

# Caterham Journal 7



In dieser Ausgabe: Telegram-/Facebook-News – nicht nur Sonntagmorgens | News and Events | Das Seven-Tagebuch  
Horse Power | Ein neues Kapitel, ein altes Herz: Die Classic Days auf Rittergut Birkhof | Das Interview aus der Szene | DER  
WELTMEISTER Caterham JPE | Before Ferrari Had Merch, Lotus Sold You the Car | CATERHAM MOTOR SPORT 2025

No. 56  
10/2025



IVANTOSCANELLI



## 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. 57 - Januar 2026: 1. Dezember 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
CCC-Online Meetings.....	6
Frühlingstreffen 2026.....	6
OGP oder/or Classic Days 2026?.....	6
Das Seven-Tagebuch.....	7
Horse Power.....	8
Ein neues Kapitel, ein altes Herz:	
Die Classic Days auf Rittergut Birkhof.....	12
Das Interview aus der Szene.....	22
DER WELTMEISTER Caterham JPE.....	28
Before Ferrari Had Merch, Lotus Sold You the Car.....	31
CATERHAM MOTOR SPORT 2025.....	32
Veranstaltungskalender.....	38
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder .....	38

### Front Cover:

Moseltour - kleine Pause  
Andreas



### Rear Cover:

Classic Days  
Paul

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die

**Bärenherz**  
Stiftung  
für schwerstkranke Kinder



Voller Einkaufswagen  
Full shopping trolley



Der Seven ist immer dabei  
The Seven is always there



Ersatzfahrzeug dabei  
Replacement vehicle included



Sonnenuntergang im Autokino  
Sunset at the drive-in theater



Seven like



Voller Seven  
Full Seven



Wenn du dir ein neues Spielzeug kaufst und dein Nachbar mit seinem auftaucht  
When you buy a new toy and your neighbour shows up with theirs



Geburtstagskuchen  
birthday cake

# News and Events

## CCC-Online Meetings

Aus dem SonnTalk wurde der DonnersTalk.  
Da auch in den schlechteren Jahreszeiten das Wetter immer öfters noch zum Seven-Cruisen läd, haben wir den Terminkalender für unsere Online-Treffen umgestellt und Treffen uns jetzt jeden zweiten Monat nicht mehr Sonntag Vormittag sondern am Donnerstag dann aber natürlich auch erst gegen 20 Uhr. Der Link ist immer der gleiche. Schau' ins Forum.

*SonnTalk has become DonnersTalk. Because the weather on Sunday mornings often invites us to go on Seven cruises, even during the colder seasons, we have changed the schedule for our online meetings. We will now meet every other month on Thursdays instead of Sunday mornings, but of course not until around 8 PM. The link is always the same.*



## Frühlingstreffen 2026

Unser nächste Frühjahrestreffen vom 28. bis 31. Mai findet im Norden statt. Das Steinhuder Meer ist das Ziel, knapp 40 Kilometer westlich von Hannover gelegen. Die Region lockt neben der Gastfreundlichkeit und schönen Landschaft auch mit dem nahegelegenen niedersächsischen Bergland - ideal für uns. Hier lassen sich schöne Tagestouren bis zu den Ausläufern des Harz unternehmen. Abends können wir dann am See gemeinsam den Tag ausklingen lassen. Wir übernachteten im Rhodes Hotel in Loccum.

*Our next spring meeting, which will take place from 28 to 31 May, will be held in the north. We will be staying in Steinhuder Meer, which is located just under 40 kilometres west of Hanover. The region is renowned for its hospitality and beautiful landscape, and also attracts visitors with the nearby Lower Saxony mountain range - ideal for us. Here, can enjoy beautiful day trips to the foothills of the Harz Mountains. In the evenings, we can then round off the day together by the lake. We will be staying at the Rhodes Hotel in Loccum.*



## OGP oder/or Classic Days 2026?

2025 hatten wir die Wahl der Qual: Oldtimer-Grand Prix (OGP) oder Classic Days - beider an einem Wochenende. Der Seven-Gott hat Einsicht mit uns gehabt und für 2026 die beiden Veranstaltungen terminlich gesplittet: Vom 31. Juli bis 2. August finden die Classic Days wieder auf dem Rittergut Birkhof statt und der OGP dann vom 7. bis 9. August. Damit können wir wieder auf beiden Veranstaltungen mit der vollen Mannschaft antreten. Für die Classic Days, das „Grand Meeting“, das sich zu einem internationalen Treffen mausert, laden wir natürlich wieder national und international alle Caterhamfahrer ein und freuen uns jetzt schon auf

*In 2025, we were faced with a tough choice: the Oldtimer-Grand Prix (OGP) or Classic Days, both on the same weekend. The Seven gods have had mercy on us, and for 2026, they've split the dates for both events. The Classic Days will be held again at the Rittergut Birkhof from July 31 to August 2, with the OGP following from August 7 to 9. This means we can once again participate in both events with our full team. For the Classic Days, the „Grand Meeting“, which is turning into an international gathering, we are of course once again inviting all Caterham drivers, both national and international, and we're already looking forward to our guests.*



unsere Gäste. Auch der OGP wird wieder internationale Caterham-

*The OGP will once again attract international Caterham enthusiasts. The prospect of*



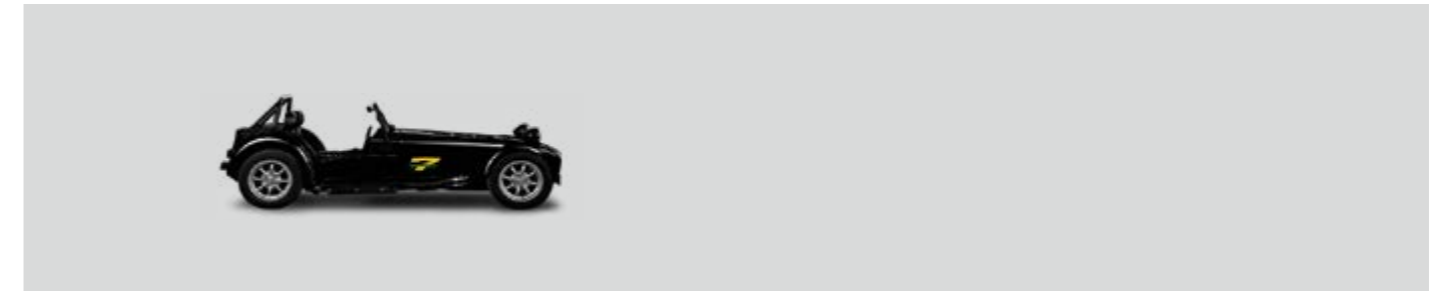
Freunde anziehen. Die drei Tage Nürburgring mit Oldtimern auf der Rennstrecke und die Stunde freie Fahrt auf der Nordschleife sind schon verlockend.

*three days at the Nürburgring, with classic cars on the racetrack and an hour of free driving on the Nordschleife, is certainly tempting.*

# Das Seven-Tagebuch

Von Martin Stather

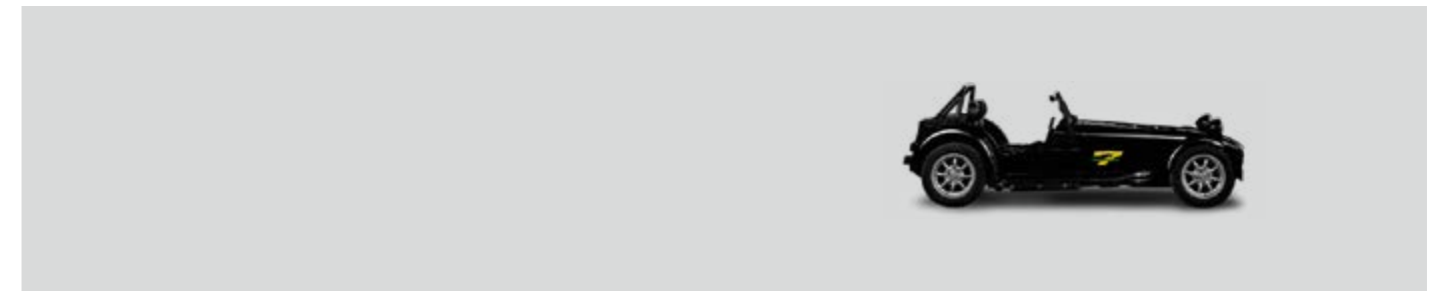
Ferienzeit! Wenn man morgens aufwacht, auf den Wecker sieht und „Mist, Mist, Mist!“ aus dem Bett hüpfend und einem erst beim Zähneputzen der Gedanke beschleicht, dass irgendetwas faul ist, weil auf der Straße unüblicherweise kein Verkehr und ebenfalls kein Kindergeschrei vom Weg zur Schule zu hören ist, fällt vielleicht der Groschen. Also erstmal zurück ins Bett und langsam aufgewacht. Tatsächlich hat die beste Ehefrau von allen bereits vor Wochen unseren Urlaub gebucht – seit 19 Jahren der erste Urlaub nur zu zweit, die beste Tochter von allen fährt in diesem Jahr ohne Eltern weg. (Nennt man das Generationenvertrag, wenn die Kinder plötzlich allein ohne Eltern wegfahren, diese es dann jedoch trotzdem bezahlen müssen???) Daher, mit mühsamer Überredungskunst, habe ich, selbstver-



ständig völlig uneigennützig, vorgeschlagen, mal wieder mit dem Seven in den Urlaub zu fahren. Der Kleine will schließlich bewegt werden und Gepäck wird ja, wie man weiß, in der Regel überschätzt, vor allem von besseren Hälften. Wir sind nur zwei Wochen in Frankreich, im Jura, zum Wandern, bis dahin sind es schlappe 400 Kilometerchen, das kriegen wir doch wohl noch hin, oder? Die Frau ist nur mäßig begeistert. Die Anfahrt gestaltet sich leicht, wir fahren einen Mix aus Landstraße und später französische Autobahn, das Wetter spielt mit, alles gut. Bis zur Abfahrt. Wir verlassen die Autobahn und fahren auf kleinen Straßen in Richtung Berge. Bereits im ersten Ort haben wir ein Problem: Die Franzosen fahren gerne wie die Henker und haben daher in der Ortsmitte 30er Zonen mit kleinen Hindernissen, sprich Schwellen, installiert. Vollbremsung und unter Ausnutzung des Gehwegs langsames Überfahren derselben, die Ölwanne sitzt trotzdem

*Holiday season! When you wake up in the morning, look at the alarm clock and jump out of bed shouting 'Damn, damn, damn!' and only while brushing your teeth does it dawn on you that something is wrong because there is unusually no traffic on the street and no children shouting on their way to school, the penny may drop. So, back to bed and wake up slowly. In fact, the best wife ever booked our holiday weeks ago – our first holiday just the two of us in 19 years, as our wonderful daughter is going away without her parents this year. (Is it called a generational contract when children suddenly go away on their own without their parents, but their parents still have to pay for it???)*

*Therefore, with laborious persuasion, I suggested, completely selflessly of course, that we take the Seven on holiday again. After all, the little one needs to be driven, and luggage is usually overestimated, especially by better halves. We're only going to France for two weeks, to the Jura, for hiking. It's a mere 400 kilometres, so we can manage that, can't we? My wife is only moderately enthusiastic. The journey there is easy, we drive a mix of country roads and later French motorways, the weather is good, everything is fine. Until we exit. We leave the motorway and drive on small roads towards the mountains. We already have a problem in the first village: the French like to drive like maniacs and have therefore installed 30 km/h zones with small obstacles, i.e. speed bumps, in the centre of the village. We slam on the brakes and slowly drive over them using the pavement, but*



leicht auf. „Merde alors!“ sagt der Franzose dazu. „Schöne Scheiße!“ Wenn das jetzt so weitergeht haben wir ein größeres Problem, ich habe gerade mal 8 Zentimeter zwischen Ölwanne und Straße. Also erst mal rechts ran an die nächste Bar und einen Café bestellt. Wir beratschlagen und erkundigen uns vorsichtig beim Café-Chef, ob diese Dinger wohl überall zu erwarten sind. Er wiegt bedächtig den Kopf – die Schwellen hat es in jedem Ort, manchmal sogar mehrfach. Was soll ich sagen – wir sind noch am gleichen Tag wieder zurück gefahren, haben unser Gepäck ins Alltagsauto geladen und am nächsten Tag nochmal von vorn losgefahren. War auch besser so, die Ölwanne vom Kleinen hatte nämlich einen feinen Riss und als wir 2 Wochen später wieder zuhause ankommen habe ich einen Liter Öl auf dem Garagenboden. Vom süffisanten Grinsen der Gattin einmal abgesehen... (to be continued)

*the oil pan still touches the ground slightly. 'Merde alors!' says the Frenchman, 'What a mess!' If this continues, we'll have a bigger problem, as I only have 8 centimetres between the oil pan and the road. So, we pull over at the next bar and order a coffee. We discuss the situation and cautiously ask the café manager whether these things are to be expected everywhere. He shakes his head thoughtfully – there are speed bumps in every town, sometimes even several. What can I say – we drove back the same day, loaded our luggage into our everyday car and set off again the next day. It was better that way, because the oil pan on the little one had a fine crack and when we arrived back home two weeks later, I found a litre of oil on the garage floor. Not to mention my wife's smug grin... (to be continued)*

# Horse Power...

Text und Fotos aus Lowflying 06/2025

Dass Caterham nach einem neuen langfristigen Motorenpartner gesucht hat, nachdem die Lieferung von Sigma-Motoren eingestellt wurde und das Unternehmen Duratec-Motoren horten musste, als diese den Status „Last Time Buy“ erreichten, ist kein Geheimnis. Die kürzlich bekannt gegebene Partnerschaft mit Horse Technologies für die Motoren der Academy Championship 2026 kam jedoch für viele überraschend. Lowflying hat mit Simon Lambert, Leiter Motorsport und Kundenbindung bei Caterham, gesprochen.

Doch zunächst einmal: Was konnten wir der Pressemitteilung vom April entnehmen? Das Fahrzeug der Caterham Academy für das Jahr 2026 wird von einem 1,3-Liter-Vierzylinder-HR13-Turbomotor von Horse Technologies angetrieben. Dieser Motor verfügt über Direkteinspritzungstechnologie und liefert dank einer speziellen Abstimmung eine Spitzenleistung von 130 PS. Die Fahrzeuge der Academy (ehemals „Scholarship“) wurden im Laufe der Jahre von verschiedenen Motoren angetrieben: vom Ford Crossflow über den Ein-Nockenwellen-Vauxhall bis hin zum Rover K-Series und zuletzt dem Ford Sigma, der die Serie seit 2008 antreibt. Aus den verfügbaren Zahlen geht hervor, dass die von Horse Technologies angetriebenen Fahrzeuge im Vergleich zu den auslaufenden Sevens mit Sigma-Motor gut abschneiden werden: Sie erreichen eine maximale Leistung von 130 PS gegenüber 125 PS und ein maximales Drehmoment von 176 Nm bei 5.150 U/min gegenüber 150 Nm bei 4.800 U/min. Es bleibt abzuwarten, wie sich der Charakter des Motors durch die heutzutage weit verbreitete Zwangsaufladung verändern wird. Doch wer schon einmal einen Seven 160/170 mit Suzuki-Motor auf der Rennstrecke gefahren ist, weiß, wie unterhaltsam diese turbogeladenen Fahrzeuge sein können.

Und was ist mit Horse Technologies? Dabei handelt es sich um einen Geschäftsbereich von Horse Powertrain, der Hybrid- und Verbrennungsmotoren, -systeme sowie Komponenten wie Getriebe, Motoren, Batterien und Leistungselektroniksysteme entwickelt und herstellt. Das Unternehmen wurde als Joint Venture zwischen Aurobay (Geely), HORSE (Renault-Gruppe) und dem dritten Partner Aramco gegründet. Aramco will sein Know-how im Bereich synthetischer Kraftstoffe einbringen. Mit rund 9.000 Mitarbeitern ist Horse Technologies an elf Standorten in sieben Ländern vertreten. Der HR13-Motor wird im spanischen Werk Valladolid Motores von Horse Technologies produziert.

Obwohl Caterham ausdrücklich betont hat, dass diese Ankündigung

ausschließlich die Lieferung von Motoren für die Academy-Meisterschaft betrifft, gab es in den Medien sofort Spekulationen, dass dieser Motor die Grundlage für die zukünftige Modellpalette der Straßenwagen von Caterham bilden könnte. Schließlich gibt es Anzeichen dafür, dass er problemlos für höhere Leistungsstufen ausgelegt werden kann. Unabhängig davon, wie die langfristige Strategie des Unternehmens aussehen mag, hat Caterham angekündigt, einige der gründlichsten Produkttests durchzuführen, die das Unternehmen je durchgeführt hat, um dieses Auto für seine Academy-Kunden fertigzustellen. Wir warten mit angehaltenem Atem auf weitere Informationen und hoffen, dass das neue Auto bald vorgestellt wird.

## **Zunächst einmal, vielen Dank für das Gespräch, Simon. Welche Überlegungen waren für Caterham bei der Auswahl eines Motorpartners am wichtigsten?**

Die Auswahl eines Motorenpartners ging Hand in Hand mit der Suche nach einem geeigneten Antrieb.

Wir pflegten eine langjährige Beziehung zu Ford, doch das Unternehmen hatte kein Produkt, das unseren Anforderungen entsprach. Überrascht hat uns die Anzahl der OEMs, die offen für eine Zusammenarbeit mit uns waren. Neben dem richtigen Motor brauchten wir einen Partner, der kleine Stückzahlen liefern konnte, und vor allem ein Produkt mit einer klaren zukünftigen Lebensdauer. HORSE Technologies erfüllte all diese Anforderungen.

## **Wie kam es zu der Zusammenarbeit mit Horse Technologies?**

HORSE war einer von mehreren Herstellern, an die wir uns direkt gewandt haben. Wir waren erfreut darüber, wie schnell und enthusiastisch sie auf uns reagierten.

## **Caterham hat in der Automobilbranche insgesamt nur ein geringes Volumen. Wie einfach ist es also, die Aufmerksamkeit der großen Hersteller für ein Projekt wie dieses zu**



**Simon Lambert - Leiter Motorsport und Kundenbindung**  
**Simon Lambert - Chief Motorsport Officer and Head of Customer Engagement**

*The fact that Caterham has been looking for a new long-term engine partner after supplies of Sigma engines ceased and the company had to stockpile Duratec engines when they reached “last time buy” status is no secret, but the recent announcement of a partnership with Horse Technologies for 2026 Academy Championship engines came as a surprise to many. Lowflying got the lowdown with Caterham’s Chief Motorsport Officer and Head of Customer Engagement, Simon Lambert.*

But first of all, what did we learn from April’s press release? The 2026 Caterham Academy car will be powered by Horse Technologies’ 1.3 litre, four-cylinder HR13 turbo-charged engine. Featuring direct injection technology, with bespoke tuning this engine will deliver peak power of 130bhp. Over the years, Academy (formerly “Scholarship”) cars have been powered by a variety of powerplants, evolving from Ford Crossflow to single-cam Vauxhall to Rover K-Series and most recently to the Ford Sigma which has propelled the series since 2008. From the raw figures available, it would appear that the performance of the Horse Technologies-powered cars will compare favourably to the outgoing Sigma-engined Sevens, with a max power of 130bhp compared to 125bhp, and a peak torque of 176Nm at 5,150rpm vs 150Nm at 4,800rpm. It will be of course be interesting to see how different the engine’s character will be because of the forced induction that’s so common in engines these days, but anyone who has experienced a Suzuki-powered Seven 160/170 on track will know just how entertaining those turbo-charged cars can be to drive.

And as for Horse Technologies? They are a division of Horse Powertrain that develops and manufactures hybrid and combustion engines and systems as well as components such as gearboxes, motors, batteries and power electronics systems. With some 9,000 employees across eleven sites in seven countries, the company was formed as a joint venture between Aurobay (Geely), HORSE (Renault Group) and a third partner, Aramco which aims to bring in expertise in synthetic fuels. The HR13 engine is produced at Horse Technologies’ Valladolid Motores plant in Spain.

Although Caterham have been at pains to specify that this announcement relates solely to the supply of engines for the Academy championship, media speculation was imme-

diately rife that this powerplant could yet form the basis for Caterham’s future road car line-up, particularly as indications are that it should easily be capable of higher states of tune. Whatever the company’s long-term strategy may turn out to be, it has indicated that it is undertaking some of the most in-depth product testing it has ever done to get this car ready for its Academy customers. We await further information with bated breath, and look forward hopefully to seeing the new car breaking cover soon.

## **Thanks for talking with us, Simon. Firstly, what were Caterham’s key considerations when it came to choosing an engine partner?**

Selecting an engine partner went hand-in-hand with identifying a suitable power unit.

We have enjoyed a very long-standing relationship with Ford, but they did not have a product that suited our requirements. What did surprise us was the number of OEMs that were open to working with us. Beyond the right engine, we needed a partner with a mechanism for low-volume supply and, crucially, a product with a clear future lifespan. HORSE Technologies ticked all the boxes.

## **How did the relationship with Horse Technologies first come about?**

HORSE was one of several manufacturers we approached directly. We were pleased with how quickly and enthusiastically they engaged with us.

## **Caterham’s volume is small in the general automotive landscape. How easy is it to get the attention of the major manufacturers for a project like this?**

Surprisingly so. We may be a tiny company, but the Seven clearly has global recognition. That resonance opens doors, even at major OEMs. For example, when the Duratec was coming to the end of its production



#### gewinnen?

Überraschenderweise einfach. Wir sind zwar ein kleines Unternehmen, aber der Seven genießt weltweit eindeutig Anerkennung. Diese Resonanz öffnet Türen, sogar bei großen OEMs. Als die Produktion des Duratec auslief, standen uns die Führungskräfte von Ford in Detroit zur Verfügung und verlängerten speziell für uns die Produktion - vor allem aufgrund ihrer persönlichen Erfahrungen mit dem Seven.

#### Wie viel Arbeit muss Caterham am HR13-Motor leisten, damit dieser für den Einsatz im Seven geeignet ist?

Unser Ziel ist es, so wenige Änderungen wie möglich vorzunehmen. Unvermeidlich werden jedoch einige Anpassungen am Package erforderlich sein, z. B. die Umleitung des Auspuffs und die Anpassung der Konfiguration von Quer- auf Längseinbau.

#### Welche Anpassungen mussten am Seven-Chassis vorgenommen werden, um diesen Motor aufzunehmen? Der Prototyp scheint auf einem SV-Fahrgestell zu basieren und der Motorraum wirkt ziemlich voll.

Jeder moderne Motor würde Herausforderungen in Bezug auf das Packaging mit sich bringen. Während uns das SV-Chassis während der Entwicklung mehr Spielraum bot, wird das Academy-Auto das S3-Chassis beibehalten. Es wird jedoch Änderungen unter der Haube geben. Eine Nachrüstung von HR13 in älteren Autos wird nicht möglich sein.

#### Ist das Gewicht mit dem der aktuellen

#### Antriebsstränge vergleichbar? Oder müssen Änderungen an der Aufhängung, z. B. hinsichtlich der Dämpfer- und Federraten, vorgenommen werden?

Der Basis-Motor HR13 ist tatsächlich leichter als der Sigma. Berücksichtigt man jedoch den Turbo und andere Zusatzsysteme, ist das Gesamtgewicht vergleichbar. In Kombination mit Änderungen an anderen Stellen des Antriebsstrangs wird das Gesamtpaket ähnlich oder sogar leichter sein. Die Feder- und Dämpferaten sind Teil des Entwicklungsprogramms.

#### Auf welcher Seite befindet sich der Auspuffausgang?

Wie bei unserem aktuellen Ford-Produkt wird der Auspuff auf der rechten Seite austreten. Der Katalysator wird jedoch im Motorraum sitzen und über ein einziges Rohr verfügen, das durch die Seitenverkleidung austritt (ähnlich wie bei der K-Serie).

#### Können Sie uns auch etwas über den Rest des Antriebsstrangs, also Getriebe, Differential usw., sagen?

Der HR13 wird mit einem Sechsgang-Getriebe von Mazda kombiniert. Die Kraftübertragung auf die Räder erfolgt dabei über ein speziell für Caterham entwickeltes Differential, das in Zusammenarbeit mit einem US-amerikanischen Partner entstand.

#### Erwarten Sie, dass die Rundenzeiten schneller, langsamer oder ähnlich ausfallen wie bei den aktuellen Academy-Fahrzeugen?

Wir streben ähnliche oder etwas bes-

sere Rundenzeiten an, aber das ist nicht unser Hauptziel. Das Wichtigste ist, den Fahrern in ihrer ersten Rennsaison das richtige Erlebnis zu bieten.

#### Ist es wahrscheinlich, dass man bei den anderen Rennserien von Caterham mehr Leistung aus dem Motor herausholen kann?

Unser Motorsportprogramm basiert auf schrittweisen Änderungen von Federung und Handling. Leistungssteigerungen haben daher derzeit keine Priorität.

#### Die Aufladung scheint derzeit der Trend in der Automobilindustrie zu sein. Aber entspricht die Leistungsentfaltung den Anforderungen der Rennfahrer?

Die Ansicht, dass eine Turboaufladung nicht zum Seven passt, ist zunehmend überholt. Moderne Turbos sind ausgereift und reaktionsschnell. Wir haben mit HORSE und unserem neuen Partner für das Motormanagement zusammengearbeitet, um eine lineare Leistungsentfaltung zu gewährleisten. Die Fahrer werden insbesondere vom starken Drehmoment im unteren Drehzahlbereich beeindruckt sein.

#### In welcher Entwicklungsphase befinden Sie sich derzeit? Wie und wo wurden bzw. werden Tests durchgeführt?

Dies ist der am intensivsten getestete Motor, den wir je vorgestellt haben. Obwohl wir uns noch in einer frühen Phase der Entwicklung befinden, haben wir die physikalischen Tests größtenteils auf der Rennstrecke durchgeführt. Wir arbeiten derzeit mit Hochdruck daran, sicherzustellen, dass wir im Laufe dieses Jahres bereit für die Serienproduktion sind. ●

life, Ford's top brass in Detroit made themselves available and extended the run just for us, largely because of personal experiences with the Seven.

#### How much work is Caterham having to do to the HR13 engine to make it suitable for the Seven application?

Our aim is to make as few modifications as possible, but inevitably, there will need to be some changes for packaging, such as rerouting the exhaust and adapting the setup for a north-south installation.

#### What adaptations have had to be made to the Seven chassis to take this engine? The prototype appears to be based around an SV chassis and the engine bay looks pretty full...

Any modern engine was going to present packaging challenges. While the SV chassis gave us more room to work with during development for speed, the Academy car will retain the standard chassis, but there will be under-the-skin changes. It will not be possible to retro-fit HR13 to older cars.

#### Is the weight comparable to current powertrains or will there need to be suspension mods, such as new damper and spring rates?

The base HR13 engine is actually lighter than the Sigma. However,

once you factor in the turbo and other ancillary systems, total weight is comparable. Combined with changes elsewhere in the drivetrain, the overall package will be similar if not lighter. Spring and damper rates are part of the development programme.

#### Which side will the exhaust exit?

The exhaust will exit on the right-hand side, as with our current Ford product. However, the catalytic converter will sit within the engine bay, with a single pipe exiting through the side skin (reminiscent of the K-Series).

#### What can you tell us about the rest of the powertrain – gearbox, diff etc.?

The HR13 will be paired with a six-speed Mazda gearbox with the power delivered to the wheels through a bespoke Caterham differential, developed specifically in collaboration with a US-based partner.

#### Are you anticipating faster, slower or similar lap times compared to current Academy cars?

We are targeting lap times that are similar or slightly better, but ultimately this is not the primary focus. What matters most is delivering the right experience for the drivers in their first season of racing.

#### Is there likely to be the opportunity to get more power from the engine for other ladders in Caterham's race series?

Our motorsport ladder is built around progressive changes to suspension and handling, so power gains are not a priority right now.

#### Forces induction seems to be the way that the automotive industry is going at the moment. Does the power delivery suit the demands of the racing driver?

There is a perception that turbocharging will not suit the Seven, but that is increasingly outdated. Modern turbos are refined and responsive. We have worked with HORSE and our new engine management partner to ensure a linear power delivery. Drivers will be especially impressed by the strong low-end torque.

#### What stage in development are you currently at? How and where has/is testing being carried out?

This is the most extensively tested engine we have ever introduced. While still early in the development timeline, physical testing has taken place mostly on track. We are working intensively to ensure we are ready for Academy production later this year. ●



CEO Bob Lashley schließt den Vertrag mit Vertretern von Horse Technologies ab.  
CEO Bob Lashley seals the deal with Horse Technologies representatives

# Ein neues Kapitel, ein altes Herz: Die Classic Days auf Rittergut Birkhof

Es war eine Morgenstunde, wie sie nur der Spätsommer hervorbringt. Am 1. August 2025 hing die Luft über den Feldern von Willich noch klar und feucht, durchdrungen vom süßlichen Duft der Landwirtschaft und der Kühle der Nacht. Die ersten Sonnenstrahlen tanzten über das taufrische Gras des Ritterguts Birkhof und ließen die Konturen alter Gebäude und weitläufiger Paddocks in einem sanften Goldton leuchten. Es war nicht einfach nur der Beginn eines neuen Tages; es war die erste Morgendämmerung einer neuen Ära. Die Classic Days, das ehrwürdige Festival der Automobilkultur, öffneten zum 17. Mal ihre Pforten, doch diesmal nicht in der altherwürdigen Kulisse von Schloss Dyck, sondern auf einem neuen, unbekanntem Terrain.

Die Entscheidung, den Veranstaltungsort zu wechseln, war mehr als eine logistische Notwendigkeit. Sie war ein Sprung ins Ungewisse, ein mutiger Akt, der von einer leichten Wehmut begleitet wurde. Sechzehn Jahre lang waren die Classic Days untrennbar mit den majestätischen Alleen, den weitläufigen Wassergräben und dem prunkvollen Ambiente von Schloss Dyck verbunden gewesen. Der Ort war nicht nur eine Kulisse; er war Teil der Identität der Veranstaltung, eine Pilgerstätte für Enthusiasten aus ganz Europa. Würde der Zauber der Classic Days auf einen Acker, auf ein Rittergut im landwirtschaftlichen Umfeld, übertragbar sein? Könnten die Eleganz und die besondere Atmosphäre von Schloss Dyck auf den weitläufigen, schlichten Flächen von Birkhof neu erschaffen werden? Mit jedem warmlaufenden Motor und jedem gleitenden Fahrzeug, das seinen Platz auf dem Gelände suchte, wurde klar, dass dies die zentrale Frage war, die über dem gesamten Wochenende schwebte. Es war ein Lackmustest für die Essenz der Classic Days: Liegt ihre wahre Anziehungskraft in der historischen Pracht oder im Geist der Gemeinschaft, die sie über die Jahre geformt hat?

Die Geschichte der Classic Days ist eine Geschichte von Beständigkeit. Seit 2006, über einen Zeitraum von 16 Jahren, hatte das jährliche Treffen

eine Heimat auf Schloss Dyck gefunden. Das Festival hatte sich als einer der führenden „Gartenpartys“ Europas etabliert, ein Fest, bei dem der direkte Kontakt zwischen Fahrern, Fahrzeugen und dem Publikum im Vordergrund stand. Doch die Gewissheit dieser Kontinuität wurde durch die Ankündigung von umfassenden Renovierungs- und Restaurierungsarbeiten an Schloss Dyck erschüttert. Für die Organisatoren, insbesondere für den Eventdirektor Jochim Schürmann, stand damit eine der größten Herausforderungen in der Geschichte der Veranstaltung an: die Suche nach einem neuen Zuhause, das dem gewachsenen Ruf und der besonderen Seele des Events gerecht werden würde.

Die Entscheidung fiel auf das Rittergut Birkhof in der Nähe von Willich. Die Wahl mag auf den ersten Blick ungewöhnlich erscheinen. Der Wechsel von einem Jahrhunderte alten Wasserschloss zu einem landwirtschaftlich genutzten Gut war eine mutige, aber auch eine zwingende Wahl. Die Wehmut über den Abschied von der vertrauten Kulisse war spürbar, doch das neue Gelände bot ungeahnte Möglichkeiten. Insbesondere die weitläufigen Paddocks und der Platz für eine neue, eigens angelegte Prachtstraße, die „Birkhof-Allee“, versprachen, die Veranstaltung nicht nur aufzunehmen, sondern ihr sogar eine



# A New Chapter, an Old Heart: The Classic Days at Rittergut Birkhof

*It was a morning that only late summer can produce. On 1 August 2025, the air over the fields of Willich was still clear and damp, infused with the sweet scent of the countryside and the cool of the night. The first sunbeams danced across the dewy grass of the Birkhof country estate, making the contours of old buildings and extensive paddocks glow in a gentle golden hue. It wasn't merely the start of a new day; it was the first dawn of a new era. The Classic Days, the venerable festival of automotive culture, opened its doors for the 17th time, but this time not in the time-honoured setting of Schloss Dyck, but on new, unfamiliar ground.*

Switching the venue was more than a logistical necessity. It was a leap into the unknown, a bold move accompanied by a touch of melancholy. For sixteen years, the Classic Days had been inextricably linked with the majestic avenues, extensive moats, and magnificent ambience of Schloss Dyck. The place wasn't just a backdrop; it was part of the event's identity, a pilgrimage site for enthusiasts from all over Europe. Could the magic of the Classic Days be transferred to a field, to a country estate in a rural setting? Could the elegance and special atmosphere of Schloss Dyck be recreated on the vast, simple spaces of Birkhof? With every engine warming up and every vehicle gliding into place on the grounds, it became clear that this was the central question hanging over the entire weekend. It was a litmus test for the essence of the Classic Days: does their true appeal lie in the historical grandeur or in the spirit of the community that they've forged over the years?

The history of the Classic Days is a story of constancy. Since 2006, for a period of 16 years, the annual gathering had

found a home at Schloss Dyck. The festival had established itself as one of Europe's leading „garden parties,“ a celebration where direct contact between drivers, vehicles, and the public was paramount. However, the certainty of this continuity was shaken by the announcement of extensive renovation and restoration work at Schloss Dyck. For the organisers, especially event director Jochim Schürmann, this presented one of the biggest challenges in the event's history: the search for a new home that would live up to its growing reputation and special soul.

The decision was made to move to the Birkhof country estate near Willich. The choice might seem unusual at first glance. The move from a centuries-old moated castle to a working agricultural estate was a bold, yet necessary, one. The sadness of leaving the familiar setting was palpable, but the new grounds offered undreamt-of possibilities. In particular, the extensive paddocks and the space for a new, specially created main drive, the „Birkhof-Allee,“ promised not only to accommodate the event but also to give it a new, improved



neue, verbesserte Struktur zu verleihen. Der Umzug war nicht nur ein Ortswechsel; er war ein Katalysator für eine tiefere Transformation. Er veranlasste die Macher und die Besucher zu erkennen, dass die Seele der Classic Days nicht in den Steinmauern eines Schlosses wohnt, sondern in der Leidenschaft der Menschen und in den rollenden Kunstwerken aus Stahl und Leder.

Die Art und Weise, wie die Veranstaltung dieses neue Kapitel anging, war bemerkenswert. Anstatt zu versuchen, die Ästhetik des Schlosses zu imitieren, nahmen die Organisatoren die Besonderheiten des neuen Ortes an. Das Gelände von Birkhof, mit seinen großzügigen, offenen Flächen, bot eine andere Art von Atmosphäre – eine entspannte, bodenständige und freiere Umgebung, die sich als perfekt für das „Gartenparty“-Konzept erwies. Die Herausforderung bestand darin, die Eleganz und den respektvollen Umgang mit der Automobilgeschichte beizubehalten, während man gleichzeitig die Gelegenheit



nutzte, das Ereignis noch zugänglicher und unmittelbarer zu gestalten. Der Erfolg des Umzugs beweist, dass der wahre Wert der Marke „Classic Days“ in ihrem Publikum und dem kuratierten Erlebnis liegt, nicht in einer vorgegebenen Kulisse. Der Umzug war somit nicht nur ein notwendiger Schritt, sondern eine Chance, die sich die Veranstaltung nicht entgehen ließ.

Auch dieses Jahr rückte eine besondere Marke wieder bei den Classic Days an, um ihre Geschichte und ihre besondere Philosophie zu würdigen: der Caterham Car Club. Viele der minimalistischen, puristischen Sportwagen in den leuchtendsten Farben lackiert, versammelten sich um gemeinsam einen beeindruckenden Paddock zu füllen.

Jedes Fahrzeug war ein Zeugnis für die Philosophie, die Colin Chapman 1957 mit seinem Lotus Seven begründete und die Caterham bis heute mit fast unveränderter Form

fortführt: „Simplify, then add lightness“. Der Seven ist die Verkörperung der Essenz des Fahrens, ein Auto, das auf alles Überflüssige verzichtet, um die reine, unverfälschte Verbindung zwischen Fahrer, Maschine und Straße zu maximieren. Diese Philosophie spiegelt sich auch in der Gemeinschaft der Caterham-Fahrer wider. Es ist eine Gruppe von Enthusiasten, die sich weniger für protzige Statussymbole als vielmehr für das unverfälschte Erlebnis begeistern.

Das Treffen auf Birkhof wurde zu einem symbolträchtigen Ereignis, weil es über nationale Grenzen hinweg reichte. Es war eine Kooperation zwischen dem deutschen Caterham Car Club und seinen englischen Pendanten vom Caterham & Lotus Seven Club. Eine beträchtliche Anzahl von englischen Mitgliedern hatte sich auf eine lange Reise von der Insel begeben, um an dem Event teilzunehmen.



structure. The move wasn't just a change of location; it was a catalyst for a deeper transfor-



mation. It forced the creators and visitors to recognise that the soul of the Classic Days doesn't reside in the stone walls of a castle, but in the passion of the people and in the rolling works of art made of steel and leather.

The way the event approached this new chapter was remarkable. Instead of trying to imitate the castle's aesthetic, the organisers embraced the unique characteristics of the new location. The Birkhof grounds, with their generous, open spaces, offered a different kind of atmosphere—a relaxed, down-to-earth, and freer environment that proved perfect for the „garden party“ concept. The challenge was to maintain the elegance and respectful appreciation for



automotive history while using the opportunity to make the event even more accessible and immediate. The success of the move proves that the true value of the „Classic Days“ brand lies in its audience and the curated experience, not in a predetermined backdrop. The move was therefore not just a necessary step, but an opportunity that the event didn't let pass by.

This year, another special brand took centre stage at the Classic Days to honour its history and philosophy: the „Caterham Car Club“. Many of the minimalist, purist sports cars, painted in the most vibrant colours, gathered to fill an impressive paddock. Each vehicle was a testament to the philosophy that Colin Chapman founded in 1957 with his Lotus Seven, which Caterham continues today in an almost unchanged form: „Simplify, then add lightness.“ The Seven is the embodiment of the essence of driving, a car that dispenses with everything superfluous to maximise the pure, unadulterated connection between driver, machine, and road. This philosophy is also reflected in the community of Caterham drivers. It's a group of enthusiasts who are passionate about the unadulterated experience rather than ostentatious status symbols.

The gathering at Birkhof became a symbolic event because it transcended national borders. It was a cooperation between the German Caterham Car Club and its English counterparts from the „Caterham & Lotus Seven Club“. A



Ihre Anwesenheit war ein starkes Zeichen der Verbundenheit, ein klares Statement dafür, dass gemeinsame Leidenschaften, insbesondere die für ein so einzigartiges Fahrzeug, politische und geografische Differenzen überwinden können.

Jenseits der Caterham-Paddocks erstreckte sich eine Welt von zeitloser Schönheit und Ingenieurskunst. Die Classic Days auf Rittergut Birkhof boten eine atemberaubende Vielfalt an klassischen Fahrzeugen und Rennlegenden. Auf dem weitläufigen Gelände fanden sich nicht nur die „Racing Legends“, sondern auch ein Areal namens „Faszination Sportwagen“. Diese Bereiche boten einen Querschnitt durch die gesamte Automobilgeschichte, von den elegantesten Vorkriegsklassikern bis hin zu den brachialsten Rennwagen der Nachkriegszeit. Jeder Motor, jedes Design, jeder Chromgrill erzählte eine eigene Geschichte von Innovation, Geschwindigkeit und Stil.

Ein zentraler und besonders eleganter Bestandteil der Veranstaltung



war der Concours d'Élégance. Hier wurden 30 der exquisitesten Fahrzeuge aus dem gesamten Feld von einer Jury aus Experten begutachtet und bewertet.

Die eigentliche Magie der Classic Days liegt nicht nur in den Fahrzeugen selbst, sondern auch in der unvergleichlichen Atmosphäre, die sie schaffen. Die Veranstalter beschreiben das Event als eine „Gartenparty“ – ein Begriff, der die ungezwungene, einladende und familiäre Stimmung perfekt einfängt. Dieser Geist war auch am neuen Standort Rittergut Birkhof allgegenwärtig. Man hatte das Gefühl, auf einem großen Familientreffen zu sein, bei dem sich Freunde und Gleichgesinnte wiederfanden, um ihre gemeinsame Leidenschaft zu feiern. Die Atmosphäre war entspannter und direkter als bei vielen anderen hochkarätigen Events.

Eine der wesentlichen Stärken

der Veranstaltung ist der Zugang, den sie dem Publikum gewährt. Im Gegensatz zu manchen exklusiven Automobilshows, bei denen die Fahrzeuge hinter Absperrungen stehen, ermöglichen die Classic Days den unmittelbaren Kontakt. Das Publikum kann die ausgestellten Fahrzeuge aus der Nähe betrachten, die Besitzer nach der Geschichte und den Besonderheiten ihrer Schätze fragen und so eine persönliche Verbindung aufbauen. Dieser direkte Dialog ist ein wichtiger Pfeiler der Veranstaltung und trägt wesentlich zur lockeren und freundschaftlichen Stimmung bei.

Die Wahl des Ritterguts Birkhof erwies sich dabei als entscheidender Faktor für den Erfolg dieser Atmosphäre. Die weitläufigen, offenen Paddocks boten genügend Platz, um die Fahrzeuge aufzulockern und den Besuchern mehr Raum zum Flanieren zu geben. Der landwirtschaftliche Charakter des Geländes mit seinen



significant number of English members had made the long journey from the island to attend the event. Their presence was a strong sign of solidarity, a clear statement that shared passions, especially for such a unique vehicle, can overcome political and geographical differences.

Beyond the Caterham paddocks, a world of timeless beauty and engineering stretched out. The Classic Days at Rittergut Birkhof presented a breathtaking variety of classic vehicles and racing legends. On the sprawling grounds, not only were there the 'Racing Legends,' but also an area called 'Fascination Sports Cars.'

These areas offered a cross-section of automotive history, from the most elegant



people gathered to celebrate their shared passion. The atmosphere was more relaxed and direct than at many other high-calibre events.

One of the key strengths of the event is the access it gives to the public. Unlike some exclusive motor shows where vehicles are roped off, the Classic Days encourage close contact. The public can view the displayed vehicles up close, ask the owners about the history and special features of their treasures, and build a personal connection. This direct dialogue is a key pillar of the event and contributes significantly to the relaxed and friendly atmosphere.

The choice of Rittergut Birkhof proved to be a decisive factor for the success of this atmosphere. The expansive, open paddocks provided enough space to spread the vehicles out and give visitors



pre-war classics to the most brutal post-war racing cars. Every engine, every design, every chrome grille told its own story of innovation, speed, and style.

A central and particularly elegant component of the event was the Concours d'Élégance. Here, 30 of the most exquisite vehicles were scrutinised and judged by a panel of experts.

The real magic of the Classic Days lies not just in the vehicles themselves, but also in the unparalleled atmosphere they create. The organisers describe the event as a "garden party" – a term that perfectly captures the informal, inviting, and family-like mood. This spirit was omnipresent at the new Birkhof location. It felt like being at a large family reunion, where friends and like-minded



Scheunen und Feldern verlieh der „Gartenparty“ eine neue, authentische Note. Es war eine Umgebung, die weniger von aristokratischer Formalität als von ehrlicher, bodenständiger Leidenschaft geprägt war. Dieser neue physische Raum schien die Kernidentität der Classic Days sogar noch zu verstärken. Er bewies, dass die Veranstaltung ihren Erfolg nicht der Kulisse von Schloss Dyck verdankte, sondern der Qualität der Exponate, der Leidenschaft der Teilnehmer und der visionären Umsetzung des „Gartenparty“-Konzepts durch die Organisatoren. Die Veränderung des Standorts hat somit nicht nur eine Anpassungsfähigkeit demonstriert, sondern auch die wahre, unveränderliche Seele der Classic Days eindrucksvoll unter Beweis ge-



sen. Die Wehmut über den Abschied ist dem Optimismus und der Vorfreude auf die Zukunft gewichen. Mit Blick auf die Zukunft kann man mit Sicherheit sagen, dass die Classic Days auch weiterhin das Herz der Automobilkultur schlagen lassen werden, ganz gleich, wo die Straße sie hinführt.

Und für die Jahre 2026 und 2027 werden die Ziele noch höher gesteckt: Die Enthusiasten von Caterham sollen nicht nur aus Deutschland und England, sondern auch von Norwegen bis Italien und Frankreich zu diesem internationalen Treffen eingeladen werden. Besonders 2027, wenn der Seven seinen 70. Geburtstag feiert.

Das wäre doch dann eine extra Parade wert – oder? ●

stellt.

Die 17. Classic Days auf Rittergut Birkhof endeten mit einem triumphalen Gefühl. Der „Sprung ins Ungewisse“ hatte sich ausgezahlt. Die Besucher strömten in großer Zahl herbei, und das neue Gelände hatte die Veranstaltung nicht nur aufgenommen, sondern ihr auch eine neue, dynamische Dimension verliehen. Der Erfolg des Wochenendes war ein klarer Beweis dafür, dass die Classic Days eine Marke sind, deren Wert in ihrer Community und ihrem einzigartigen Konzept liegt, und nicht in einer spezifischen geografischen Verankerung.

Die Geschichte der Classic Days auf Birkhof ist eine inspirierende Erzählung über Veränderung und Beständigkeit. Sie zeigt, wie eine sorgfältig kuratierte Veranstaltung, deren Wurzeln in der Leidenschaft und im Miteinander liegen, auch in einer neuen Umgebung gedeihen und blühen kann. Das Rittergut Birkhof hat sich als würdiger Nachfolger für das ehrwürdige Schloss Dyck erwie-



more room to wander. The agricultural character of the grounds, with its barns and fields, gave the „garden party“ a new, authentic flavour. It was an environment shaped less by aristocratic formality and more by honest, down-to-earth passion. This new physical space seemed to reinforce the core identity of the Classic Days even more. It proved that the event owed its success not to the backdrop of Schloss Dyck, but to the quality of the exhibits, the passion of the participants, and the organisers' visionary implementation of the „garden party“ concept. The change of location thus not only demonstrated adap-



tability but also impressively proved the true, unchanging soul of the Classic Days.

The 17th Classic Days at Rittergut Birkhof ended with a triumphant feeling. The „leap into the unknown“ had paid off. Visitors flocked in large numbers, and the new grounds had not only accommodated the event but also given it a new, dynamic dimension. The success of the weekend was clear proof that the Classic Days is a brand whose value lies in its community and unique concept, and not in a specific geographical location.

The story of the Classic Days at Birkhof is an inspiring narrative about change and

constancy. It shows how a carefully curated event, whose roots lie in passion and togetherness, can thrive and flourish in a new environment. Rittergut Birkhof has proven to be a worthy successor to the venerable Schloss Dyck. The melancholy about the farewell has given way to optimism and anticipation for the future. Looking ahead, it's safe to say that the Classic Days will continue to make the heart of automotive culture beat, no matter where the road takes them.

And for 2026 and 2027, the goals are set even higher: the Caterham enthusiasts are to be invited not only from Germany and England but also from Norway, Italy, and France to this international meeting, which will soon take place. Especially in 2027, when the Seven celebrates its 70th birthday.

That would surely be worth an extra parade, wouldn't it? ●

# CR-Modelltechnik

Carbon- und Glasfaserteile für Deinen Caterham - handgemacht in Deutschland, seit über 30 Jahren!

**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](http://www.cr-modelltechnik.de)

CR-Modelltechnik  
Christof Rothe  
Bahnhofstraße 5  
35759 Driedorf / Roth

Tel.: 02775 / 5788610  
E-Mail:  
[c.r@cr-modelltechnik.de](mailto:c.r@cr-modelltechnik.de)



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



The Home of British Sportcars



- 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

87466 Oy-Mittelberg  
Gewerbepark 6

[www.brit-sport.de](http://www.brit-sport.de)  
Tel: +49 8366 9880488

**JUBU Performance GmbH**

Saxenegg 3a | A-4323 Münzbach  
+43 7264 20175  
[office@jubu-performance.com](mailto:office@jubu-performance.com)

[www.jubu-performance.com](http://www.jubu-performance.com)  
[youtube.com/jubuperformance](https://youtube.com/jubuperformance)  
[fb.com/jubuperformance](https://fb.com/jubuperformance)

[www.caterham-austria.at](http://www.caterham-austria.at)  
[office@caterham-austria.at](mailto:office@caterham-austria.at)  
[fb.com/caterham-austria](https://fb.com/caterham-austria)





# Das Interview aus der Szene

Adrian beantwortet die magischen Sevenfragen.

Hallo Adrian, danke, dass Du Dir die Zeit nimmst und uns die magischen Sevenfragen für unsere Leser beantwortest.

## Wer bin ich?

Ich heiße Adrian Baur und steuere langsam aber sicher auf die 40 zu. Meinen Vornamen kennen die meisten vermutlich bereits aus dem Forum, aber der Nachname dürfte Vielen noch neu sein. Ich komme ursprünglich aus dem Süden - um genau zu sein, aus Biberach an der Riß. In dieser Region ist die Version „Baur“ ohne „e“ recht verbreitet, es handelt sich bei der Schreibweise also nicht um einen Tippfehler. Studium und Arbeit haben mich dann zuerst nach Karlsruhe und seit 2016 in die Kurpfalz nach Mannheim verschlagen.

## Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt?

Nachdem ich bereits im Alter von zwei Jahren von meinem Opa Hammer und Nagel in die Hand gedrückt bekommen habe (und ja, ich besitze noch alle Finger - das ändert sich hoffentlich auch nicht mehr) und mein Onkel mich regelmäßig in seinem Oldtimer mitgenommen hat, habe ich mich nach dem Abitur für ein Maschinenbaustudium entschieden.

Aus meiner ursprünglichen Idee, Fahrzeugtechnik zu vertiefen, wurde dann allerdings nichts. Nach meinen zwei Jahren in der Formula Student und der Fertigung diverser CFK-Teile entschied ich mich für die Kunststofftechnik. An mein Studium schlossen sich einige Jahre bei einem Spritzgussunternehmen an, bevor ich als Entwicklungsingenieur zu meinem jet-

zigen Arbeitgeber wechselte, einem großen Unternehmen für technische Elastomere.

## Was steht in meiner Garage?

Auf meinen beiden Sammelgaragenstellplätzen stehen neben meinem

inzwischen doch schon in die Jahre gekommenen Mountainbike ein Tesla Model 3 und der Seven. Es mag für einige Petrolheads nicht nachvollziehbar sein, aber das Model 3 ist für mich das fast perfekte Alltagsauto. Ich muss allerdings zugeben, dass man die Tätigkeit des „Autofahrens“ in einem



# An interview from the scene

Adrian answers the magical seven questions.

*Hello Adrian, Thank you for taking the time to answer our magic seven questions.*

## Who am I?

*My name is Adrian Baur and I'm slowly but surely approaching 40.*

*Most people probably know my first name from the forum, but my surname might be new to many. I'm originally from the south—Biberach an der Riß, to be precise. In that region, the „Baur“ spelling without an „e“ is quite common, so it's not a typo. My studies and work first took me to*

*Karlsruhe and then, since 2016, to the Kurpfalz region of Mannheim.*

## How do I earn a living?

*After my grandad handed me a hammer and nail at the age of two (and yes, I still have all my fingers—and I'm hoping it stays that way) and my uncle regularly took me for rides in his classic car, I decided to study mechanical engineering after my A-levels.*

*My initial idea of specialising in automotive engineering didn't work out. After two years in Formula Student and manufacturing various carbon fibre parts, I decided on plastics technology. My studies were followed by a few years at an injection moulding company before I switched to my current employer, a large technical elastomer company, as a development engineer.*

## What's in my garage?

*In my two shared garage spaces, alongside my mountain bike which is now getting on a bit, there's a Tesla Model 3 and the Seven. It might be incomprehensible to some petrolheads, but for me, the Model 3 is the almost perfect everyday car. However, I have to admit that you don't really „drive“ a Model 3 to get from A to B; you just get there.*

*As a passionate driver, I had to find a second car where I was still required as the driver. For this reason, I bought a Seven last year and, in my opinion, found the perfect complement to the Model 3.*

## Racing driver or Sunday driver?



Model 3 nicht mehr wirklich ausübt, um von A nach B zu kommen.

Als leidenschaftlicher Autofahrer musste ich also ein Zweitfahrzeug finden, bei dem ich noch als Fahrer gefragt bin. Aus diesem Grund habe ich mir letztes Jahr einen Seven zugelegt und damit die aus meiner Sicht perfekte Ergänzung zum Model 3 gefunden.

#### Rennfahrer oder Blümchenpflücker?

Für mich schließt das eine das andere nicht aus – der Mix macht's. Vom Gokart über die Formula Student bis hin zu 1-2 Trackdays mit meinem ersten eigenen Auto (einem Ford Fiesta ST) machte es mir schon immer durchaus Spaß, im Kreis zu fahren. Hoffentlich ist es nicht mehr allzu lange, bis ich auch den Seven mal auf einem Trackday bewegen kann.

Ich nehme allerdings auch sehr gerne an Ausfahrten des Caterham Clubs teil, unterhalte mich mit Gleichgesinnten oder fahre meine eigenen Touren im Odenwald – soweit es meine Freizeit zulässt.

#### Was steht in meiner Garage, wenn ich im Lotto gewinne?

Auch wenn ich ehrlich gesagt keine weiteren Fahrzeuge vermisste, gibt es natürlich den ein oder anderen Traum, den ich mir bei unausschöpfbarem Kapital wohl noch verwirklichen würde.

Zuerst ein schönes Alltagsauto, irgendetwas Elektrisches mit viel Platz – allerdings nicht von Tesla. Danach noch ein kleines Zweitfahrzeug, z.B. wieder ein Fiesta ST. Ich habe das Fahrzeug damals als einziges Auto wirklich sehr gern gefahren, aber es würde irgendwann einfach zu klein.

Nun zum spannenden Teil, den Spaßfahrzeugen. Ein Seven darf hier natürlich nicht fehlen – das wäre dann mein aktueller 485, denn mit einem R500 hätte ich in Deutschland Angst, bei einer Polizeikontrolle zu Fuß nach Hause gehen zu müssen. Ansonsten ist die persönliche Liste an Traumfahr-

zeugen lang: Die Top 3 wären aktuell der Lamborghini Miura, der BMW E9 CSL und der Porsche Carrera GT.

#### Wer ist mein liebster Rennfahrer?

Das Wort „liebster“ ist hier vielleicht doch etwas übertrieben, da ich nicht unbedingt Fan eines bestimmten Fahrers bin. Ganz nüchtern betrachtet muss man auf Grund des reinen fahrerischen Könnens hier Max Verstappen nennen. Ich bin mir bewusst, dass ich mit diesem Statement sicherlich nicht jeden wohlgesonnen stimmen werde, möchte es aber dennoch so hier gesagt haben. Charakterlich muss man ihn nicht mögen, aber er ist aus meiner Sicht der talentierteste Rennfahrer der letzten 25 Jahre – auf Grund meines eigenen Alters möchte ich nicht über Fahrer des letzten Jahrhunderts sprechen.

Es gibt ganz wenige, die so rennsportbesessen sind wie er – der zusätzlich zur Formel 1 diverse weitere Rennserien verfolgt, selbst aktiv Sim-Racing betreibt und junge Talente in seinem eigenen Rennteam fördert.

Wenn ich noch einen zweiten Fahrer nennen dürfte, würde ich mich für Kimi Räikkönen entscheiden. Wohl nicht einer der absolut besten, aber mit Sicherheit einer der unterhaltensamsten Fahrer, die ich bisher erleben durfte.

#### Bier oder Champagner?

Bei einer Wahl zwischen diesen beiden Optionen wäre es auf jeden Fall Bier. Schaumwein ist absolut nicht mein Ding, daher ist die Entscheidung einfach.

Wenn ich frei wählen könnte, würde ich mich für einen guten Gin Tonic bzw. als Fahrer für ein Bitter Lemon oder Ginger Beer entscheiden.

#### Der Caterham Car Club

Ist mit meinen ersten Eventteilnahmen, der geplanten Englandrundfahrt und den „insert random day of

the week here“-Talks bereits jetzt ein wichtiger Teil meines Caterham-Fahrerlebens geworden. Ich würde hier jetzt Tobias zitieren, aber das lässt sich nicht so gut abdrucken. Dennoch hat er, meiner Meinung nach, recht – zumindest was die Clubmitglieder betrifft. Bisher habe ich alle als sehr angenehme Zeitgenossen erleben dürfen und freue mich schon auf die nächsten Treffen.

#### Was mache ich außer Seven?

Meine Freizeit verbringe ich gerne mit Musik und spiele E-Gitarre in einer Band (zu einem Vermerk in „Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt“ hat es aber noch nicht ganz gereicht). Weitere Hobbys sind Kochen und PC.

#### Der schlimmste Augenblick im Auto

War eine Fahrt in Kolonne, als ich mit 18 ziemlich frisch meinen Führerschein hatte. Vor mir fuhr mein Klassenkamerad im Landrover seiner Eltern, es ging innerorts leicht bergab und es regnete. Vor ihm fuhr ein weiteres Auto, das ich aber nicht sehen konnte. Als dieses sich dann sehr kurzfristig dazu entschied, links in eine Einfahrt abbiegen zu müssen, und der Landrover eine Vollbremsung einlegte, konnte ich leider nicht mehr rechtzeitig reagieren und bin voll in dessen Anhängerkupplung gerutscht.

Zum Glück war es nur ein Blechschaden, aber der hatte sich ganz schön gewaschen. ●



*For me, one doesn't exclude the other—it's all about the mix. From go-karting to Formula Student and one or two track days with my first car (a Ford Fiesta ST), I've always enjoyed going around in circles. I'm hoping it won't be too long before I can take the Seven on a track day as well.*

*However, I also really enjoy taking part in the Caterham Club's drives, chatting with like-minded people, or driving my own tours in the Odenwald—as much as my free time allows.*

#### What's in my garage if I win the lottery?

*Even though I honestly don't miss any other cars, there are of course a few dreams that I'd probably fulfil if I had inexhaustible capital.*

*First, a nice daily driver, something electric with lots of space—but not a Tesla. Then a small second car, e.g., another Fiesta ST. I really enjoyed driving that car as my only car, but it just got too small at some point.*

*Now for the exciting part, the fun cars. A Seven would, of course, have to be there—that would be my current 485, as with an R500 in Germany I'd be worried about having to walk home after a police check. Otherwise, my personal list of dream cars is long: the top 3 are currently the Lamborghini Miura, the BMW E9 CSL, and the Porsche Carrera GT.*

#### Who is my favourite racing driver?

*The word „favourite“ is perhaps a bit of an exaggeration here, as I'm not necessarily a fan of one particular driver. Looking at it purely objectively, you have to mention Max Verstappen because of his driving skill alone. I'm aware that this statement will certainly not please everyone, but I still wanted to say it. You don't have to like his character, but in my opinion, he's the most talented racing driver of the last 25 years—due to my own age, I don't want to talk about drivers from the last century.*

*There are very few who are as obsessed with racing as he is—he follows various other racing series in addition to Formula 1, actively does sim racing himself, and supports young talents in his own racing team.*

*If I were allowed to name a second driver, I would choose Kimi Räikkönen. Probably not one of the absolute best, but certainly one of the most entertaining drivers I've had the pleasure of seeing.*

#### Beer or Champagne?

*If I had to choose between those two options, it would definitely be beer. Sparkling wine is absolutely not my thing, so the decision is easy.*

*If I could choose freely, I would go for a good gin and tonic or, as the driver, a bitter lemon or ginger beer.*

#### The Caterham Car Club

*With my first event attendance, the planned tour of England, and the „insert random day of the week here“ talks, it has already become an important part of my life as a Caterham driver. I would quote Tobias here, but it wouldn't be very printable. Nevertheless, in my opinion, he's right—at least as far as the club members are concerned. So far, I've found everyone to be a very pleasant person and I'm already looking forward to the next meetings.*

#### What do I do besides Seven?

*I like to spend my free time with music by playing the electric guitar in a band (it wasn't quite enough to earn a mention in „How I earn a living“). Other hobbies include cooking and PCs.*

#### The worst moment in a car

*It was a drive in a convoy when I was 18 and had just got my driving licence. My classmate was driving his parents' Land Rover in front of me; it was slightly downhill in town and it was raining. There was another car in front of him, but I couldn't see it. When that car decided to turn left into a driveway at the last minute and the Land Rover slammed on the brakes, I couldn't react in time and drove straight into its tow bar.*

*Luckily, it was only a bump, but it was a pretty bad one. ●*



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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer



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



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



# 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)



## 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](mailto:sales@redlinecomponents.co.uk)

☎ +44 1883 346515

🏠 [www.redlinecomponents.co.uk](http://www.redlinecomponents.co.uk)

## 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](mailto:info@archmotor.co.uk)

# DER WELTMEISTER

## Caterham JPE

Story von Martin Stather

Caterham war lange Jahre nicht gerade dafür bekannt, Geld wie Heu zu haben. Natürlich wurden immer wieder neue Modelle vorgestellt und meist waren die dann etwas schneller unterwegs als die Vorgänger. Investiert wurde also trotzdem.

Wir schreiben das Jahr 1992 und Graham Nearn hat dieses Mal etwas ganz Besonderes vor. Er will nicht nur ins Guinness Buch der Rekorde mit einem Auto, das die Null auf Hundert

Kaufpreis für das fertige Auto lag bei 34.950 Pfund Sterling.

Nearn wollte am absehbaren Ende einer Ära ungezügelter PS-Kraft ein ultimatives Auto erschaffen, da



schneller absolviert wie jedes andere Serienauto auf dem Planeten, nein, auch Geld spielt bei diesem Modell ausnahmsweise mal keine Rolle. Allein die Kosten für den Motor wurden auf 13.000 Pfund Sterling geschätzt, damals etwa 35.750 D-Mark, im heutigen Äquivalent wohl so ziemlich die gleiche Summe in Euro, wenn man die Kaufkraft zugrunde legt. Der

am Horizont bereits neue Regelungen bezüglich Ausstoß von Abgasen zu erkennen waren. Swindon Racing Engines (SRE) war da der geeignete Partner, da sie einen Vauxhall/Opel-Motor mit 2 Litern nach British Touring Car Championship-Regeln bauten. Die Kompression war 12,0:1, bei 7750 Umdrehungen lieferte er 250 PS, verbaut war eine Weber Al-



pha-Einspritzung und bei nur 530 kg Gewicht schaffte der JPE die Null auf Hundert in 3,6 Sekunden – genug für das Guinness Buch der Rekorde.

Zunächst aber einmal zur Bezeichnung JPE. Was sollte das bedeuten? Caterham engagierte einen früheren Formel 1 – Fahrer, Jonathan Palmer, der mithelfen sollte, das Auto perfekt abzustimmen. Jonathan Charles Palmer wurde am 7. November 1956 in Lewisham, London, geboren. Seine in der Formel 1 aktiven Jahre verbrachte er 1983 – 1989 bei den Teams von Williams, Tyrrell, RAM und Zakspeed. Später war er 3 Jahre Testfahrer für McLaren und entwickelte den McLaren F1 mit. Mit seiner Firma Motor Sport Vision (MSV) gehören ihm die britischen Rennstrecken Brands Hatch, Oulton Park, Cadwell Park, Snetterton und Donington Park, die er erneuerte und wieder konkurrenzfähig machte. Bei Caterham war er bei der Entwicklung des Topmodells JPE (Jonathan Palmer Evolution) als Testfahrer beteiligt. Palmer beschrieb das Auto mit den Worten als „das, was einem Formel 1 Auto auf der Straße am nächsten kommt. Im Grenzbereich schwierig, aber genau das ist die Herausforderung.“

Um das Kampfgewicht von 530 kg zu erreichen, musste etliches an Gewicht eingespart werden. So entfiel die Windschutzscheibe, dafür gab es einen Plexiglas-Windabweiser. Die Fiberglaskotflügel wurden gegen solche aus Karbon getauscht, ebenso waren die Sitze aus ultraleichtem Karbon. Kein Dach, keine Heizung, kein Ersatzrad, dafür Dymag-Magnesiumräder mit vorn 205 und hinten 225 Yokohama A-008R-Gummi. Ein Aluminium-Satteltank über der Hinterachse ersetzte den normalerweise verbauten Tank. Im Fahrerraum gab es zu den Karbonsitzschalen Sechspunktgurte, die Instrumente mit einem Geschwindigkeitsmesser, der

# THE WORLD CHAMPION

## Caterham JPE

For many years, Caterham wasn't exactly known for having money to burn. Of course, they were always bringing out new models, and most of the time they were a bit faster than their predecessors. So, they were still investing.

The year is 1992, and this time Graham Nearn has something very special in mind. Not only does he want to get into the Guinness Book of Records with a car that can go from 0-60 mph faster than any other production car on the planet, but for this model, money is also, for once, no object. The engine alone was estimated to have cost £13,000, which was about 35,750 Deutschmarks at the time—in today's equivalent, probably the same sum in Euros, based on purchasing power. The finished car had a purchase price of £34,950.

Nearn wanted to create the ultimate car at the foreseeable end of an era of unrestrained horsepower, as new regulations regarding exhaust emissions were already on the horizon. Swindon Racing Engines (SRE) was the right partner for the job, as they were building a 2-litre Vauxhall/Opel engine to British Touring Car Championship (BTCC) rules. The compression was 12.0:1, it delivered 250 bhp at 7,750 rpm, and was fitted with a Weber Alpha injection system. With a weight of just 530 kg, the JPE did 0-60 mph in 3.6 seconds—enough for the Guinness Book of Records.

But first, what did the designation JPE stand for? Caterham hired a former Formula 1 driver, Jonathan Palmer, to help perfect the car's setup. Jonathan Charles Palmer was born on 7 November 1956 in Lewisham, London. He was active in Formula 1 from 1983-1989 with the Williams, Tyrrell, RAM, and Zakspeed teams. He later spent three years as a test driver for McLaren and was involved in developing the McLaren F1. With his company Motor Sport Vision (MSV), he now owns the British racing circuits Brands Hatch, Oulton Park, Cadwell Park, Snetterton, and Donington Park, which he has renovated and

made competitive again. At Caterham, he was involved in the development of the top-of-the-range JPE (Jonathan Palmer Evolution)

tor. The fibreglass mudguards were swapped for carbon ones, and the seats were also made of ultra-light carbon. No roof, no heating, no



model as a test driver. Palmer described the car as „the nearest thing to a Formula 1 car for the road. Difficult on the limit, but that's the challenge.“

To achieve the fighting weight of 530 kg, a lot of weight had to be saved. The windscreen was removed, replaced by a Plexiglas wind deflec-

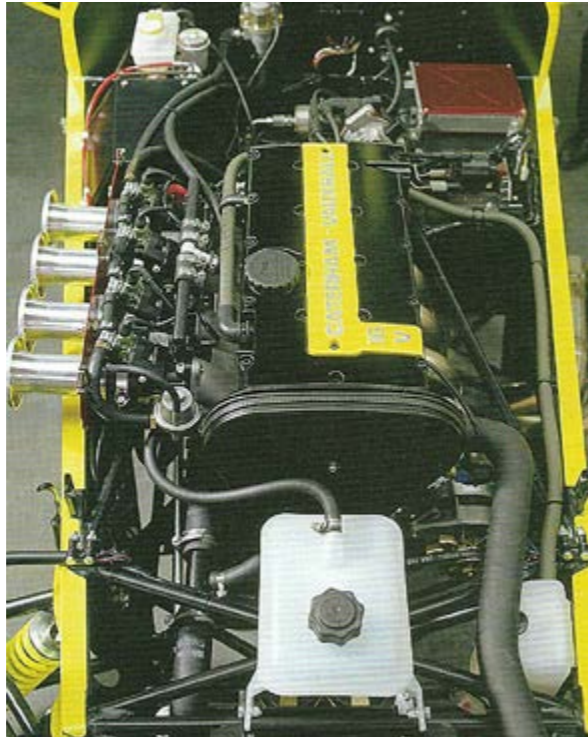
spare wheel. Instead, it had Dymag magnesium wheels with 205 tyres at the front and 225 Yokohama A-008R rubber at the back. An aluminium saddle tank over the rear axle replaced the standard tank. In the cockpit, the carbon seat shells came with six-point harnesses. The instruments included a speedome-



Jonathan-Palmer / 2020

oberhalb 70 Meilen (112 km/h) nichts mehr anzeigte und einem Drehzahlmesser, der nur minimale Anhaltspunkte bot. Der Motor entwickelte ab 6500 rpm erst richtig Leistung (am Drehzahlmesser durch eine grüne Linie angezeigt) und wurde bei 8200 rpm abgeregelt. In diesem Bereich konnte man das Maximum an Power aus dem Motor herausholen. Trockensumpfschmierung und 6 Gang-Getriebe ergänzten das Paket. Da die Instrumente vorhersehbar Kritik herausforderten, wurden sie dann konventioneller ausgelegt, der Tacho ging bis 150 Meilen (240 km/h). Die Bremsen waren hervorragend, was diese Höllenmaschine auch benötigte. Ursprünglich war der Wagen auch nicht lackiert – 2 kg Gewichtssparnis gegenüber der Serie, die in Giftgelb lackiert wurde. Allerdings war auch jede andere Wunschfarbe lieferbar.

Die Mehrzahl der Wagen wurde nach Japan exportiert. Nach 10 Jahren Bauzeit wurde das Modell eingestellt, vor allem, weil die Motoren von Vauxhall immer schwieriger zu bekommen waren. Der Bau war teuer und außerdem gab es inzwischen den Superlight R500. Der Letzte wurde 2001 mit einem 290 PS SRE Motor ausgeliefert – mehr ging nicht. Heute wie damals ein tolles Sammlerstück und für Menschen mit kleinerem Geldbeutel gibt es das Modell in 1:18 von Kyosho!



ter that showed nothing above 70 mph (112 km/h) and a rev counter that offered only minimal clues. The engine didn't really develop its power until 6,500 rpm (indicated by a green line on the rev counter) and was limited at 8,200 rpm. This was the range where you could get the maximum power out of the engine. Dry sump lubrication and a 6-speed gearbox completed the package. As the instruments predictably drew criticism, they were made more conventional, with the speedometer now going up to 150 mph (240 km/h). The brakes were excellent, which this hell-machine also needed. The car was not originally painted, saving 2 kg in weight compared to the production model, which was painted a lurid yellow. However, any other colour could also be delivered on request.

The majority of the cars were exported to Japan. The model was discontinued after 10 years of production, mainly because the Vauxhall engines were becoming increasingly difficult to get hold of. The build was expensive, and by then the Superlight R500 was also available. The last one was delivered in 2001 with a 290 bhp SRE engine—it was the most they could do. Today, as then, it's a great collector's item, and for people with smaller wallets, the model is available in 1:18 scale from Kyosho!



www.1-18scalecars.com

# Before Ferrari Had Merch, Lotus Sold You the Car

Story von Adam Kingery

Der Satz „Bevor Ferrari Merchandising hatte, hat Lotus Dir das Auto verkauft“ unterstreicht die einzigartige Position von Lotus in der Automobilwelt. Er deutet an, dass die Marke nicht einfach nur Fanartikel anbot, sondern dass das authentische Fahrerlebnis und die Ingenieurskunst hinter ihren Autos der eigentliche Reiz waren.

The phrase, „Before Ferrari Had Merch, Lotus Sold You the Car,“ highlights Lotus's unique position in the automotive world. It suggests that the brand didn't just offer branded merchandise; instead, the authentic driving experience and the engineering behind their cars were the primary appeal.

In den späten 1960er Jahren war Lotus nicht nur ein Autohersteller. Es war ein Formel-1-Kraftpaket - mit Jim Clark, Graham Hill und Jochen Rindt, die Weltmeistertitel im legendären Lotus Racing Green mit gold-/ gelbem Streifen und Nasenkonus nach Hause brachten.

Doch während Lotus das Podium dominierte, geschah im Werk in Hethel Folgendes:

Sie verkauften Dir auch einen Rennwagen, den Du in deiner Garage bauen konntest. Hier kommt der Lotus Seven Series 3 (1968-1970) ins Spiel - die dritte Evolutionsstufe einer radikalen Idee:

„Was wäre, wenn Sie einen straßenzugelassenen Lotus besitzen könnten... zum Preis einer gebrauchten Limousine?“

Der Preis? Etwa 1.000 bis 1.200 Pfund für das komplette Kit - ein Bruchteil dessen, was selbst einfache Sportwagen kosten. Inflationbereinigt sind das heute etwa 18.000 bis 20.000 Pfund - immer noch ein Schnäppchen für ein echtes Enthusiastenauto.

Was war daran anders?

Bausatzformat - Du hast es selbst zusammengesetzt (oder einen Mechaniker dafür bezahlt). Dies hielt die Kosten niedrig und die Steuern niedrig. Rennstreckenerprobte DNA - er sah nicht nur aus wie ein Rennwagen; er fuhr wie einer. Die gleiche technische Philosophie wie bei den F1-Autos: Leichtigkeit, Einfachheit, Geschwindigkeit. Motorsport als Marketing - Lotus baute kein Produkt für den Massenmarkt. Sie verkauften einen Traum und ließen die Kunden ihn buchstäblich selbst verwirklichen.

Zu dieser Zeit war Lotus kein Riese - es war rauf lustig und visionär.

- Das Geschäft mit Straßenfahrzeugen half bei der Finanzierung des Rennteams.
- Der Seven war ein Nischenmodell, aber er baute Markentreue und Kultstatus auf.
- Bis 1973 war Lotus zu profitableren und moderneren Autos übergegangen - aber der Seven weigerten sich zu sterben.

Bei Caterham fand er ein zweites Leben, und heute gibt es über 160 Varianten des Lotus Seven - ein Beweis dafür, wie leistungsstark ein fokussiertes, authentisches Produkt sein kann.

Die Lektion?

Man muss nicht dem Volumen hinterherjagen, um ein Vermächtnis aufzubauen.

Man braucht Klarheit über den Zweck, technischen Mut und ein bisschen Wahnsinn à la Chapman.

Welches moderne Produkt verkörpert heute diese reine DNA? ●



In the late 1960s, Lotus wasn't just a car company.

It was a Formula 1 powerhouse - with Jim Clark, Graham Hill, and Jochen Rindt bringing home world titles in the iconic Lotus Racing Green with a Golden Yellow Stripe and nose cone.

But while Lotus was dominating the podium, back at the factory in Hethel...

They were also selling you a race car you could build in your garage. Enter the Lotus Seven Series 3 (1968-1970) - the third evolution of a radical idea:

“What if you could own a street-legal Lotus... for the price of a second-hand saloon?”

The price? Roughly £1,000-£1,200 for the full kit - a fraction of what even basic sports cars cost. Adjusting for inflation, that's about £18,000-£20,000 today - still a bargain for a true enthusiast's car.

What made it different?

Kit format - You assembled it yourself (or paid a mechanic to). This kept costs down and taxes low. Track-

proven DNA - It didn't just look like a race car; it drove like one. Same engineering philosophy as their F1 cars: lightness, simplicity, speed.

Motorsport as marketing - Lotus wasn't building a mass-market product. They were selling a dream, and letting customers build it, literally.

At the time, Lotus wasn't a giant - it was scrappy and visionary.

- The road car business helped fund the racing team.
- The Seven was a niche model, but it built brand loyalty and cult status.
- By 1973, Lotus had moved on to more profitable and modern cars - but the Seven refused to die.

It found a second life with Caterham, and today, over 160 variants of the Lotus Seven exist - proving just how powerful a focused, authentic product can be.

The lesson?

You don't need to chase volume to build a legacy.

You need clarity of purpose, engineering courage, and a little bit of Chapman-style madness.

What modern product captures this kind of pure DNA today? ●

# CATERHAM MOTOR SPORT 2025

Story von Kurt Hoffmann, Bilder von Caterham Cars

LARS HOFFMANN hat 2025 einmal mehr seine außergewöhnliche Klasse als CATERHAM-Rennfahrer unterstrichen.

Der 2. Platz in der Gesamtwertung 2025 in der CATERHAM 310/R Championship ist das Ergebnis von 20 Rennen gegen die Besten der Besten in der CATERHAM Motorsport Championship.

Darauf sind wir sehr stolz.

Nach 2 Siegen in den Meisterschaften, 2 zweiten und 2 dritten Plätzen kann man wohl bei LARS von einem der talentiertesten, erfahrensten und erfolgreichsten CATERHAM-Rennfahrer sprechen.

Alle Fahrer haben in der CATERHAM ACADEMY angefangen und sind über die Klassen der ROADSPORT, der 270/R und 310/R zu unglaublich guten und perfekten Rennfahrern geworden.

Der Sieger, Taylor O'Flanagan, sowie der Drittplatzierte, Charlie Lower,



LARS HOFFMANN has once again underlined his exceptional class as a CATERHAM racing driver in 2025

2nd place in the 2025 overall standings in the CATERHAM 310/R Championship is the result of 20 races against the best of the best in the CATERHAM Motorsport Championship. We are very proud of this. With 2 championship wins, 2 second places, and 2 third places, LARS can truly be called one of the most talented, experienced, and successful CATERHAM racing drivers.

All drivers started in the CATERHAM ACADEMY and have progressed through the ROADSPORT, 270/R, and 310/R classes to become incredibly good and perfect racing drivers. The winner, Taylor O'Flanagan, and the third-placed driver, Charlie Lower,



sind absolute Profis im CATERHAM und haben LARS zu seinem 2. Platz herzlich gratuliert.

Zieldurchfahrten mit Hundertstel oder Tausendstel Sekunden Abstand, Rad-an-Rad-Duelle, in denen die Reifen die Seitenteile markierten und die Kotflügel reihenweise fliegen gingen, waren für den Zuschauer spannend und für die Fahrer extrem anstrengend.

CATERHAM Motorsport ist wahrscheinlich die beste Rennfahrerschule der Welt

Dieses Jahr fährt erstmals die junge MEGAN BRUCE in der F1 ACADEMY, nachdem sie zuvor in der CATERHAM ACADEMY gestartet war.

LARS und auch wir als Team CATERHAM Nürburgring sind durch die lange und erfolgreiche Präsenz in UK sehr bekannt und akzeptiert.

- 127 Rennstarts in der CATERHAM Championship
- 50 % Podium-Anteil
- 2 Meisterschaftstitel
- 2 Vizemeistertitel
- 2 dritte Plätze in der Gesamtwertung

sind das Ergebnis eines außergewöhnlich konstanten und talentierten Rennfahrers, den es so nicht oft gibt.

Lediglich gut 20 Fahrer von über 1.200 haben in den letzten 25 Jahren 2 mal einen Titel in der CATERHAM Meisterschaft einfahren können.

Dabei ist bemerkenswert, dass LARS bzw. wir als Team, keine Möglichkeit hatten, in UK auf den Rennstrecken zu testen, was JEDER der TOP-Fahrer mindestens 10 - 40 mal im Jahr gemacht hat.

Wir hatten lediglich die 3 mal 30 Minuten Training am Tag vor dem Rennen.

---

Nun ist es Zeit für uns, einen nächsten Schritt zu tun.

Sportlich wird LARS im kommenden Jahr die NORDSCHLEIFEN-Permit machen.

Diese sieht vor, dass man 3 Rennen in der NLS nahen RCN fahren muss.

Dafür suchen wir noch ein Team bei dem LARS fahren kann.

Ebenso werden wir als TEAM CATERHAM Nürburgring bei allen Meisterschaftsrennen im kommenden Jahr wieder in UK dabei sein.

Mit HENNEING ESCHWEILER werden wir nach DOMENIQUE MANNSPERGER den nächsten Deutschen in den CATERHAM Motorsport bringen und betreuen.

Er kommt aus der NLS Langstrecke und ist da gleichzeitig mit einem PORSCHE CAYMAN GT4 unterwegs und wird in der CATERHAM Championship UK 2026 das Auto von LARS fahren.

Daher wird LARS im kommen-



are absolute professionals in the CATERHAM and sincerely congratulated LARS on his 2nd place.

Finishes separated by hundredths or thousandths of a second, wheel-to-wheel duels in which tires marked the side panels and fenders flew off in rows were exciting for the spectators and extremely exhausting for the drivers.

CATERHAM Motorsport is probably the best racing driver school in the world. This year, the young MEGAN BRUCE will be driving in the F1 ACADEMY for the first time, having previously started in the CATERHAM ACADEMY.

LARS and we as TEAM CATERHAM Nürburgring are very well-known and accepted due to our long and successful presence in the UK.

- 127 race starts in the CATERHAM Championship
- 50% podium rate
- 2 championship titles
- 2 runner-up titles (2nd place in overall standings)
- 2 third places in the overall standings

These are the results of an exceptionally consistent and talented racing driver who is truly rare. Only about 20 drivers out of over 1,200 have managed to win a CATERHAM championship title twice in the last 25 years.

It is particularly noteworthy that LARS, or rather we as a team, had no opportunity to test on the UK race tracks, something that EVERY top driver did at least 10-40 times a year. We only had the three 30-minute practice sessions on the day before the race.

---

Now it is time for us to take the next step.

Sportingly, LARS will obtain the NORDSCHLEIFE Permit next year. This requires competing in three races in the NLS-affiliated RCN series. We are currently looking for a team with whom LARS can drive for this.

Furthermore, we as TEAM CATERHAM Nürburgring will again be present at all championship races in the UK next year. With HENNEING ESCHWEILER, we will bring the next German driver into CATERHAM Motorsport after DOMENIQUE MANNSPERGER and provide support.

He comes from NLS endurance racing, where he also competes with a PORSCHE CAYMAN GT4, and will drive LARS's car in the CATERHAM Championship UK 2026.

den Jahr für ihn als DRIVER COACH zur Verfügung stehen und lediglich vereinzelte Rennen fahren, die Henning wegen Terminüberschneidungen nicht fahren kann oder auch bei anderen Teams auf deren Autos eingesetzt werden können.

Als Highlight der Saison sehen wir für LARS den neu geschaffenen SNETTERTON Grand Prix, ein Langstrecken-Rennen mit CATERHAM und Fahrerwechsel.

Weitere Gedanken und Ideen sind in Vorbereitung und wir werden zeitnah darüber berichten.

Haben Sie Anregungen oder Fragen zum Motorsport mit CATERHAM?

Gerne persönlich unter 0175/5644011 oder [info@caterham.de](mailto:info@caterham.de)  
 CATERHAM Deutschland GmbH  
 NÜRBURGRING  
 ring\*boulevard



Therefore, LARS will be available as a DRIVER COACH for him next year and will only drive selected races that Henning cannot attend due to scheduling conflicts or where LARS can be deployed with other teams in their cars. We see the newly created SNETTERTON Grand Prix, an endurance race with CATERHAM and driver changes, as the highlight of the season for LARS.

We have further thoughts and ideas in preparation and will report on them promptly.

Do you have any suggestions or questions about motorsport with CATERHAM?

Feel free to contact us personally at +49 175 5644011 or [info@caterham.de](mailto:info@caterham.de)  
 CATERHAM Deutschland GmbH  
 NÜRBURGRING  
 ring\*boulevard



# Veranstaltungskalender

## OKTOBER

Donnerstag, 09. Oktober

✔ DonnersTalk, unser virtuelles Treffen\*

Samstag, 11. Oktober

SMRC - Anneau du Rhin (F)

## NOVEMBER

Dienstag, 04. November

✔ DiensTalk, unser virtuelles Treffen\*

## DEZEMBER

Donnerstag, 11. Dezember

✔ DonnersTalk, unser virtuelles Treffen\*

\*) Link siehe [forum.caterhamcar.club](http://forum.caterhamcar.club)

## 2026

Donnerstag 28. bis Sonntag 31. Mail

✔ Frühlingstreffen im Hotel Rodes am Steinhuder Meer

Freitag, 29. Mai

✔ Mitgliederversammlung 2026

Freitag, 31. Juli bis Sonntag, 01. August

Classic Days Rittergut Birkhof

Freitag, 07. bis Sonntag, 09. August

Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

## WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

● [caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/](http://caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/)

2024 MOTORSPORT CALENDER

● [caterhamcars.com/en/motorsport/championships](http://caterhamcars.com/en/motorsport/championships)

CST Trophy

● [www.cst-trophy.de/start/termine/](http://www.cst-trophy.de/start/termine/)

Seven-Treffen

● [www.lscd.de](http://www.lscd.de) - Termine

Seven-Treffen

● [www.isos.ch](http://www.isos.ch) - Termine

Freies Fahren

● [www.seven-ig.de](http://www.seven-ig.de) - Termine

Seven-Motorsport

● [www.smrc-eurocup.com/events](http://www.smrc-eurocup.com/events)

Caterham & Lotus Seven Club

● <https://www.caterhamlotus7.club/events>

Oldtimer Trackdays

● [www.oldtimertrackdays.de](http://www.oldtimertrackdays.de)

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



Peter Bednarek - Rickenbach

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?*

# 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 Garantiarbeiten 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
- Garantiarbeiten 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](mailto:info@CaterhamCar.Club)

\*\*\*

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

