to it after we had found little grease eyes in the cooling water expansion tank before.

For the silent readers, I am not blaming Alex, he has built the CAT with a lot of love and understanding! When I write to him about the clutch, as I did on Friday, I get a reply within minutes! I'm generally not looking for faults, just solutions 😊

Thursday, 17 April

Cables replaced, radiator bled, new semis on the front axle later and then nothing stands in the way of the first track day 🙌

From hell to heaven, the Caterham is running!

The fan starts, the coolant level is correct, i.e. properly bled ...

Back in Caterham heaven

What can I say? Carsten put it in a nutshell: „I laid the eggs myself“.



Nürburgring - Backstage-Tour

Story von Nicolas, Bilder von Nicolas und Andreas

Die Teilnahme an dieser Veranstaltung war eigentlich nicht geplant, und um ehrlich zu sein, waren wir nicht offiziell eingeladen.

Das Treffen war der „Saisonauftakt“, der vom Caterham Car Club (Deutschland) mit Caterham Nürburgring (auch bekannt als Caterham Deutschland) organisiert wurde. Der Club selbst ist eine unabhängige Organisation und fungiert als nationaler Zweig des Caterham & Lotus Seven Club. Die Idee ist, dass alle, die sich für den Caterham Seven interessieren, sich dort wohlfühlen.

Ihre Facebook-Gruppe hat fast 13.000 Mitglieder, die aus der ganzen Welt kommen. Es ist ein wirklich netter, höflicher und offener Ort, um über alles, was mit Caterham zu tun hat, zu diskutieren. Und es ist eine der wenigen Gruppen, in denen ich noch Mitglied bin. Die anderen sind die Nischengruppen Caterham Suzuki Owners und Lotus7_BW.

Ich habe also nur zwei Tage vorher von der Veranstaltung erfahren, als ich die Ankündigung von Caterham Nürburgring und den anschließenden Austausch in der Gruppe gesehen habe. Es wurde klar gesagt, dass es sich um eine exklusive Veranstaltung für Mitglieder des Clubs handele.

Der Tag würde so aussehen: Wir treffen uns um 11:00 Uhr bei Caterham Nürburgring, trinken einen Kaffee und schauen uns den Showroom an. Danach können wir die GP-Strecke hinter den Kulissen besichtigen, die die Werkstatt großzügigerweise angeboten hat. Zum Abschluss gibt es noch einen Drink bei der Eröffnung einer Fotoausstellung in einem Hotel hier in der Nähe.

Ich habe dann Andreas, den Chef der Gruppe (und des Clubs), angeschrieben und gefragt, ob es noch Platz für zwei Nachbarn von der anderen Seite der Grenze gäbe. Ich war mir ziemlich sicher, dass er meine Nachrichten nicht bekommen hatte, also schrieb ich meine Frage öffentlich unter den Post. Ich habe immer noch keine Antwort, aber er hat sich entschieden, sich mit mir zu „befreunden“. Ich habe das so verstanden, dass das ein „Ja“ ist.



Showroom Brandstore Caterham Nürburgring



Parkplatz P10 - leider etwas gemischt
P10 car park - unfortunately a bit mixed



Ein paar Worte zur Einstimmung auf das neue Jahr und die neue Saison
A few words to get you in the mood for the new year and the new season

Participation to that event was not really planned, and truth be told we were not formally invited.

This meeting was the „Season Opener“ organised by Caterham Car Club (of Germany) with Caterham Nürburgring (aka Caterham Deutschland). The club itself is an independent organisation acting as the national branch of the Caterham & Lotus Seven Club. Their philosophy is to welcome all like-minded friends of the Caterham Seven.

Their Facebook Group has a huge international following with close to 13 000 members. It is a really nice, polite and open space to discuss anything to do with Caterham. Also, it's one of the few groups I'm still a member of, the others being the niche Caterham Suzuki Owners and Lotus7_BW.

So there I was just two days before the event seeing the announcement from Caterham Nürburgring and subsequent share on the group. It was clearly stated that it was an exclusive event for members of the club.

The day would consist in meeting at Caterham Nürburgring at 11:00 for a coffee and visit of the showroom followed by a backstage visit of the GP circuit generously offered by the garage; and finally a last drink at the opening of a photo expo at a local hotel.

Undefeated I tried my chance and contacted Andreas, in charge of the group (and club) to see if there would be some extra room for two neighbours from just across the border. Being pretty sure he didn't get my messages, I wrote my question publicly under the post. I still got not answer but he decided to „friend“ me. - I took that as a yes.

That's how we left Liège just before 9:00 that Saturday in direction of Germany, driving in the most picturesque scenery the Belgian Fagnes/Eifel and German Eifel can offer. I gave the wheel to the misses just before the border (about halfway to Nürburgring). We reached the designated parking lot just across the visitor centre with just enough time to say hello to everyone, look at the other Caterhams and have a quick chat with Andreas who con-



CLASSIC DAYS

GRAND MEETING

1. - 3- August 2025



Rittergut Birkhof



Start der Backstage-Tour
Start of the backstage tour

Wir sind also an dem Samstag kurz vor 9:00 Uhr in Lüttich losgefahren und durch die tollsten Gegenden gefahren, die das belgische Venn und die deutsche Eifel zu bieten haben. Kurz vor der Grenze (so auf halber Strecke zum Nürburgring) hab ich das Steuer an die Misses abgegeben. Wir sind dann zum Parkplatz gegenüber dem Besucherzentrum gefahren und hatten gerade noch Zeit, alle zu begrüßen, uns die anderen Caterhams anzusehen und kurz mit Andreas zu quatschen. Der hat uns bestätigt, dass wir herzlich willkommen sind und auch für uns Platz zum Streckenbesuch ist. Ein paar Mitglieder waren auch dabei, die ich schon von ihrem monatlichen Treffen in der Nähe von Aachen im Juli letzten Jahres kannte.

Wir waren fast zwei Stunden im „Brand Store“, so der offizielle



Der Weg über die Brücke Start/Ziel
The path over the bridge Start/Finish



Das Pressezentrum
The press centre

firmed we were most welcome and that there would be room for us to visit the circuit too. There were also a few members I already met when I joined their monthly meetup near Aachen in July last year.

We spent the best part of two hours at the „Brand Store“, which is the official name of the new showroom strategically located at the visitor centre -coincidentally it was inaugurated on the weekend I got my car. There, we had a look at the cars on display, of which two 485 Final Edition in Green : one S3 chassis and one CSR (which is an SV). Kurt Hoffmann welcomed us and gave us a speech about all the news around the dealership and the brand in general. As it was in German, a language I never really learned, I got about half of what was discussed, but context helped a lot. At some point he

gave me the floor to present myself and explain what brought us there, all good fun. My „Too Fast to Race“ t-shirt made an impression too, with a drawing of LE60-CAT on it.

After a lunch break that went right over our heads (retrospectively, it seems like we did need some kind of clear hint that it was lunch time...), the backstage visit began.

We first moved across the bridge over the start/finish straight and rejoined the press room, which is quite large with rows and rows of tables, screens hanging from the ceiling, and an interview desk similar to the ones you see for sports press conferences.

The area was described around a large map of the two circuits, and accessed the panorama on the roof. The view from there is incredible. With the circuit of course, but the

Name des neuen Showrooms. Der befindet sich strategisch günstig im Besucherzentrum und wurde zufälligerweise an dem Wochenende eingeweiht, an dem ich mein Auto bekam. Dort haben wir uns die ausgestellten Fahrzeuge angesehen, unter anderem zwei 485 Final Edition in Grün: ein S3-Chassis und ein CSR (ein SV). Kurt Hoffmann hat uns begrüßt und uns eine Rede über alle Neuigkeiten rund um das Autohaus und die Marke im Allgemeinen gehalten. Weil es auf Deutsch war, einer Sprache, die ich nie wirklich gelernt habe, habe ich nur etwa die Hälfte von dem verstanden, was besprochen wurde. Aber der Kontext war sehr hilfreich. Irgendwann hat er mir das Wort überlassen, um mich selbst vorzustellen und zu erklären, was uns dorthin geführt hat. Das war echt amüsant. Mein „Too Fast to Race“-T-Shirt mit der Abbildung des LE60-CAT war auch ein echter Hingucker.

Nach einem Mittagessen, das wir komplett verpasst haben (im Nachhinein sieht es so aus, als hätten wir einen eindeutigen Hinweis darauf gebraucht, dass es Zeit für das Mittagessen war ...), begann der Besuch hinter den Kulissen.

Wir sind erst mal über die Brücke über die Start-/Zielgerade gegangen und dann wieder in den Presseraum gekommen. Der ist echt geräumig und hat Reihen von Tischen, von der Decke hängende Bildschirme und einen Interview-

tisch, wie man ihn von Sportpressekonferenzen kennt.

Der Raum wurde um eine große Karte der beiden Rennstrecken herum gestaltet, von der aus man das Panorama auf dem Dach erreicht. Die Aussicht von dort ist echt unglaublich. Klar, auf die Rennstrecke natürlich, aber auch die Landschaft und das Gelände selbst sind echt sehenswert. Das ist ein guter Zeitpunkt für ein Gruppenfoto.

Auf dem Weg nach unten hielten wir am Podium, wo wir die vorbeifahrenden Motorräder beobachteten. Einige hatten sogar Passagiere dabei, was wir total überraschend fanden.

Als Nächstes ging's in den Raum mit den Videoüberwachungsanlagen. Da gibt's an der Wand und an der Decke über 30 riesige Bildschirme. Die zeigen live, was die 70 bis 80 Kameras rund um die beiden Rennstrecken aufnehmen. Die GP-Strecke und die Nordschleife werden überwacht. Alles wird aufgezeichnet und kann als Beweismittel für polizeiliche Ermittlungen nach einem Unfall verwendet werden (um Dinge wie das Überholen von der rechten Seite zu beweisen...). Der Raum hat zwei Reihen mit Kontrollpulten. Er ist so ähnlich wie die kleineren, modernen Kontrollräume für Raketenstarts, zum Beispiel von Firefly Aerospace.

Weiter ging es zu den Garagen entlang der Boxengasse mit ihren modularen Gitterwänden, die denen in Spa-Francorchamps,

Rechts/right:
Treffpunkt: Aussicht vom Dach
Meeting point: View from the roof

Unten/below:
Videoüberwachungsraum
ideo monitoring room

Rechts unten/right below
Touristenfahrt Nordscheife Einschlag
Tourist trip Nordscheife impact

Ganz unter/all under:
Videoüberwachungswand
ideo monitoring wall



landscape and the terrain itself is quite the sight. A great time for some group picture.

On the way down we stopped at the podium, where we watched motorcycles passing by; some with passengers, a surprising sight.

Next stop was the video monitoring room, where over 30 large screens on a wall and ceiling display real time feeds from anywhere 70 to 80 cameras all around the 2 circuits. Both the GP track and the Nordschleife are covered. All is recorded and can be used as evidence for police investigation after an accident (to prove things like taking over from the right-hand side...). The room features two rows of control desks and is on par with the smaller modern rocket launch control rooms - Firefly Aerospace comes to mind.

Down to the garages along the pit lane, with their modular grid walls, of course very similar to the ones at Spa-Francorchamps where we were just 2 weeks prior. Then the pit lane itself and a stop at the wall along the start/finish straight.

We concluded the visit around the medical centre, passed by the medical helicopter that was departing, and walked back to the other side of the visitor centre through the tunnel.

Really hungry at that point, we queued for some currywurst and radler beer; a real treat - and missed the final drink at the Lindner hotel. We walked there after our afternoon lunch, the drink nearly over but the



wo wir zwei Wochen zuvor waren, natürlich sehr ähnlich sind. Dann die Boxengasse selbst und ein Halt an der Mauer entlang der Start- und Zielgeraden.

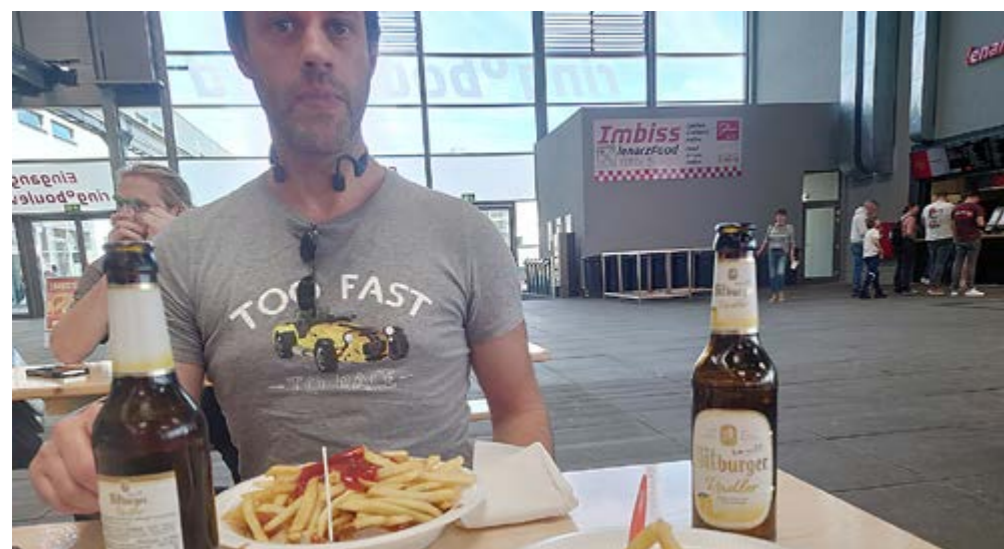
Wir beendeten unseren Rundgang im Medical Center, kamen am abfliegenden Rettungshubschrauber vorbei und gingen durch den Tunnel zurück auf die andere Seite in das Besucherzentrum.

Da wir nun richtig hungrig waren, stellten wir uns für Currywurst und Radlerbier an - ein wahrer Genuss - und verpassten den letzten Drink im Hotel Lindner. Wir gingen nach dem Mittagessen dorthin, der Drink war fast vorbei, aber die Atmosphäre des Raucherzimmers war ein schöner Hintergrund für die Fotos von Ivan Toscanelli.

Während ich auf das Mittagessen wartete, nutzte ich die Ge-



Start Rettungshubschrauber - nicht nur für die Rennstrecken
Rescue helicopter takes off - not just for racing tracks



Die übliche Stärkung: Currywurst/Pommes
The usual refreshments: Currywurst/Chips

legenheit, mich als Mitglied des Caterham Car Clubs anzumelden - mit einem Exemplar der Januar-Ausgabe ihres vierteljährlich erscheinenden Magazins in der Hand, das sogar komplett zweisprachig (deutsch/englisch) ist, wurde mir die Idee erst richtig klar. Jetzt bin ich also offizielles Clubmitglied.

Bevor wir uns auf den Weg machten, unterhielten wir uns noch ein wenig auf dem Rückweg zum Parkplatz und dann bei den Autos, wo mein 170er mit seiner Motorsteuerung, dem Turbo und der Auspuffanlage sowie den Spezialfelgen einen anderen 170er-Besitzer wirklich interessierte.

Um 15.40 Uhr setzte ich mich ans Steuer und zwei Stunden später waren wir nach 115 km wieder zu Hause.

Nochmals vielen Dank für die Organisation und die freundliche Aufnahme.



Mein Caterham 170
My Caterham 170

ambiance of the smoking room was a nice background for the photographs by Ivan Toscanelli.

While queuing for lunch, I took the opportunity of subscribing as an actual member of the Caterham Car Club - having in hand a copy of the January issue of their quarterly magazine, which is actually fully bilingual german/english I really brought the idea home. So I'm now an official member of the club.

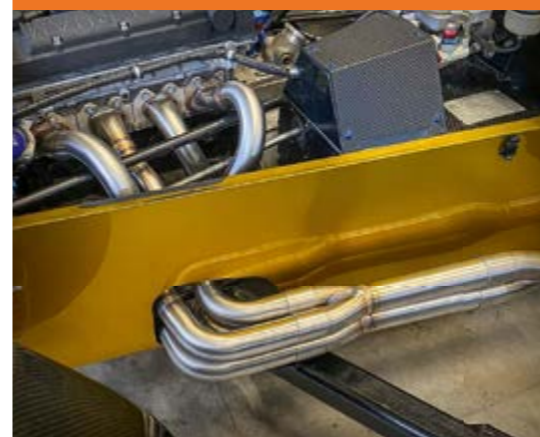
Before departing, we chatted a bit walking back to the parking lot, then around the cars, where my 170 with its engine management, turbo and exhaust upgrades plus the custom wheels did really interest a fellow 170 owner.

I took the wheel at 15:40 and we were back home two hours later, the trip is 115 km.

Thanks again for the organisation and your welcome.



JUBU Performance is the only official Caterham Partner in Austria. We are dedicated to lightweight performance.



OFFICIAL CATERHAM IMPORTER IN AUSTRIA

- Caterham Dealership
- Maintenance/Service for Caterham cars
- Repair Workshop

CATERHAM TUNING

- Tuning Kits, Engine conversions, etc.
- Tuning Parts (worldwide shipping)
- Development & manufacturing in Austria

CATERHAM MOTORSPORT

- Rent a Cockpit (in one of our race-cars)
- Tuning/Setup for race-cars
- Custom built race-cars

CATERHAM



JUBU
PERFORMANCE

JUBU Performance GmbH

Saxenegg 3a | A-4323 Münzbach
+43 7264 20175
office@jubu-performance.com

www.jubu-performance.com
youtube.com/jubuperformance
fb.com/jubuperformance

www.caterham-austria.at
office@caterham-austria.at
fb.com/caterham-austria

Irlands wilde Atlantikroute entdecken

Story aus Lowfying 12/2025

Eine Woche reichte zwar nur für einen Teil dieser zerklüfteten Küstenroute, aber das siebentägige Abenteuer von Tim und Vicky Barber quer durch Irland war unvergesslich.

Ich habe Irland immer geliebt, vor allem das Irland der 1980er und 1990er Jahre, bevor Dublin zu einer kosmopolitischen Stadt wurde. Ob man nun Guinness trank und sich in der Lansdown Road (oder sogar im Croke Park) das Spiel Irland gegen England ansah oder den Carrantuohill rauf und runter lief, um Geld für die „Wooden Spoon 4 Peaks Challenge“ zu sammeln, es war immer lustig.

Stellen Sie sich vor, wie aufgeregt ich Anfang des Jahres war, als Vicki vorschlug, mit der Seven nach Irland zu fahren. Als wir letzten Sommer im Caterham von Korsika zurückfuhren, fragte ich: „Was hältst du von Kroatien nächstes Jahr?“, aber Vicki antwortete prompt: „Wunderbar, solange wir fliegen.“ Auf jeden Fall war Irland ein großartiger Plan B, und so begann die Suche.

Ursprünglich wollten wir eine ehrgeizige Wanderung vom Giant's Causeway hinunter zum Ring of Kerry unternehmen und dabei den 2.500 km langen Wild Atlantic Way und noch einiges mehr zurücklegen, aber angesichts des unsicheren irischen Wetters beschlossen wir, auf eine vermeintliche Trockenperiode zu warten, und so warteten wir und warteten und warteten.

Ende August fuhren wir in die Türkei, um unseren Haupturlaub mit der Familie zu verbringen, und in meinem Terminkalender für September war kein Platz für eine Reise, so dass unsere Chancen, nach Irland zu kommen, mit dem miserablen Sommer zu schwinden schienen. Schließlich besserte sich das Wetter und ich buchte eine Überfahrt für die nächste Woche. Es war Mitte August, also war es nicht unvernünftig zu denken, dass wir etwas Sonne sehen und ein paar warme Tage mit dem Auto an der Küste entlang genießen würden. Leider verschlechterte sich die Wettervorhersage, nachdem wir die Überfahrt von Pembroke nach Rosslare bestätigt hatten, und als wir aufbrachen, sah es so aus, als könnten wir froh sein, wenn wir ein oder

Wir begannen unsere Reise in Connemara, ohne eine Route geplant oder eine Unterkunft gebucht zu haben.

zwei trockene Tage erleben würden. Unsere ursprünglichen, sehr ehrgeizigen Pläne wurden gekürzt, da uns nur eine Woche zur Verfügung stand, um einen Teil des Wild Atlantic Way zu fahren und Zeit zu haben, unterwegs einige Sehenswürdigkeiten zu genießen.

Auf dem Weg zur Fähre kamen wir mit Papieren und Pässen in Rosslare an und wurden von einer netten jungen Dame mit den Worten „Das ist in Ordnung, Mr. Barber, Sie haben alles im Griff“ begrüßt, ohne dass ich ihr die Papiere oder Pässe gegeben hatte. Offensichtlich hatte sie einen Caterham erwartet! Auf der Fähre erhielt das Auto die übliche Aufmerksamkeit und wurde unzählige Male fotografiert, unter anderem von einem Mitarbeiter von Irish Ferries, der die Beladung überwachte und mich auf der Rückfahrt besuchte, um mir ein Foto des Autos zu zeigen, das er auf der Hinfahrt gemacht hatte!

Wir begannen unsere Reise in Connemara, ohne eine Route geplant oder eine Unterkunft gebucht zu haben.

Wir waren zu Beginn unserer Reise in Connemara, ein Stück weiter südlich als der Ort, an dem wir unsere Reise beginnen wollten, aber es war wunderschön. Wir hatten keine Reiseroute geplant und keine Unterkunft gebucht, außer für die Rückfahrt um 8.45 Uhr von Rosslare in der folgenden Woche. Unsere Nachbarn, die ein Ferienhaus in Irland haben, hielten uns für verrückt, weil wir keine Unterkunft gebucht hatten, aber wir sind vor 28 Jahren in einem Seven durch Frankreich gefahren, ohne ein Ziel vor Augen zu haben, geschweige denn eine Unterkunft gebucht zu haben - was sollte sich da geändert haben?

Unsere Fahrt nach Connemara verlief recht ereignislos, vor allem weil wir eine Autobahnroute wählten, um möglichst schnell an die Westküste zu kommen. Der Seven fiel auf, und an einer Raststätte bewunderte ein Mann in den Zwanzigern das Auto



**Die Reise begann in Connemara, entlang des Lough Nacoogarrow
The trip started in Connemara, alongside Lough Nacoogarrow**

und fragte: „Damit fahren Sie doch nicht auf der Autobahn, oder?“ Wir waren auf dem Highway, aber keiner von uns hielt es für angebracht zu fragen: „Was glauben Sie, wie wir hierher gekommen sind?“

Connemara war absolut atemberaubend, wie wir von so vielen Leuten gehört hatten, und irgendwann im Laufe des Tages machten wir uns auf die Suche nach einem Hotel. An der Westküste war nichts frei, also gingen wir zu Plan B über - Airbnb. Wir fanden eine Unterkunft auf Mweenish Island und wurden von Caitlin im Atlantic Wave willkommen geheißen, gerade als der Wind auffrischte. Bei einer Tasse Tee zur Begrüßung fragte sie uns, ob unser Auto in Ordnung sei. Wir schauten aus dem Fenster und sahen die Duschhaube wie einen Drachen fliegen! Freundlicherweise stellte sie ihr Auto so ab, dass wir

Exploring Ireland's Wild Atlantic Way

A week may only have been enough to cover a section of this rugged coastal route, but Tim and Vicky Barber's Sevening adventure through Ireland proved memorable.

we set off, it looked like we'd be lucky to see one or two dry days. Our initial, very ambitious plans had been curtailed because we'd ended up with just a week away, so we'd do a bit of the Wild Atlantic Way and have time to enjoy some sights as we travelled.

Heading to the ferry, we arrived at Rosslare with paperwork and passports at the ready to be greeted by a charming young lady who said "That's fine Mr Barber, you're all sorted", without me even handing her the documents or passports. Clearly she was expecting a Seven! On the ferry, the car got the usual attention and was photographed countless times, including by one of the Irish Ferries team supervising loading who sought me out on the return trip to show me a picture of the car he'd taken on the outward journey!

We started the trip at Connemara with no route planned and no accommodation booked.

We headed to Connemara to start the trip, some way south of where we'd hoped to kick off, but it was glorious. We had no route planned and no accommodation booked other than the 08:45 return from Rosslare the following week. Our neighbours, who have a holiday home in Ireland, thought we were mad not to have accommodation sorted but we went around France 28 years ago in a Seven with no destination in mind and certainly no reserved accommodation - what could possibly have changed?

Our journey to Connemara was pretty uneventful, largely because we adopted a motorway route to get us across to the west coast as swiftly as possible. The Seven was getting noticed and at one stop we had a guy in his 20s admiring the car who asked "You'll not be taking that on the motorway will ya?" We were in the motorway services but neither of us thought it appropriate to ask "How do you think we got here?"

Connemara was absolutely stunning, as we'd heard from so many

I've always liked Ireland, particularly the Ireland of the 1980s and '90s before Dublin became more of a cosmopolitan city. Whether it was drinking Guinness and watching Ireland v. England at Lansdown Road (even Croke Park) or running up and down Carrantuohill to raise money for the Wooden Spoon 4 Peaks Challenge, there was always good craic.

Imagine my excitement in the early part of the year when Vicki suggested we take the Seven to Ireland. As we drove back from Corsica in the Caterham last summer, I had asked "How do you fancy Croatia next year?" but Vicki swiftly responded "Lovely, as long as we fly." Anyway, Ireland was a great plan B and so the research started.

Our initial thoughts were for an ambitious trek from the Giant's Causeway down to the Ring of Kerry, ef-

fectively travelling the 2,500 km Wild Atlantic Way and quite a bit more, but with the uncertainty of the Irish weather we decided to wait for what looked like a dry spell, so we waited and waited and waited.

We were heading to Turkey for our main family holiday at the end of August and my diary for September had no scope for a trip, so our chance of getting to Ireland seemed to be slipping away as the miserable summer passed by. Eventually, we saw something resembling a break in the weather and I booked a crossing for the following week. It was mid-August, so it wasn't unreasonable to think that we'd see some sunshine and enjoy a few warm days motoring along the coast. Sadly, once we'd confirmed the crossing from Pembroke to Rosslare we watched the weather forecasts deteriorate and by the time

We started the trip at Connemara with no route planned and no accommodation booked

außerhalb des Südweststurms parken konnten. Leider war unser Zimmer an der Ecke des Hauses und wir verbrachten die Nacht mit dem Geräusch des Windes, der gegen Wände und Fenster schlug. Um 05:00 Uhr stand ein anderer Gast auf, um zum Start des Connemara 100 aufzubrechen, einem 100 km-Lauf (oder Wanderung) durch die Region. Da der Wind immer noch heftig blies, ging ich kurz nach draußen, um nach dem Seven zu sehen, und stellte zu meiner Freude fest, dass er eine erlosamere Nacht verbracht hatte als wir.

Am nächsten Morgen fuhren wir an der Küste entlang Richtung Norden nach Roundstone, wo wir die Gedenkstätte für den ersten Non-stop-Transatlantikflug von Alcock und Brown besuchten, bevor wir im Zentrum der schönen Stadt Clifden zu Mittag aßen. Als wir auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz neben dem Restaurant parkten, bemerkte ein Passant: „Niemand würde es wagen, für so ein schönes Auto einen Strafzettel zu verpassen“, aber ich riskierte es nicht und fütterte den Automaten und uns beide ordentlich. Nach dem Mittagessen wollten wir auf die Sky Road, wo die Landschaft „zum Sterben schön“ war, aber leider gab es nur eine Raststätte, die voll war und keine Parkmöglichkeit für das „perfekte Foto“.

Am Abend bezogen wir ein Hotel in Galway und verbrachten den nächsten Morgen damit, das lateinische Viertel der Stadt zu erkunden, bevor wir in Richtung Süden zum Burren-Nationalpark fuhren. Dies ist ein Gebiet mit phänomenalen Kalksteinfelsen, die einen seltsamen, überirdischen Eindruck machen. Wir hätten noch viel mehr erkunden können, aber wir wollten unbedingt die unglaublichen Cliffs of Moher besuchen.

Als wir in Richtung Süden zu den Klippen fuhren, trafen wir einen freundlichen Einheimischen, der uns vorschlug, die Doolin Caves zu besuchen, um den „größten Tropfstein der Welt“ zu sehen. Da wir immer gerne auf den Rat von Einheimischen hören, machten wir uns auf den Weg zu den Höhlen, nur um festzustellen, dass der Tropfstein bei unserer Ankunft geschrumpft war und nur noch „der größte in Europa“ war. Leider war der Zugang nur mit einer Führung möglich und die nächste war fast eine Stunde später, so dass wir stattdessen zu den Cliffs of Moher fuhren. Nachdem wir über eine halbe Stunde in der Schlange für den Parkplatz gestanden hatten, kamen wir endlich zum Eingang des Parkplatzes, und als wir sahen, wie groß der Andrang auch zu dieser späten Stunde noch

war, beschlossen wir, den Weg zu den Klippen zu überspringen und zu unserem Hotel in Limerick zu fahren.

Ein paar Kilometer weiter sahen wir ein Schild für einen Parkplatz an den Klippen, also dachten wir, wir schauen mal, ob es dort etwas ruhiger ist. Wir folgten einem Dacia Duster eine kurvige Straße hinunter, doch irgendwann gaben sie die Hoffnung auf, den schwer zu findenden Parkplatz zu finden, und so mussten wir die Suche alleine fortsetzen. Vorbei an einigen Durchfahrtsverbotsschildern trafen wir schließlich auf einen ortsansässigen Bauern. Auf die Frage, ob wir in die richtige Richtung gingen, zeigte er uns unwirsch den Weg zurück, den wir gekommen waren, und sagte: „Zweite links“. Ich vermutete, dass ihm diese Frage an diesem Tag schon oft gestellt wurde, wahrscheinlich jeden Tag. Wir lächelten, bedankten uns und tatsächlich, die Abzweigung führte uns zu einem Parkplatz, wenn auch ohne offensichtlichen Hinweis. Als wir dort ankamen, sahen wir ein Schild, das uns darauf hinwies, dass wir gegen eine kleine Gebühr über eine Privatstraße auf die Klippen fahren konnten. Für etwa 30 % der Kosten des offiziellen Parkplatzes und einer Zeitersparnis von vielleicht zwei Stunden und ein wenig Schweiß schien dies eine logische Wahl zu sein. Da die Straße nicht asphaltiert war, kamen wir nur langsam voran. Auf dem Parkplatz interessierte sich ein italienischer Westfield-Besitzer sehr für das Auto und war sehr überrascht, einen Seven so nah an den Klippen zu sehen.

Am Ende eines jeden Nachmittags waren wir geradezu besessen davon, frühzeitig ein Restaurant aufzusuchen, denn am ersten Abend hatten wir uns auf die Suche nach einem geeigneten Lokal gemacht, nur um von einem freundlichen Einheimischen zu hören: „Es ist schon etwas spät, aber vielleicht haben Sie Glück. Versuchen Sie es beim Inder rechts unten, die haben vielleicht noch auf“. Es war genau 20.25 Uhr und wir befanden uns in einer Stadt mit über 20.000 Einwohnern!

Wir fanden, dass die Iren eine fantastische Gesellschaft waren, aber die meiste Zeit waren so viele französische Stimmen zu hören, dass wir dachten, wir wären in Frankreich. Die Spanier folgten dicht dahinter und die Amerikaner mit einigem Abstand an dritter Stelle. Ein Amerikaner war so damit beschäftigt, unser Auto anzuschauen, als er seinen Mietwagen rückwärts einparkte, um die Dolmen von Poul nabrone zu besichtigen, dass er trotz meiner Rufe, er solle anhalten, mit einiger Wucht gegen eine Mauer fuhr. Als er aus dem Auto stieg, war sein erster Satz: „Gott sei



Unterhalb des Felsens von Cashel
Below the Rock of Cashel

Wir wurden von einem Mann in den Vierzigern begrüßt, der auf uns zukam und sagte: „Wenn Sie einen Seven besitzen, müssen Sie ein netter Mensch sein.“

Dank war es die Mauer und nicht Ihr Auto“.

Wie so oft verpasst man die besten Fotogelegenheiten, weil man nicht an der optimalen Stelle parken kann. So verpasste ich die begehrten Aufnahmen des traditionellen weißen Häuschens mit dem daneben geparkten Seven oder das Auto vor einem Stapel brennender Torfsoden. Wir sahen beides, hatten aber keine Möglichkeit anzuhalten, ohne einen Unfall zu verursachen. Bei einem Zwischenstopp am Strand wurden wir von einem etwa 40-jährigen Mann begrüßt, der aus seinem Ferienhaus kam und sagte: „Wenn man einen Seven hat, muss man ein netter Mensch sein“. Es stellte sich heraus, dass er im Alter von 16 Jahren einen Projekt-Seven gekauft hatte und einen Umbau begonnen hatte, den er offensichtlich immer noch bereut. Allerdings hatte er einen Elite gekauft.

Zurück zum Wetter: Wir waren noch nie an einem Ort, für den der Wetterbericht so unzuverlässig war. Auf halber Strecke erwarteten wir einen Tag mit sintflutartigen Regenfällen und hatten deshalb einige Veranstaltungen in Galway für drinnen geplant. Als wir an diesem Morgen das Hotel verließen, war es trocken und so blieb es auch den ganzen Tag. Insgesamt hatten wir phänomenales Glück mit dem Wetter, denn der

people and at some point during the day we started looking for a hotel. There was nothing available on the west coast, so we moved to plan B — Airbnb. We found a place on Mweenish Island and were welcomed by Caitlin at Atlantic Wave, just as the wind started to pick up. As we sat enjoying a welcome cup of tea, she asked whether our car was OK. We looked out the window to see the shower cap flying like a kite! She kindly moved her car so that we could park out of the south westerly gale. Unfortunately, our room was on the corner of the house and we spent the night with the sound of the wind beating against both walls and windows. At 05:00, another guest got up to head off for the start of the Connemara 100, a 100 km run (or walk) around the region. With the wind still at full force, I popped out to check on the Seven and was pleased to note that it was enjoying a more restful night than we were.

The following morning we drove along the coast, heading north to Roundstone, followed by a visit to the memorial Alcock and Brown's first non-stop transatlantic flight, before stopping for lunch in the centre of a beautiful town of Clifden. Parking in a metered spot alongside our chosen restaurant, a passer-by remarked “No one would dare ticket such a beautiful

We were greeted by a guy in his 40s who came over because, in his words “You own a Seven, you are bound to be nice people”

car” but I didn't risk it and duly fed the machine, as well as the two of us. After lunch, we thought we'd drive the Sky Road where the scenery was “to die for” but sadly there was just one layby, which was full, and no parking opportunities for the “perfect shot.”

That evening, we headed for a hotel in Galway and spent some time the following morning exploring the Latin Quarter of the town before heading south to the Burren National Park. This is an area of phenomenal limestone pavements that has a strange other-worldly look about it. We could have explored the region a lot more, but pressed on to make sure that we visited the incredible Cliffs of Moher.

Having suffered prostate cancer and had my prostate removed in 2020, there were plenty of “wild wees” and as we headed south to the cliffs, we encountered a friendly local who suggested we should visit the Doolin Caves to see “the biggest stalactite in the world”. Always happy to listen to local advice, we headed to the caves, only to find that by the time we got there is had shrunk to become “the biggest in Europe”. Sadly, access was only granted with a guided tour and the next one was nearly an hour later, so we instead headed for the Cliffs of Moher. After queueing for the car park for more than 30 minutes, we eventually reached the car park entrance and upon seeing the further congestion to get in, even late in the day, we decided to skip the walk up to the cliffs and headed for our hotel in Limerick.

A few miles down the road we saw a sign to car parking for the cliffs, so we thought we'd take a look and see whether that was a little quieter. We followed a Dacia Duster down a winding road but they eventually lost hope of ever finding the elusive car park, leaving us to carry on the search alone. Passing a few “no through road” signs, we eventually saw a local farmer. Upon asking whether we were heading in the right direction he gruffly pointed back the way we had come and said “Second left”. I suspect he'd been asked the same question many times that day and probably every day. We smiled, said thank you and sure enough, the turning did take us towards parking, albeit without any obvious signposts. Upon arriving, we saw a sign indicating that for a small fee we could drive to the top of the cliffs using a private road. At about 30% of the cost of the official parking, and saving perhaps two hours and some sweat, it seemed a logical choice. The road was unmetalled, so it was slow progress; at the car park, an Italian Westfield owner took a keen interest in the car and was very surprised to see a Seven so close to

the cliffs.

Towards the end of each afternoon, we became somewhat obsessed with getting to a restaurant early because on our first night, we had gone out to find a suitable eatery only to be told by a friendly local “It's a little late but you may get lucky. Try the Indian down on the right, they may still be open.” It was exactly 20:25 and we were in a town of over 20,000 people!

We found the Irish to be fantastic company but for much of the time there were so many French voices that we thought we were actually in France. Spanish came a close second and the US somewhat off in third. One American was so busy looking at our car as he reverse-parked his rental car to visit the Poul nabrone Dolmen that he reversed into a wall with some force, despite me shouting at him to stop. Upon getting out the car the first thing he said was “Thank goodness it was the wall, not your car”.

As is often the case, the best photograph opportunities tend to be missed because you can't park up in the optimal location, so I missed my sought-after shots of the traditional white cottage with the Seven parked alongside, or the car in front of a stack of peat sods ready for burning. We saw both but with no option to stop without causing an RTA. At one beachside stop, we were greeted by a guy in his 40s who came over from his holiday home because, in his words “You own a Seven, you are bound to be nice people”. It turned out he had acquired a project Seven at the age of 16 and set about a rebuild which he clearly still regretted not finishing. However, he had purchased an Elite.

Returning to the topic of the weather, we've never visited anywhere with such unreliable forecasts. Half way through the trip, we were expecting a day of torrential rain, so had planned a few “indoors” events in Galway. By the time we left the hotel that morning it was dry and it stayed so all day. Generally speaking, we were phenomenally lucky with the weather with most rain coming overnight, meaning we only had to drive twice with the half hood in position. An important fact for anyone planning a trip to the west coast is to ignore the forecast because they appear to be accurate for about 20 minutes.

After an overnight stop in Limerick, we headed east towards Ross-lare for the return trip, we stopped to see the Rock of Cashel where the Seven proved as big a hit as any of the medieval buildings which was photographed relentlessly as we were quizzed about the car from just about every nationality. When we left the car park, we were surrounded



Die Moher-Klippen
The Cliffs of Moher

meiste Regen kam in der Nacht, so dass wir nur zweimal mit Half Hood fahren mussten. Ein wichtiger Tipp für alle, die eine Reise an die Westküste planen: Ignorieren Sie die Wettervorhersage, denn sie scheint nur für etwa 20 Minuten zu stimmen.

Nach einer Übernachtung in Limerick fuhren wir wieder Richtung Osten nach Rosslare. Wir machten einen Zwischenstopp am Rock of Cashel, wo sich der Seven als ebenso großer Hit erwies wie eins der mittelalterlichen Gebäude, das ununterbrochen fotografiert wurde, während wir von fast allen Nationalitäten nach dem Auto gefragt wurden. Als wir den Parkplatz verließen, waren wir umringt von Bewunderern (des Autos, nicht von uns) und hatten praktisch eine Ehrengarde vor der Schranke. Als wir den Parkplatz verließen, sprang ein Mann vom Bürgersteig auf und bat uns anzuhalten, während er ein Foto machte. Dasselbe hatten wir schon 1996 in

Monaco erlebt, aber seitdem war es nicht mehr so krass! Egal, wo wir parkten und mit wem wir sprachen, man merkte den meisten Männern an, dass sie dachten: „Ich würde meine Frau nie dazu bringen, in einem so kleinen Auto Urlaub zu machen“, aber sie waren zu diplomatisch, um es laut auszusprechen.

An diesem Abend hielten wir in einem Hotel in Cahir, wo wir den Seven in einem sicheren Biergarten parken konnten, und so verbrachte das Auto eine angenehme Nacht in der Gesellschaft des Grills. Für das Abendessen wählten wir einen traditionellen Pub und wurden vom Wirt hervorragend bedient, wobei die Filetsteaks eindeutig besser waren - wir bestellten 6 Unzen Steaks, bekamen aber mindestens 10 Unzen, vielleicht 12 Unzen serviert. Mit einem Guinness und einer guten Flasche Primitivo war es ein perfekter Abend, denn unsere Reise neigte sich dem Ende zu und wir hatten nur noch einen Tag,

bevor wir mit der frühen Fähre nach Hause fahren mussten. Der Manager hatte das Auto gesehen, als wir in die Stadt fuhren, und war sehr erstaunt, warum wir ein so kleines Auto gewählt hatten. Die Erklärung, dass es sich um ein SV-Chassis handelte und wir deshalb ein paar Zentimeter mehr zur Verfügung hatten, beantwortete seine Frage nicht wirklich.

Bevor wir nach Rosslare zurückkehrten, dachten wir an einen Ausflug nach Tipperary, aber das war ein weiter Weg, also verbrachten wir den letzten Tag damit, Schlösser, Wasserfälle und Berge zu besichtigen. Solange Vicki ein paar mittelalterliche Gebäude und Wasserfälle sieht und ich Berge, sind wir im Großen und Ganzen zufrieden.

Ein paar nützliche Tipps für alle, die sich für die irische Westküste begeistern können: Stellen Sie sich darauf ein, dass es zu den Mahlzeiten zwei Arten von Kartoffeln gibt - Kartoffelpüree und Pommes frites, Bratkartoffeln und Pommes frites, gekocht und gebraten oder zur Abwechslung auch mal Nudeln und Pommes frites! Außerdem wurde man während der Fahrt von Bewunderern mit Hupen und Blinklichtern begrüßt. Die Blinklichter waren keine Warnung vor Radarkontrollen, denn die schien es an der Westküste nicht zu geben, obwohl wir auf dem Rückweg zum Hafen einige gesehen haben.

Nächstes Jahr wollen wir mit dem Caterham Nordspanien erkunden, aber vielleicht kommen wir 2026 wieder, um den gesamten Wild Atlantic Way zu befahren.



Kleines Auto, kleines Haus
Small car, small house

Was ist der Wild Atlantic Way?

Der Wild Atlantic Way verläuft entlang der Westküste Irlands am äußersten Rand Europas. Er beginnt auf der Halbinsel Inishowen in der Grafschaft Donegal und führt durch die Grafschaften Leitrim, Sligo, Mayo, Galway, Clare, Limerick und Kerry und endet in Kinsale in der Grafschaft Cork. Die Route, eine der längsten definierten Küstenrouten der Welt, ist über 1.600 Meilen (2.600 km) lang und zur besseren Orientierung in 14 Etappen unterteilt.



What is the Wild Atlantic Way?

The Wild Atlantic Way stretches along the west coast of Ireland, on the outer edge of Europe. It begins on the Inishowen Peninsula in Co. Donegal and goes through the counties Leitrim, Sligo, Mayo, Galway, Clare, Limerick and Kerry, finishing in Kinsale, County Cork. The route, one of the longest defined coastal routes in the world, is over 1,600 miles (2,600 km) long and is divided into 14 stages for easier orientation.



County Galway: Blick aufs Meer
County Galway sea view

by admirers (of the car, not us) and virtually had a guard of honour to the barrier. As we left, a guy leapt off of the pavement and pleaded for us to stop whilst he took a picture. We'd experienced the same thing in Monaco back in 1996 but nothing quite so blatant since then! Wherever we parked and whoever we spoke to, you could see most of the guys thinking "I'd ne-

ver get my wife to holiday in a car that small" but they were too diplomatic to say it out loud.

That evening, we stopped in a hotel in Cahir where we were allowed to park the Seven in their secure beer garden, so the car spent a pleasant night enjoying the company of the barbecue. We chose a traditional pub for dinner that evening, and were

treated to some great service by the manager with definite upgrades on the fillet steaks — we ordered 6oz steaks but were served at least 10oz, perhaps 12oz. Washed down with a Guinness and a lovely bottle of Primitivo, it was a perfect evening as our trip neared its conclusion, with just one day to go before heading home on the early ferry. The manager had seen the car as we drove into town and was very intrigued as to why we chose to travel in such a small car. The explanation that it was an SV chassis and we therefore had a couple of extra inches available didn't really answer his question.

Before heading back to Rosslare, we thought about a trip to Tipperary but it was a long way, so we spent the final day looking at castles, waterfalls and mountains. As long as Vicki gets to see some medieval buildings and waterfalls and I get to see mountains, we are generally pretty happy.

A few useful tips for anyone inspired to tackle the West Coast of Ireland, be prepared for your meals to come with two types of potato — mash and chips, roast potatoes and chips, boiled and sautéed or for a little variety, the more common pasta and chips! You'll also get a lot of beeping of horns and flashing lights from admirers as you drive. The flashing lights weren't a warning of speed cameras as these didn't appear to be present on the west coast, although we saw quite a few as we headed back to the port.

Next year we're planning to explore northern Spain in the Seven but perhaps we'll be back to tackle the full Wild Atlantic Way in 2026.



Mit den Blackstairs Mountains im Hintergrund
With the Blackstairs Mountains in the background

Motoreneinlauf im Leerlauf

Bauteilschäden sind vorprogrammiert

Mit freundlicher Genehmigung der © MS Motorservice International GmbH

Situation:

In vielen Ländern wird von Werkstätten oder Instandsetzungsbetrieben eine völlig nutzlose und schädliche Art des Motoreneinlaufs praktiziert. Der Motor wird nach dem Einbau stunden-, oft auch tagelang im Leerlauf betrieben.

Häufig wird die Meinung vertreten, der Motor würde dadurch geschont und diese Einlaufmethode würde helfen, Schäden zu vermeiden, weil der Motor nicht belastet wird.

Achtung:

Ein stundenlanger Motorenbetrieb im Leerlauf ist absolut schädlich für den Motor!

Ein Einlauf des Motors ist im Leerlauf nicht möglich. Diese Methode kann zu starkem Verschleiß beziehungsweise Schäden führen.

Probleme beim Einlauf im Leerlauf sind:

- Die Ölpumpe erzeugt mangels Drehzahl zu wenig Druck und liefert nicht genügend Öl an die Schmierstellen.
- Die Gleitlager werden nicht richtig geschmiert und gekühlt. Schmutz und Einlaufabrieb wird nicht aus den Lagerstellen gespült.
- Es tritt zu wenig Öl aus den Gleitlagern aus. Dadurch gelangt zu wenig Spritzöl auf die Zylinderwand. Schmutz und Abrieb werden nicht abgewaschen und verursachen bereits jetzt erhöhten Verschleiß und auch Schäden (Abb.1).
- Das Druckventil (Pfeil in Abb. 1) für die Kolbenspritzkühlung öffnet im Leerlauf nicht. Der Kolben wird nicht gekühlt und zu wenig abtropfendes Öl führt zu Mangel-schmierung am Kolbenbolzen und der Pleuelbuchse.
- Turbolader werden schlecht geschmiert und gekühlt. 20 Minuten Leerlaufbetrieb sind für einen Turbolader bereits schädlich (das gilt nicht nur für den Einlauf sondern auch für den normalen Betrieb.)

- Andere entfernt liegende mit Drucköl versorgte Bauteile, wie Ventile, Nockenwelle und Kipphebel, werden unter Umständen zu wenig oder gar nicht mit Öl versorgt.
- Kolbenringe können im Leerlauf keine 100%-ige Abdichtung gewährleisten. Heiße Verbrennungsgase blasen durch, heizen die Zylinderwand auf und schädigen den Ölfilm. Unter ungünstigen Bedingungen kann aber auch Öl in den Verbrennungsraum gelangen.

Folge: Blaurauch und Ölaustritt aus dem Auspuff.

Schmierung unter Drehzahl

In Bild 2 ist die Schmier-situation eines Motors bei mittlerer Drehzahl abgebildet. Durch die höhere Drehzahl ist genügend Öl-druck vorhanden, so dass die Ventile der Ölspritzdüsen öffnen um die Kühlkanäle der Kolben mit frischem Öl zu versorgen (1).

Das zurücktropfende Öl von der Kolbenkühlung schmiert und kühlt die Kolbenbolzen zusätzlich. Die Schmierung der Zylinderoberflächen unterhalb der Kolben wird durch genügend Schleuderöl sichergestellt, welches bestimmungsgemäß aus den Gleitlagerstellen der Kurbelwelle austritt.

Das Einfahren überholter Motoren.

Achtung:

Wenn kein Prüfstand vorhanden ist, um ein definiertes Einlaufprogramm zu fahren, muss der Motor auf der Straße eingefahren werden.

Situation:

In a lot of countries, workshops and repair shops use a method of running in engines that is completely useless and harmful. After installation, the engine is left idling for hours, often even days.

People often think that this protects the engine and that this running-in method helps to prevent damage because the engine isn't under load.

Caution

Running the engine in neutral for hours on end is absolutely harmful to the engine! It is not possible to run the engine in at idle.

This method can cause severe wear or damage.

- The oil pump does not generate enough pressure due to lack of speed and does not deliver enough oil to the lubrication points.
- The bearings are not properly lubricated and cooled. Dirt and running-in debris are not flushed out of the bearings.
- Too little oil is escaping from the bearings. As a result, not enough splash oil reaches the cylinder wall. Dirt and abrasion are not washed out and cause increased wear and damage (Fig. 1).
- The pressure valve (arrow in Fig. 1) for piston spray cooling does not open at idle. The piston is not cooled and insufficient oil drip leads to insufficient lubrication on the piston pin and connecting rod bush.
- Turbochargers are poorly lubricated and cooled. 20 minutes of idling is damaging a turbocharger (this applies not only to running-in but also to normal operation).
- Other remote components supplied with pressurised oil, such as valves, camshafts

Engine running-in at idle

Component damage is inevitable

and rocker arms, may be supplied with too little oil or none at all.

- Piston rings do not provide a 100% seal at idle. Hot combustion gases blow through, heating the cylinder wall and damaging the oil film. Under unfavourable conditions, oil can also enter the combustion chamber.

The result: Blue smoke and oil leakage from the exhaust..

Lubrication under speed

Figure 2 shows the lubrication situation of an engine running at medium speed. Due to the higher engine speed, there is sufficient oil pressure to open the valves of the oil spray nozzles to supply the cooling oil channels of the pistons with fresh oil (1).

The oil dripping back from the piston cooling system also lubricates and cools the piston pins. Lubrication of the cylinder surfaces below the pistons is provided by sufficient centrifugal oil, which is normally discharged from the crankshaft bearings.

Running in overhauled engines:

Caution

If a dyno is not available to run a defined running-in programme, the engine must be run in on the road.

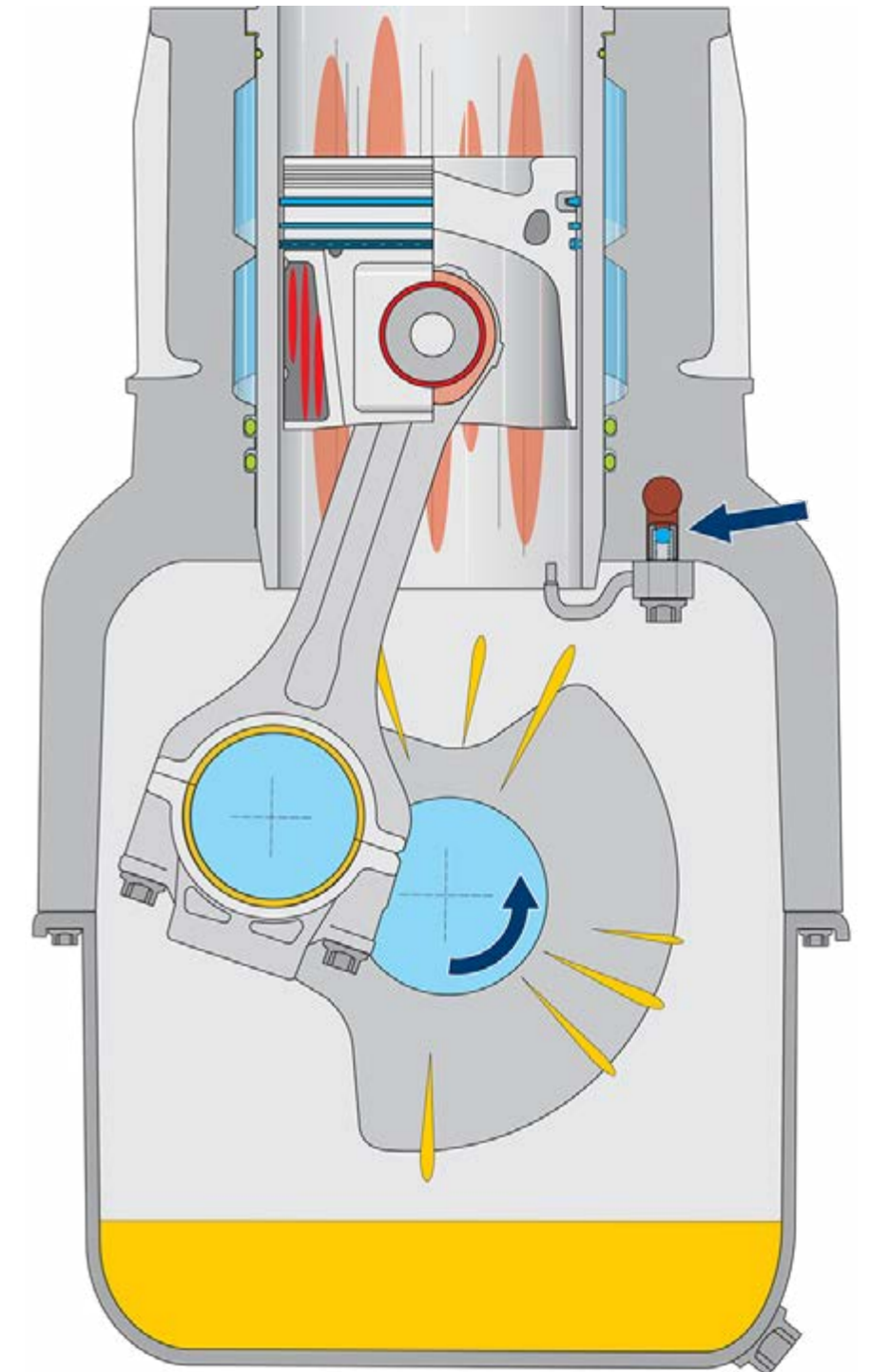


Abb. 1: Mangelschmierung bei exzessivem Leerlaufbetrieb
Figure 1: Lubrication deficiency with excessive idling

Einfahrtsempfehlungen für die Straße

- Fahrzeug nicht voll beladen.
- Motor mit ständig wechselnden Drehzahlen bis max. 2/3 der Höchstdrehzahl betreiben.
- Beim Fahren die Gänge zügig hoch schalten und untertourige Fahrzustände vermeiden.
- Gänge nicht ausdrehen.
- Keine längeren Bergauffahrten (zu viel Last).
- Keine längeren Bergabfahrten (zu wenig Last und unvorteilhafter Schiebebetrieb).
- Keine Benutzung von Motorbremseinrichtungen.
- Keine Autobahnfahrt und keine Höchstgeschwindigkeit fahren.
- Vermeidung von Fahrten auf Staustrecken. Überlandfahrten und flüssiger Stadtverkehr sind vorteilhaft. Jedoch kein Stadtverkehr bei extrem heißen Außentemperaturen und in der „Rush hour“ mit vielen Ampelstopps und Wartezeiten.

Sonstige Hinweise

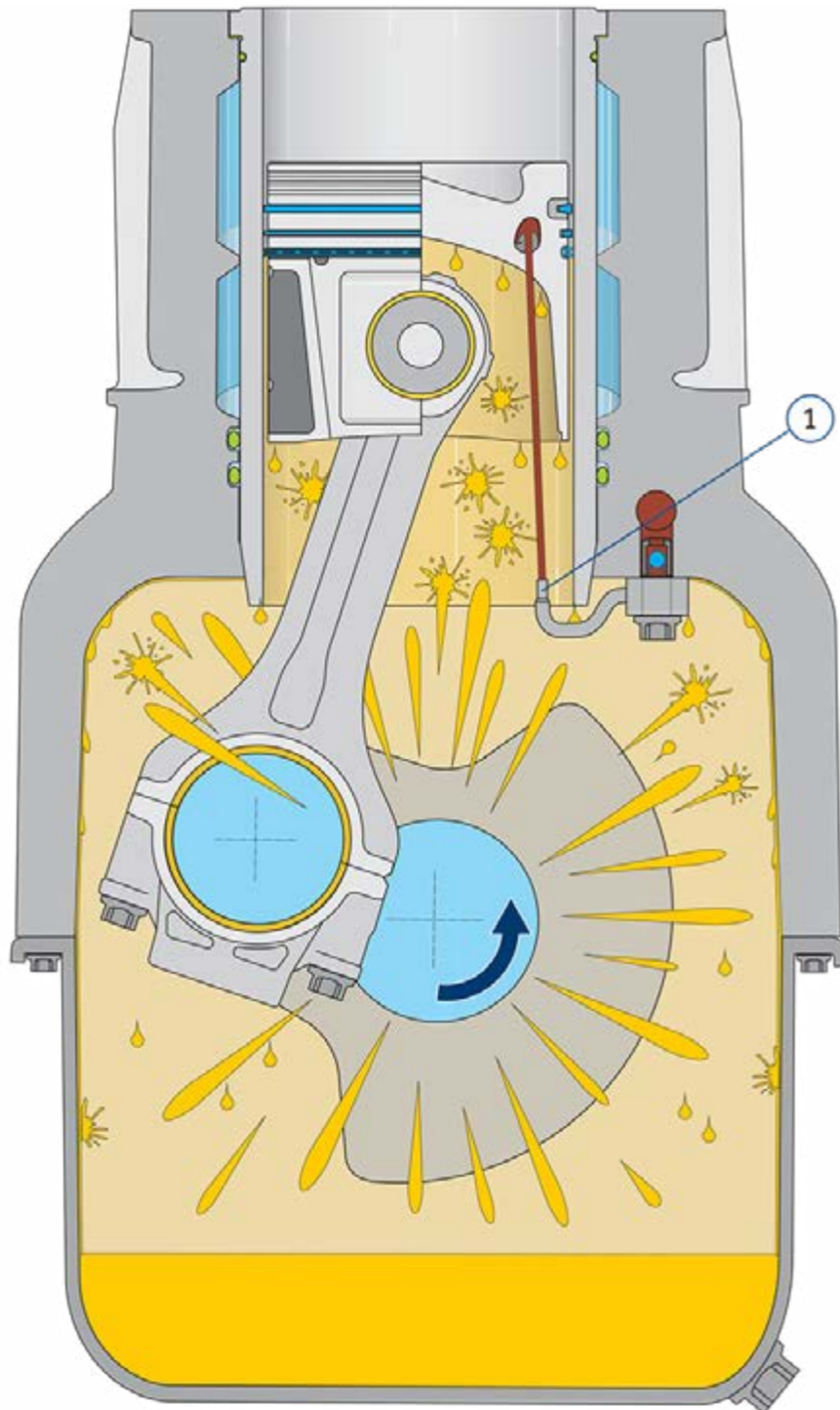
- Während der Einlaufphase sollte der Ölstand ständig überprüft werden. Der Ölverbrauch kann in der Einlaufphase erhöht sein. Es ist ratsam, alle 50 bis 100 km den Ölstand zu überprüfen und diesen ggf. aufzufüllen. Bei merklichem Abfall des Ölstandes am Ölmesstab den Ölstand weiterhin in kürzeren Abständen kontrollieren.
- Motor nicht mit Öl überfüllen.
- Ölwechsel nach 1000 km und - ganz WICHTIG! - mit Ölfilterwechsel. Der Schmutz und Abrieb des Einlaufs muss aus dem Motor entfernt werden.

Road running-in recommendations

- Do not fully load the vehicle.
- Run the engine at constantly changing speeds up to max. speed. 2/3 of the maximum speed.
- Shift up quickly when driving and avoid under-revving.
- Do not over-rev the engine.
- Do not drive uphill for a long time (too much load).
- Do not drive downhill for a long time (too little load and unfavourable coasting).
- Do not use the engine braking system.

Abb. 2: Direkte und indirekte Bauteilschmierung durch Spritz- und Schleuderöl

Fig. 2: Direct and indirect lubrication of components by means of spray oil and centrifugal oil



- Do not drive on motorways and do not drive at maximum speed.
- Avoid traffic jams. Cross-country driving and smooth city traffic are favourable. However, avoid city traffic when the outside temperature is extremely high and during rush hours when there are many traffic lights and waiting times.
- Do not overfill the engine.
- Change the oil after 1000 km and - VERY IMPORTANT - change the oil filter. Dirt and debris from the intake must be removed from the engine.

Other notes

- The oil level should be checked regularly during the running-in period.

Oil consumption may be higher during the running-in period. It is advisable to check the oil level every 50 to 100 kilometres and top up if necessary. If there is a noticeable drop in the oil level on the dipstick, continue to check the oil level at shorter intervals.

MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



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

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

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

JUST ADD LIGHTNESS

Suppliers to Lotus and Caterham for over 60 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 or Philip Robinson



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



Back to the Roads

Nach jahrelanger Abstinenz im Caterham Car Club bin ich wieder aus der Versenkung aufgetaucht und möchte wieder verstärkt mitmischen, äh mitfahren.

Vor ca. 12 Jahren ist mir das Schönste auf der Welt in Form meiner Tochter sozusagen in den Schoß gefallen. Dies hatte leider auch ein paar negative Auswirkungen, so zumindest für meinen Caterham. Nach über 120.000 km und Besuchen in England, Belgien, Holland, Frankreich, Spanien, Italien, Schweiz, Österreich, Luxembourg, ... kümmerte er in unserer Garage vor sich hin. Wurde maximal zwei oder dreimal im Jahr kurz bewegt. Meist von der zweijährigen TÜV-Prüfung zurück. Hin ging es meist auf dem Hänger, da der TÜV dann schon längst abgelaufen war.

Der Caterham ist halt kein Auto für drei, egal wie sehr man sich reinquetscht. Zumindest nicht unser S3. Beruflich war auch immer viel zu tun und die Kunden weit entfernt. Homeoffice und weite Autobahnfahrten sind auch nichts für einen Caterham.

Nun aber kam die Zeit, den Kleinen aus dem Dornröschenschlaf zu wecken. Die Back Stage Tour des Caterham Car Clubs auf dem Nürburgring konnte ich mir einfach nicht entgehen lassen. Meine Tochter war ebenfalls Feuer und Flamme. Dann ergab es sich auch noch, dass meine Frau bei Andreas beifahren durfte und voller Vorfreude schob ich den Kleinen aus der Garage.

Und was machte der kleine Caterham? Er sprang einfach an und machte keinerlei Zicken!

Als Hobbyschrauber enttäuscht er mich immer wieder auf Neue. TÜV/ASU ohne Mängel, keine Probleme oder Macken. Wenn man etwas umbaut oder optimiert ist man immer vor der geplanten Zeit fertig und es gibt (fast) nie Probleme.

Ach waren das noch Zeiten, wo man nachts um 2 Uhr nach 14 Stunden Schrauberei den Schraubenschlüssel ins Werkstatt-Eck gefeuert und sich deprimiert in den Schlaf geheult hat. Am nächsten Tag ging es dann doch irgendwie weiter und man war glücklich nach der vollbrachten Tat. Nicht so mit dem Caterham. Da ist es



Heiko mit seinem selbst importiertem S3 Roadsport 1.6 Rechtslenker
Heiko is the proud owner of a self-imported S3 Roadsport 1.6 right-hand drive.



Klassisch gekleidet auf Schloss Dyck
Dressed classically at Dyck Castle.

Heiko ist nicht nur Gründungsmitglied des alten Caterham Car Club Deutschland sowie dort im Vorstand, er hat auch den Nachfolgeclub, den Caterham Car Club mitgegründet und war dort ebenfalls lange im Vorstand.

After years of abstaining from the Caterham Car Club, I have returned and would like to start driving again.



Große Liebe bringt `was hervor ...
Great love produces something ...

About twelve years ago, the most beautiful thing in the world fell into my lap, so to speak—my daughter. Unfortunately, this also had a few negative consequences, at least for my Caterham. After driving it more than 120,000 kilometres and taking it to England, Belgium, the Netherlands, France, Spain, Italy, Switzerland, Austria, and Luxembourg, it looked after himself in our garage. It was moved a maximum of two or three times a year. Mostly for the two-year MOT (TÜV/ASU) test. It usually went there on the trailer because the MOT had long since expired.

The Caterham simply isn't a three-person car, no matter how much you squeeze into it. At least not our S3. There was always a lot to do at work, and the customers were far away. Working from home and long highway journeys are also not ideal for a Caterham.

But now, the time had come to wake the little one from its slumber. I couldn't miss the Caterham Car Club's Backstage Tour at the Nürburgring. My daughter was also excited. It turned out that my wife could join Andreas, so I pushed the little one out of the garage, full of anticipation.

What did the little Caterham do? It just started up and didn't make a fuss!

As a hobby mechanic, I'm never disappointed. It passed TÜV/ASU with no defects, problems, or quirks. When you rebuild or optimise something, you always finish before the planned time, and there are almost never any problems.

Oh, those were the days when, after 14 hours of working on it, you would throw the wrench into the corner of the workshop at 2 a.m. and cry yourself to sleep, feeling depressed. The next day, though, you somehow got on with it and were happy after the deed was done. Not so with the



Heiko, Lara und Jasmin heute
Heiko, Lara and Jasmin today

Not only is Heiko a founding member of the old Caterham Car Club Germany and a member of its board, but he also co-founded the successor club, the Caterham Car Club. He was on the board of the latter club for a long time as well.

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



Storm Cap



Boot Bag

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



Draft reducer

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



schon vorbei, bevor man sich richtig drüber freuen kann.

Das tut dem Fahrspaß aber keinen Abbruch. Besonders mit der Tochter auf dem Beifahrersitz. Auch wenn man nun etwas vorsichtiger um die Ecken schießt. Die Betonung liegt immer noch eindeutig auf „um die Ecke SCHIESSEN“.

Die Back Stage Tour war ein toller Event. Nachdem uns Kurt in seinen Hallen begrüßt hatte, ging es schon zeitig los mit der Tour hinter die Kulissen des Nürburgrings.

Besonderes Highlight war die Überwachungszentrale mit gefühlt 1.000 Bildschirmen, die jeden Zentimeter der



Grand-Prix-Strecke und der Nordschleife 7/24 automatisch überwachen. Der Zoomfaktor der Kameras ist ebenfalls eine Erwähnung wert.

Wichtiger Hinweis an alle Nordschleifenfahrer: Keine Kippen oder leere Fast-Food-Trinkbecher aus dem Auto schmeißen und keine unschicklichen Gesten an die langsam fahrenden Porsche und Ferrari-Fahrer dieser Welt, wenn man diese Kurveninnenseitig überholt. Die Jungs und Mädels in der Überwachungszentrale sehen einfach alles!

Auch der Ausblick vom Race-Tower war sagenhaft. Man



konnte fast die komplette Grand-Prix-Strecke, sowie Teile der Nordschleife überblicken, während im Hintergrund die Nürburg thront.

Das Wetter spielte auch noch mit, uns so war Alles in Allem ein toller Event.

Danke an den Caterham Car Club und Kurt Hoffmann.

Das schreit nach mehr. Daher bin ich dieses Jahr in Luxemburg, bei der Moseltour und bei den Classic Days mit dabei.

Mit 7 cm Bodenfreiheit unter der Ölwanne grüßend
Heiko

Heiko war unser Club-Testfahrer der neusten Caterham-Modelle für die Berichte in unserem Magazin

Heiko was our club test driver for the latest Caterham models, and he was responsible for writing the reports that were published in our magazine.

Caterham. The fun is over before you can really enjoy it. But that doesn't detract from the driving pleasure, especially with the daughter in the passenger seat. You are now a little more careful when shooting around corners, though. The emphasis is clearly still on „shooting around corners.“

The Backstage Tour was a great event. After Kurt welcomed us, the behind-the-scenes tour of the Nürburgring began.

One highlight was the monitoring center, which had what felt like 1,000 screens that automatically monitored



every inch of the Grand Prix circuit and the Nordschleife 24/7. The zoom capability of the cameras is also noteworthy.

An important note for all Nordschleife drivers: Don't throw cigarettes or empty fast food cups out of your car, and don't make obscene gestures at slow-moving Porsche and Ferrari drivers when you overtake them on the inside of corners. The guys and gals in the monitoring center see everything!

The view from the Race Tower was fabulous, too. You could see almost the entire Grand Prix circuit, as well as



parts of the Nordschleife, with the Nürburg looming in the background.

The weather cooperated, so it was a great event overall. Thanks to the Caterham Car Club and Kurt Hoffmann.

It cries out for more. That's why I'll be at the Moselle Tour and the Classic Days in Luxembourg this year.

With 7 cm of ground clearance under the oil pan.
Heiko



Veranstungskalender 2025

JULI

Dienstag, 01. Juli

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 03. bis 06. Juli

🇫🇷 Classic Days Le Mans

Samstag, 12. Juli

🇬🇧 International Event in Duxford

Donnerstag, 10. bis Sonntag, 13. Juli

🇬🇧 Goodwood Festival of Speed

AUGUST

Freitag, 01. bis Sonntag, 03. August

🇩🇪 Classic Days Rittergut Birkhof

Freitag, 01. bis Sonntag, 03. August

🇩🇪 Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Samstag, 02. August

🇩🇪 SMRC - Hockenheimring (D)

Sonntag, 10. August

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 17. August

🇩🇪 SMRC - Airfield Zweibrücken

Sonntag, 31. August

🇬🇧 British Car Meeting, Mollis

SEPTEMBER

Dienstag, 02. September

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 06. September

🇫🇷 SMRC - Circuit de Chambley (F)
(alternativ 20. September)

Donnerstag, 04. bis Sonntag 14. September

📍 Meet Your Maker mit Factory Visit
Dartford X

Freitag, 12. bis Sonntag, 14. September

🇬🇧 Goodwood Revival

OKTOBER

Sonntag, 07. Oktober

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 11. Oktober

🇫🇷 SMRC - Anneau du Rhin (F)

NOVEMBER

Dienstag, 04. November

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 07. Dezember

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

*) Link siehe forum.caterhamcar.club

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

🌐 caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/

2024 MOTORSPORT CALENDER

🌐 caterhamcars.com/en/motorsport/championships

CST Trophy

🇩🇪 www.cst-trophy.de/start/termine/

Seven-Treffen

🇩🇪 www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

🇨🇭 www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren

🇩🇪 www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

🌐 www.smrc-eurocup.com/events

Caterham & Lotus Seven Club

🌐 https://www.caterhamlotus7.club/events

Oldtimer Trackdays

🇩🇪 www.oldtimertrackdays.de

Perfektioniere dein Fahrerlebnis! Dein Caterham, unsere Leidenschaft

Kennst du das volle Potenzial deines Caterham's? Bei WESMO dreht sich alles um Geschwindigkeit, Präzision und pure Fahrfreude. Wir sind die Experten für Caterham, Seven und historische Lotus Fahrzeuge und bieten dir einen maßgeschneiderten Service damit auch dein Werkstatterlebnis perfekt ist.

Von Motoren- und Getriebeservice bis hin zu Fahrwerksoptimierung und Karosseriearbeiten – wir bringen dein Fahrzeug auf das nächste Level. Egal ob Service, AU/HU und TÜV-Eintragungen oder Garantiewerke für Caterham Cars – wir sind dein zuverlässiger Partner.

Unsere Leidenschaft für Motorsport und unser Know-how machen den Unterschied.



Unsere Services

- Service, AU/HU und TÜV-Eintragungen
- Garantiewerke für Caterham Cars
- Motoren-, Getriebe-, Differenzial-, und Fahrwerksservice
- Karosserie und Rahmenarbeiten:
- Herstellung und Montage MOG Carbon Composite Teile,

Weitere Dienstleistungen:

- Eigener Roehrig / CTW Automation Stoßdämpferprüfstand
- Bremsenoptimierung
- Fahrzeugaufbau für Rennsport und Straßenbetrieb
- Fahrzeugelektrik, Einbau von Datenloggern, Video-Systemen
- Herstellung von Karosserieteilen aus Kunststoff und Kohlefaser
- BBS Felgen für Caterham und Westfield
- Zolleingangsstelle für die problemlose Verbringung von Fahrzeugen aus der Schweiz und Norwegen
- Ausfuhrerklärung für die umsatzsteuerfreie Ausfuhr nach Reparatur
- Umbau von Fahrzeugen aus der Schweiz und Norwegen

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham und Lotus Seven?
Dann maile sie an info@CaterhamCar.Club

Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.

