

Caterham 7

Journal



In dieser Ausgabe: Caterham und der Nürburgring | News and Events | Frühlingstreffen 2024 | Unser neuer Pin
Der Blick von oben | Das Interview aus der Szene | Der Beifahrer im Caterham | Winterschrauben 2023/24 | Selbstoptimierung
oder Caterhams Next Topmodel | Veranstaltungskalender 2024

No. 50
04/2024



IVANTOSCANELLI
automotive photography



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. 51 - Juli 2024: 10. Juni 2024

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.

© 2024 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:

Caterham und der Nürburgring	4
Andy's Blog.....	6
Das Seven - Tagebuch.....	6
News and Events.....	8
Frühlingstreffen 2024.....	8
Unser neuer Pin.....	8
Oldtimer Grand Prix 09.-11.08.2024.....	9
Mille Miglia 12.-15.06.2024.....	9
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	9
Der Blick von oben.....	10
Das Interview aus der Szene.....	20
Der Beifahrer im Caterham.....	26
Winterschrauben 2023/24.....	28
Selbstoptimierung oder Caterhams Next Topmodel.....	36
Veranstaltungskalender 2024.....	38



Front Cover:

Hinter Blumen in der
Fränkischen Schweiz
Andrea Kossowski



Rear Cover:

Michael Rothaug

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder



Andy's Blog

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



Kleine lokale Treffen sind immer eine feine Sache. Will man aber ein bisschen Charity dazupacken, bedeutet das, einen festen Termin zu planen, die lokalen Medien zu informieren, und dann wird es schon deutlich aufwendiger.

- Wieviel Vorlauf benötigt man?
- Wer kennt Medien, die für so etwas einen kleinen Vorbericht schreiben würden?
- Welche Charity wäre an so einem Treffen interessiert, bei dem wir z.B. bei einer Spende einen kleinen Passenger Ride im Seven anbieten könnten?
- Sind wir bei Tierheimen, Kinderhospitzen oder -heimen mit unseren lauten „Sportgeräten“ überhaupt willkommen?
- Zahllose Fragen, die wir klären sollten, und hierbei sollten uns alle Mitglieder im Forum helfen, die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Der Caterham ist 50 geworden. Caterham Cars verläßt die Kennet Road und zieht in eine neues Montagewerk in Dartford X um.

... und wann eröffnen „wir“? Die Fähren über den Kanal warten schon auf uns. 😊

Caterham Deutschland ist jetzt Caterham Nürburgring und hat ebenfalls vor kurzem am neuen Ort eröffnet. Wir freuen uns schon auf die offizielle Eröffnungsparty!

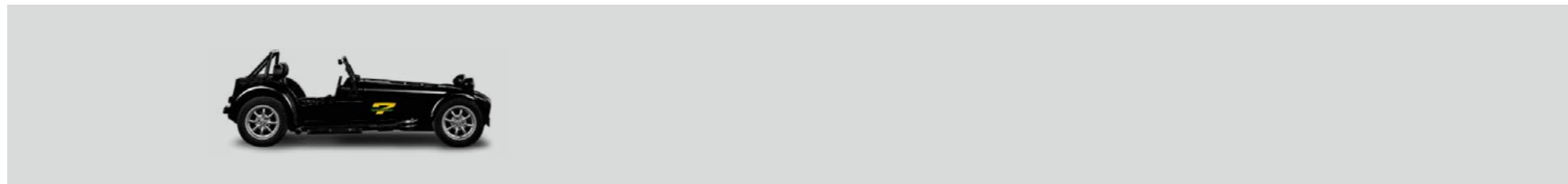
Der Sommer naht und die ersten sonnigen Ausfahrten ohne Winterkleidung haben dieses Jahr schon im März stattgefunden.

Die Sonne strahlt zwar tagsüber, aber nachts ist dann wieder Bodenfrost. Da ist beim Losfahren in den frühen Morgenstunden Vorsicht angebracht: Kalte Semislicks sind hinterhältig. ●

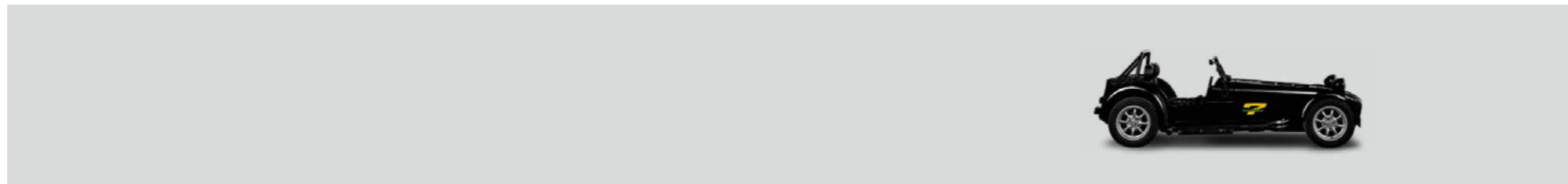
Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Also: der Winter ist vorbei, wir dürfen wieder angenehme Temperaturen und damit Ausfahrten im Seven genießen. Und jetzt muss ich ein kleines Geständnis machen - durch einen gebrochenen Arm (ja, ja, der Winter!) konnte ich das vorhergehende Tagebuch nicht selbst schreiben; ich hatte es an meinen Freund Karl lustus, auch KI genannt, delegiert. Und tatsächlich ist dem schlaunen Kerlchen etwas eingefallen, nachdem ich ihn mit den nötigen Infos versorgt hatte. War zwar nicht so ganz mein Stil, aber in etwas abgespeckter Form haben wir die Party in der Garage dann tatsächlich nachgefeiert. Dafür war die Musik umso lauter! Wenn schon das Cover von Chris Reas Album „Auberge“ in groß in der Garage hängt, kann man ruhig dazu im Auto grooven. Also, ich hoffe, ihr verzeiht mir den kleinen Umweg über den Computer.



Wenn ich beim Schreiben nach draußen schaue, scheint da zwar die Sonne, aber bei sechs Grad Celsius hole ich den Seven nicht aus der Garage. Dafür habe ich mir etwas Anderes überlegt. Ich habe mir ein schönes Bild meines Seven rausgesucht und es an Ravensburger Puzzles geschickt. Die bieten nämlich einen interessanten Service an. Du schickst ihnen ein Bild deiner Wahl und sie produzieren ein exklusives Puzzle davon für dich. Im wahrsten Sinne des Wortes einmalig! Eine Woche später kommt ein Päckchen an, das selbst Puzzle-Laien wie mich nicht um den Verstand bringt. Da es nur 300 Teile hat, ist das Ganze nicht besonders knifflig, aber wie das Bild so langsam entsteht, habe ich fast das Gefühl, den Wagen nochmal selbst zu bauen. Für langweilige Wochenenden genau das Richtige!



Nicht nur mir ist es draußen noch zu kalt, auch den Gartenmäusen scheint es nicht warm genug zu sein. Als ich neulich in die Garage kam, musste ich bemerken, dass sich irgendein Nagetier an meiner schönen roten Sitzbank zu schaffen gemacht hatte und an einer Ecke der Füllstoff zu sehen war. Ich habe normalerweise nichts gegen die eine oder andere Maus in der Garage, die früher ein Stall war und daher über ein großes Holztor verfügt, das genug Platz lässt, um Mäuse ein- und ausgehen zu lassen. Wenn sie sich über das Vogelfutter hermachen oder das Rasensaatgut, okay, darüber sehe ich hinweg, schließlich leben die Tierchen ums Haus wie ich drinnen. Das kann ich ihnen kaum verübeln. Beim Seven allerdings hört der Spaß auf. Da ich sie kaum nach draußen eskortieren kann und Schilder mit der Aufschrift „Für Mäuse verboten!“ vorhersehbar nichts nutzen, stelle ich eine Lebendfalle mit einem Stückchen Brot mit Schokocreme auf. Das wirkt. Am nächsten Tag kann ich die erste Maus, die ziemlich verschüchtert in der Falle sitzt, aufs Nachbargrundstück entlassen. Noch zwei Tage und zwei weitere Mäuse später bin ich sie los. Zumindest für den Moment...

(to be continued) ●

Dear Diary

Well, the winter is over and we can enjoy the pleasant temperatures and therefore the rides in the Seven. And now I have a small confession to make - due to a broken arm (yes, yes, winter!) I was unable to write the last diary myself; I had delegated it to my friend Karl lustus, also known as KI. And the clever fellow actually came up with something after I gave him the information he needed. It wasn't quite my style, but we did have the party in the garage in a slightly stripped-down form. The music was even louder! If the cover of Chris Rea's album „Auberge“ is already hanging in the garage, you can groove to it in the car. So, I hope you'll forgive the little detour via the computer.

When I look outside as I write, the sun is shining, but it's six degrees and I'm not going to get the Seven out of the garage. Instead, I've thought of something else. I chose a nice picture of my Seven and sent it to Ravensburger Puzzles. They have an interesting service. You send them a picture of your choice and they make an exclusive jigsaw puzzle out of it for you. Unique in the truest sense of the word! A week later, a parcel arrives that even puzzle amateurs like me can't get over. With only 300 pieces, it's not particularly tricky, but as the picture slowly emerges, I almost feel like I'm building the car myself. Just the thing for boring weekends!

Not only is it too cold for me outside, it doesn't seem to be warm enough for the garden mice either. When I came into the garage the other day, I noticed that some rodent had made a mess of my nice red bench, with the filler visible in one corner. Normally I don't mind the odd mouse in the garage, which used to be a barn and therefore has a large wooden door that leaves plenty of room for mice to get in and out. If they get into the birdseed or the lawn seed, fine, I'll overlook it, after all the animals live around the house as much as I do in it. I can hardly blame them. With the Seven, however, the fun stops. As I can hardly get her out and signs saying „No mice“ are predictably useless, I set a live trap with a piece of bread and chocolate cream. It works. The next day I can release the first mouse, quite intimidated by the trap, onto the neighbour's property. Two more days and two more mice later and I'm rid of them. At least for the moment...

(to be continued) ●

Andy's Blog

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



Small local meetings are always a good thing. But if you want to pack in a bit of charity, that means planning a fixed date, informing the local media, and then it becomes much more complex.

- How much lead time do you need?
- Who knows media outlets that would write a small preliminary report for something like this?
- Which charity would be interested in such a meeting, where we could offer a small passenger ride in the Seven for a donation, for example?
- Are we welcome at all at animal shelters, children's hospices or children's homes with our loud „sports equipment“?
- Countless questions that we should clarify, and all members of the forum should help us to make the right decisions.

Caterham had its 50 anniversary. Caterham Cars is leaving Kennet Road and moves to a new facility at Dartford X.

... and when are „we“ opening? The ferries across the Channel are already waiting for us. 😊

Caterham Germany is now Caterham Nürburgring and has opened already at the new location. We are already looking forward to the official opening party!

Summer is approaching and the first sunny rides without winter clothing have already taken place this year in March.

The sun shines during the day, but at night the ground freezes again. So be careful when setting off in the early hours of the morning: cold semi-slick tyres are sneaky. ●

News and Events

Frühlingstreffen 2024

Das Treffen findet vom Donnerstag, 23. bis Sonntag, 26. Mai statt.

Anmeldeschluss war der 16. April.

Aber i.d.R. bekommen Kurzentschlossene auch danach noch ein Zimmer.

Neben unseren Blümchenpflücker-Ausfahrten planen wir auch unsere Radlastwaage an einem Vormittag auszu-packen, um zu gucken, was unsere Schätzchen wirklich so auf die Waage bringen.

Das Rebhan's Business und Wellness Hotel liegt im Herzen des Frankenwaldes.

Auch für das leibliche Wohl und zum abendlichen Ent-spannen im Wellness-Bereich ist im Hotel bestens gesorgt.

Dann bleibt nur noch die Frage - wo findet dann unser Früh-lingstreffen 2025 statt?



Spring Event 2024

The meeting will take place from Thursday 23 to Sunday 26 May.

The registration deadline was 16 April.

However, last-minute registrations can usually be accommodated after this date.

In addition to our flower-picking trips, we are also planning to unpack our wheel load scales one morning to see what our little treasures really weigh.

Rebhan's Business and Wellness Hotel is located in the heart of the Franconian Forest. The hotel is also well equipped for dining and relaxing in the spa in the evenings.

The only question that remains is - where will our spring meeting in 2025 take place?

Oldtimer Grand Prix 09.-11.08.2024

Der Oldtimer Grand Prix am Nürburgring ist eines der größten und spektakulärsten Oldtimer-Events der Welt. Auch im Jahr 2024 versammeln sich erneut tausende von Liebhabern klassischer Fahrzeuge, um das Flair vergangener Zeiten zu erleben. Der Nürburgring, eine der legendärsten Rennstrecken der Welt, bietet die ideale Kulisse für dieses einzig-artige Event.

Die Teilnehmer präsentieren stolz ihre restaurierten Schmuckstücke aus ver-gangenen Jahrzehnten, darunter klassische Rennwagen, elegante Limousinen und atemberaubende Sport-wagen. Die Besucher können die Fahr-zeuge aus nächster Nähe bewundern und sich von der einzigartigen Atmosphäre verzaubern lassen.

Ob die Seven-Szene wieder am Parkplatz B4 ihre Zelte aufschlägt, ist leider noch nicht gesichert.

Aber wenn, dann wird es wieder ein großes Treffen.

Wir halten Euch auf dem Laufenden.

The Nürburgring Classic Car Grand Prix is one of the largest and most spectacular classic car events in the world. In 2024, thousands of classic car enthusiasts will once again gather to experience the flair of times gone by. The Nürburgring, one of the world's most legendary race tracks, is the ideal setting for this unique event.

Participants proudly display their restored gems from decades past, including classic racing cars, elegant saloons and breathtaking sports cars.

Visitors will be able to admire the vehicles at close quarters and enjoy the unique atmosphere.

Unfortunately, it is not yet certain whether the Seven scene will once again set up camp in car park B4.

But if they do, it will be another great meeting.

We will keep you informed.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



Robin Banzhaf - Illberg
Kurt Beifuß - Birkenau
Alex Schmid - Burgberg
Konstantin Technau - Ballrechten-Dottingen

Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren:

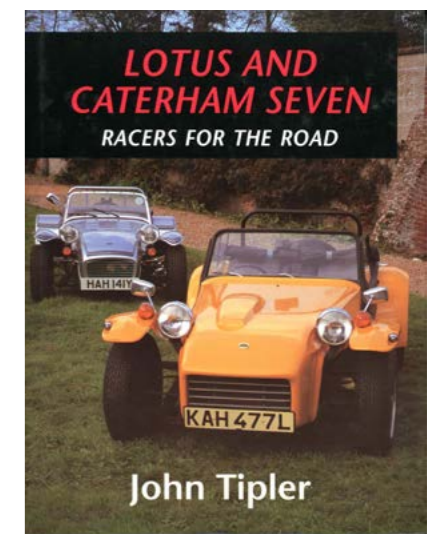
Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennen gelernt hast oder welche Erfahrungen Du mit dem Seven gemacht hast - oder ob Du auch ohne den Seven leben kannst?

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?



Buchvorstellung Book Presentation



CROWOOD
Auto Classic
ISBN: 1-85223-858-5

Unser neuer Pin

Jetzt gibt es ihn, den 7 Pin, in unserem Shop.

Pins zeigen Deine Interessen und können tolle Eisbrecher sein.

Wenn jemand diesen interes-santen 7 Pin bemerkt, können sich schnell Gespräche und neue Bekanntschaften er-geben.



Our new pin

The 7 Pin is now available in our shop.

Pins show your interests and can be a great icebreaker.

When someone notices this interesting 7 pin, conversations and new friendships can quickly follow.

Mille Miglia 12.-15.06.2024

Die Mille Miglia ist ein legendäres Autorennen in Italien, das seit 1927 ausgetragen wird. Bei der Mille Miglia handelt es sich um ein historisches Rennen für Oldtimer, das entlang einer 1000-Meilen-Strecke von Brescia nach Rom und zurück führt.

Seit eh und je gibt es die Mille Miglia-Schwarzfahrer. Ein größerer oder kleinerer Trupp Caterham-Fahrer, die sich unter die Teilnehmer mischen, ist fast jedes Jahr dabei. Interesse? Melde Dich.



The Mille Miglia is a legendary car race held in Italy since 1927. The Mille Miglia is a historic race for vintage cars over a 1000 mile route from Brescia to Rome and back.

The Mille Miglia has always had black drivers. Almost every year there is a small or large group of Caterham drivers among the participants. Interested? Get in touch.

Der Blick von oben

Eine Story aus Lowflying 03/2024

Am Tag der offenen Tür im Werk beantwortete Bob Laishley, CEO von Caterham Cars, Fragen der Mitglieder.

Warum verlässt Caterham die Kennet Road und zieht um?

In erster Linie geht es darum, die Kapazität zu erhöhen. In Kennet Road können wir normalerweise 500 bis 550 Fahrzeuge pro Jahr bauen, während wir in der neuen Anlage Dartford X in der Lage sein sollten, die Produktion auf 750 Fahrzeuge pro Jahr in einer Schicht zu erhöhen.

Wie weit ist der Ausbau von Dartford X fortgeschritten?

Es geht gut voran - im Gebäude herrscht derzeit reges Treiben und wir hoffen, Mitte März die Schlüssel zu erhalten. Aber es gibt noch viel zu tun. Ich war gestern dort und überall kommen noch Kabel aus den Wänden, aber es geht zügig voran und nächste Woche werden die Werkbänke geliefert, damit die Arbeitsbereiche eingerichtet werden können. Das Gebäude ist eine Investition von mehreren Millionen Pfund und wird uns mehr als 30 Montagearbeitsplätze bieten, von denen drei gemeinsam mit der Produktentwicklung genutzt werden. Um den Übergang zwischen den beiden Standorten zu erleichtern und die Auswirkungen auf die Produktion so gering wie möglich zu halten, werden wir noch einige Monate in der Kennet Road bleiben. Wir haben einen Tagesplan für den Übergang, aber im Wesentlichen werden die Techniker über einen Zeitraum von zwei bis drei Wochen umziehen, wenn die Fahrzeuge, an denen sie arbeiten, fertiggestellt sind.

Wie viele Mitarbeiter beschäftigt Caterham derzeit, und werden Sie zusätzliche Mitarbeiter benötigen, um die Produktion zu steigern? Wird das neue Werk die Kosten pro Fahrzeug erhöhen oder senken?

Caterham beschäftigt derzeit rund 135 Mitarbeiter, und ja, mehr Montageplätze bedeuten mehr Personal - wir stellen neue Mitarbeiter ein und haben bereits eine Reihe neuer Techniker in der Ausbildung. Auf der Kostenseite erwarten wir, dass die Dinge in etwa gleich bleiben. Wir sparen, weil wir nicht mehr die teure Miete für das Gebäude in Gatwick zahlen müssen, was die Kosten für Dartford X ausgleicht, aber natürlich werden wir von der größeren Produktionskapazität profitieren.

Wie lange dauert die Montage einer Seven?

Das hängt stark vom Modell ab. Für einen Seven

The view from the Top

Caterham Cars CEO Bob Laishley answers members' questions at the recent factory open day

Why is Caterham moving out of Kennet Road and in to new premises?

The primary driver is to increase capacity. In Kennet Road, we are typically able to build 500-550 cars in a year, whereas in the new Dartford X facility, we should be able to increase output to 750 cars per annum on a single shift.

What is the current progress with the fit-out at Dartford X?

It's all going well — the building is a hive of activity at the moment and we hope to get the keys around the middle of March. There is still an awful lot of work to do however; I was there yesterday and there are still wires coming out of the walls everywhere, but things are moving quickly and the workbenches are due to be delivered next week so the work areas can start to be kitted out. The building represents a multi-million pound investment and will give us over 30 production bays, of which three will be shared with engineering for product development. To help manage the transition between sites and to minimise any production impact, we'll be keeping Kennet Road for a couple of extra months. We have a day-by-day plan for the transition, but essentially, technicians will move across over a two-to-three week period as the cars they are working on get completed.

How many employees does Caterham currently have, and will you be needing additional staff to increase production? With the new facility, will the cost of building each car increase or decrease?

Caterham currently has approximately 135 employees and yes, more bays will mean an additional staff — we are recruiting and already have a number of new technicians undergoing training. From a cost perspective, we expect things to remain approximately the same; we are making savings by no longer having the expensive rent on the Gatwick building which balances out the costs of Dartford X, but of course, we will then benefit from having greater manufacturing capacity.



170 benötigt man ca. 40 Stunden, für einen Seven 620 ca. 80 Stunden.

Wie viel Prozent der gebauten Fahrzeuge sind Duratec- oder Suzuki-Fahrzeuge?

Wir verkaufen derzeit etwa 150 Suzuki-Siebener pro Jahr, der Rest ist mit Ford-Motoren ausgestattet. Die einzigen Autos mit Sigma-Motor, die wir in den letzten Jahren gebaut haben, waren für den Rennsport bestimmt - die Academy-Fahrer starten auf der untersten Stufe einer mehrstufigen Motorsport-Hierarchie, die auf diesem Motor basiert; alle anderen Autos mit Ford-Motor sind Duratec-Fahrzeuge.

What's the current production time for a Seven?

It very much depends on the model. It takes something like 40 hours to build a Seven 170, whereas a Seven 620 takes around 80 hours.

What percentage of cars built are Duratec vs Suzuki?

We currently sell approximately 150 Suzuki-powered Sevens a year and the remainder are all Ford powered. The only Sigma-engined cars we have built in the last couple of years have been for racing — Academy racers start at the



Wie sieht die Zukunft der Motoren-Lieferanten heute aus?

Unsere aktuelle Modellpalette basiert auf Ford Duratec- und Suzuki-Motoren. Wir wissen, dass Ford die Produktion des Duratec irgendwann einstellen wird, aber wir haben einen Vertrag über die Lieferung von Motoren für die nächsten Jahre, so dass die Verfügbarkeit kurzfristig kein Problem darstellt. Es ist keine leichte Aufgabe und das Packaging ist schwierig, aber wir haben bereits ein Testfahrzeug mit einem alternativen Motor, und die Arbeit geht weiter. Ich kann auch sagen, dass zwei der Motoren, die wir untersuchen, noch nicht einmal in Produktion sind und es auch in naher Zukunft nicht sein werden... Das ist für uns ein ziemliches

bottom rung of a multi-level motorsport hierarchy that has been based around that engine; all the other Ford-engined cars are Duratec.

What does the future look like for Seven engine supply today?

Our current model range is based around Ford Duratec and Suzuki power plants. We know that Ford will stop making the Duratec at some point, but we have a contract for engine supply over the next several years, so availability is not a concern in the short term. We do have engineering work going on to investigate alternative powerplants; it's not an easy task and the packaging is tricky, but we already ha-



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



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

SERVICE UND OPTIMIERUNG RUND UM DEN SEVEN

- **Fullservice für alle Seven, Caterham und Lotus**
- **Fahrzeugum- und Neuaufbau**
- **Motorupdates / Motorrevidierung**
- **Differential- / Getrieberevidierung**
- **Bau von Auspuffanlagen**
- **Fertigung individueller Karosserieteile**
- **Reparaturen aller Art**

NEU: Fahrwerkeinstellungen auf Radlastwaage!



RR www.DIE-SEVEN-KLINIK.DE
PERFORMANCE

Ronny Reichel | Auf der Mühle 14 | 35232 Dautphetal - Holzhausen | Tel.: 0160-2101924

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Novum, denn traditionell hat Caterham seine Motoren nicht direkt vom Hersteller bezogen, sondern über Agenten, die zwangsläufig in einer späteren Fertigungsstufe waren. Der aktuelle Duratec-Motor, den wir kaufen, ist zum Beispiel ein Serviceteil für Händler, die den Motor austauschen; Ford hat vor einigen Jahren aufgehört, ihn in Serienfahrzeugen einzubauen.

Durch die direkte Zusammenarbeit mit den Herstellern können wir viel früher in den Fertigungsablauf eingreifen und erhalten die wichtige Unterstützung der Hersteller bei kritischen Aufgaben wie der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Euro 6 und darüber hinaus. Moderne Motorkonstruktionen bringen jedoch ihre eigenen Herausforderungen mit sich und es ist ein erheblicher technischer Aufwand erforderlich, um sie für unsere Anwendung nutzbar zu machen. So sind sie beispielsweise nicht für den Einsatz mit einem Schaltgetriebe ausgelegt und verfügen weder über einen herkömmlichen Anlasser noch über ein Schwungrad, da sie entweder für das Aufladen einer Batterie oder für den Antrieb durch ein kompliziertes Hybridsystem ausgelegt sind. Moderne Motoren werden in der Regel auch immer größer und haben seitlich angebrachte Turbolader, die die Lenksäule eines Seven sowohl bei Links- als auch bei Rechtslenkung beeinträchtigen.

Unser Plan ist es daher, den Duratec-Motor noch bis fast zum Ende des Jahrzehnts in Straßen- und Motorsportfahrzeugen einzusetzen, während wir gleichzeitig nach Optionen für zukünftige Generationen von Verbrennungsmotoren suchen, die

ve a test car running with an alternative engine choice and work is ongoing. What I can also say is that two of the candidate engines we've been looking at are not even in production yet and will not be for some time... This is quite a departure for us because traditionally, instead of working directly with the manufacturer, Caterham purchased its engines through agents, and inevitably, these tended to be later in their product lifecycles. The current Duratec engine we buy, for example, is the service part for dealers who are performing an engine replacement; Ford stopped putting it into production cars a number of years back.

Working directly with manufacturers means we can get involved far earlier in a product lifecycle, as well as receive all-important manufacturer support for critical work towards things like emissions compliance to achieve EU6 and beyond. However, modern engine designs do bring their own challenges and it will take require significant engineering effort to make them work in our application. For example, they are not designed to be used with a manual gearbox, and come with no provision for a traditional starter motor or flywheel as they are either designed to be charging a battery, or to drive through a complicated hybrid system. Modern engines have also typically been getting taller and have turbos mounted on the side that interfere with a Seven's steering column in either left-hand or right-hand drive configurations.



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

 **JUST ADD
LIGHTNESS**

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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer



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

Soft Bits for Sevens
Innovate and refine

For latest designs and refinements
visit www.softbitsshop.co.uk



wir nutzen könnten, die aber einige grundlegende technische Anpassungen erfordern. Es ist wichtig, sich daran zu erinnern, dass unsere Investition in Dartford X darauf abzielt, weiterhin Seven mit Verbrennungsmotor zu bauen, und wir gehen davon aus, dass wir dies bis mindestens 2034 tun können.

Wie beurteilen Sie die Verfügbarkeit von 13-Zoll-Reifen, insbesondere seit der Schließung von Avon?

Das Ende von Avon war ein großer Schock für den Markt, aber die Realität ist, dass die großen Hersteller nicht wirklich 13-Zoll-Reifen herstellen wollen. Wir haben uns genügend Avon-Reifen gesichert, um die sieben britischen Meisterschaften für die nächste Zeit zu unterstützen, und wir haben die Straßensfahrzeuge von Caterham auf Toyos umgerüstet. Ich schätze, dass es in fünf bis sechs Jahren schwierig sein wird, 13-Zoll-Reifen von den großen Herstellern zu bekommen, aber ich bin sicher, dass neue Firmen auf den Markt kommen werden, von denen wir wahrscheinlich noch nie etwas gehört haben. Ein Teil des Problems besteht darin, dass nach dem großen Druck auf die Hersteller, die Partikelemissionen der Motoren zu reduzieren, der Schwerpunkt nun auf Komponenten wie Bremssysteme und Reifen verlagert wird. Früher wollten die Reifenhersteller den Motorsport nutzen, um für ihre Marken zu werben. Das passt nicht mehr zu einer Umweltlobby, die sich gegen Emissionen aller Art wehrt.

Wir haben gehört, dass ein neues Unternehmen namens Nova aus dem alten Avon hervorgehen könnte. Wir hoffen, dass wir einen Weg finden, mit ihnen zusammenzuarbeiten, der wirtschaftlich tragfähig ist, aber jeder neue Marktteilnehmer wird vor großen Herausforderungen stehen, um ein Produkt auf den Markt zu bringen. Das Avon-Werk und seine Preisgestaltung basierten auf Größenvorteilen, die sich aus der Nutzung der großen Anlage in Melksham ergaben. Die Entwicklung einer völlig neuen Gummimischung ist wie die Entwicklung eines brandneuen Reifens, und die Gummimischmaschine, auf die Avon früher zurückgreifen konnte, war drei oder vier Stockwerke hoch! Ich hoffe, dass sie erfolgreich sein werden, aber meine Sorge ist, dass sie nur kleine Mengen von Reifen herstellen können, was sich auf den Preis auswirken wird.

Wie besorgt sind Sie hinsichtlich der Verfügbarkeit anderer Komponenten, die für den Seven benötigt werden?

Die Versorgung mit Komponenten ist ein Thema, an dem wir ständig arbeiten, aber wir haben die Dinge für die Zukunft ziemlich gut im Griff. Im Vorfeld des Umzugs haben wir alle unsere Lieferanten angeschrieben und sie um ihre Zusage gebeten, die von uns benötigten Teile weiterhin zu liefern. Die meisten haben uns ihre Zusage gegeben, und wir können uns nun um die Bereiche kümmern, in denen noch Unklarheiten bestehen. Wir arbeiten eng mit vielen langjährigen Lieferanten zusammen,

So, our plan is to continue using the Dura-tec engine in road and motorsport cars until almost the end of the decade while looking into options for future generations of internal combustion engines we could adopt, but this will require some fundamental engineering. It's important to remember that the investment we are making in Dartford X is all about continuing to build ICE Sevens, which we expect to be able to do until 2034 at the very least.

What are your thoughts on the availability of 13" tyres, particularly since the closure of Avon?

The demise of Avon was a major shock to the market but the reality is that the major manufacturers do not really want to make 13" tyres. We've secured sufficient Avon tyres to support the Seven UK Championship for the next while and have switched Caterham's road cars to use Toyos. My guess is that in five to six years' time, 13" tyres will be difficult to obtain from major manufacturers, but I'm sure that new companies we've probably never heard of will join the market. Part of the problem is that after a lot of pressure on manufacturers to reduce particulate emissions from engines, the focus is now shifting to components like brake systems and tyres. Whereas in the past, tyre manufacturers wanted to use motor sport to promote their brands, that no longer fits with an environmental lobby that's been pushing back against emissions of all sorts.

We have seen a new company potentially emerging from the old Avon, called Nova. We will hopefully be able to find a way to work with them that is economically viable, but any new entrant will face significant challenges to bring a product to market. The Avon plant and the pricing that they had relied on economies of scale from using the big Melksham factory. Developing a completely new compound is like developing a brand new tyre and the rubber blending machine Avon used to be able to rely on was something like three or four stories high! I hope they can succeed, but my worry is that they will only be able to make tyres in small volumes which will have an impact on price.

How concerned are you about the availability of other components that are needed for the Seven?

Component supply is something that we work on continuously, but we have a pretty good handle on how things look for the future. In anticipation of the factory move, we wrote to all of our suppliers regarding their commitment to continuing to supply the parts we use. The majority have been able to confirm their commitment, and we are now able to work on the areas where there is any uncertainty. We have a close working relationship with a great many

die maßgeschneiderte Teile für uns herstellen, aber es ist oft schwieriger, wenn wir auf ein OEM-Teil angewiesen sind, das möglicherweise nicht mehr produziert wird. In anderen Bereichen geht es einfach darum, dass die über viele Jahre verwendeten Werkzeuge abgenutzt sind, was sich auf die Fertigung auswirken kann.

Wäre es für Caterham sinnvoll, die Montage des Seven mit Suzuki-Antrieb nach Japan zu verlagern?

Obwohl wir sagen, dass wir einen Suzuki-Motor, ein Getriebe und eine Hinterachse aus dem Jimny verwenden, muss jedes dieser Teile erheblich modifiziert werden, damit es in den Seven passt. Wir müssen zum Beispiel die Hinterachse kürzen, das Getriebe bearbeiten und zusätzliche Halterungen anbringen. Es ist also viel mehr als nur ein Montagejob... Wenn wir Autos in Japan bauen würden, müssten sie auch alle japanischen Vorschriften erfüllen, während ein in Europa homologiertes Auto problemlos importiert werden kann. Selbst wenn ein Seven die japanischen Tests bestehen würde, wäre es schwer vorstellbar, dass dies wirtschaftlich tragbar wäre.

Wie ist der aktuelle Stand von Projekt V?

Projekt V war auf Welttournee, von Großbritannien über Europa bis nach Japan. Das Feedback von potenziellen Käufern und der Presse war überwältigend positiv. Aufgrund der bisher eingegangenen Interessensbekundungen könnten wir bereits die ersten 18 Monate der Produktion füllen. Für die Fortführung des Projekts sind jedoch Investitionen in Höhe von mehr als 100 Mio. GBP erforderlich, was in der Welt der Automobilindustrie zwar ein relativ geringer Betrag ist, aber in einem Umfeld, in dem die Gewinnspannen typischerweise gering sind, immer noch eine große Summe darstellt. VT Holdings hat entschieden, wie viel sie zu investieren bereit sind, aber wir müssen uns zusätzliche externe Finanzmittel sichern, woran wir aktiv arbeiten.

Warum wurde Projekt V als Elektrofahrzeug konzipiert und nicht als Emira-Konkurrent mit V6-Motor und Schaltgetriebe?

Projekt V wird nicht vor 2026/2027 auf den Markt kommen, und die Amortisation des Projekts erfordert einen Lebenszyklus von mindestens 10 Jahren. Die Verfügbarkeit von Verbrennungsmotoren ist in diesem Zeitraum nicht unbedingt ein Problem, aber selbst heute entwickelt niemand die Art von Getriebe, die wir benötigen würden. Idealerweise bräuchten wir ein Getriebe mit Frontmotor und Frontantrieb, das man umdrehen und hinten im Auto einbauen könnte. Leider können wir so etwas heute noch nicht kaufen und werden es in dem von uns genannten Zeitrahmen auch nicht können. Solche Entscheidungen werden nicht von der Marktnachfrage bestimmt, sondern von der Gesetzgebung und der Verfügbarkeit. ●



long-term suppliers who make bespoke parts for us, but it is often more difficult where we rely on an OEM part that may go out of production. In other areas, the concern is simply that the tooling that's been used over many years is getting tired and this has the potential to impact supply.

Would it make sense for Caterham to move Suzuki-powered Seven assembly to Japan?

Although we say we use a Suzuki engine, gearbox and rear axle from the Jimny, every one of those components requires significant modifications in order to fit into a Seven. We have to make the rear axle shorter and do machining and put additional brackets on the gearbox for example, so it's far more than just an assembly job... Furthermore, if we were to build cars in Japan, they would have to conform to all of the Japanese regulatory requirements, whereas a car that's homologated in Europe can be imported successfully. Even if a Seven would pass the Japanese tests, it would be difficult to see this being economically viable.

What's the current status of Project V?

Project V has been on global tour from the UK, across Europe and to Japan. The feedback has been overwhelmingly positive from both potential owners and the press alike. Based on the expressions of interest so far received, we could already fill the first 18 months of production. However, to proceed the project will require an investment of over £100m; this is actually a relatively low figure in the automotive world, but is still a large number in what is a typically tight margin environment. VT Holdings have decided how much they are willing to put in, but we need to secure some additional external funding which we are actively working on.

Why was Project V designed to be electrically-powered rather than going up against, say, the Emira with a V6 engine and a manual gearbox?

Project V won't be available to buy until 2026/2027 and the payback for the project is going to demand at least a ten-year lifecycle. Availability of ICE engines isn't necessarily a problem over that period, but even today, nobody is developing the sort of transmission that we would need. What you are ideally looking for is a front engine, front wheel drive manual gearbox that can be turned around and put in the back of the car. Unfortunately, we already can't buy that package today and certainly won't be able to over the timescales we are talking about. Choices like this are not being led by market demand, but are being forced by legislation and availability. ●



Das Interview aus der Szene

Andreas interviewt Carsten

Carsten Drechsler tummelt sich sein einiger Zeit aktiv bei uns im Forum.
Dann ist es jetzt aber auch an der Zeit, etwas mehr über ihn zu erfahren ...

An interview from the scene

*Carsten Drechsler has been an active member of our forums for some time now.
But now it's time to find out a little more about him ...*

Hallo Carsten, danke das Du Dir die Zeit nimmst, für unsere Leser ein bisschen Rede und Antwort zu stehen.

Woher kommst Du, wer bist Du, was hast Du gelernt?

Ich bin mittlerweile auch schon 47 Jahre jung, wohne in Kappelrodeck, im Achertal, am Fuße des Schwarzwaldes, direkt an den Weinreben.

Somit habe ich ein schönes Seven-Revier direkt vor der Haustür.

Seit 2020 leite ich für Joachim den Bereich Westermann Motorsport .

Als offizieller Caterham-Händler betreuen wir also nicht nur unsere Motorsportkunden, sondern kümmern uns auch täglich um den kompletten Service und die Teileversorgung aller Caterham-Fahrzeuge.

Meine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker und Service-Techniker habe ich bei BMW abgeschlossen und dort anschließend noch 1 Jahr in der Werkstatt gearbeitet.

Danach war ich knapp 5 Jahre bei der DEKRA-Automobil GmbH und habe Fahrzeugbewertungen und Zustandsberichte für Jahreswagen gemacht.

Dann war ich fast 16 Jahre bei der Daimler AG in der technischen Kundenbetreuung angestellt, bis es Joachim endlich gelang, mich abzuwerben.

Was steht in Deiner Garage?

Als Alltagsautos wohnen bei uns ein BMW E36 328i touring, ein Skoda Fabia und mein WESMO Citan.

Für den Sommer noch ein BMW Z3 2.0 und mein Straßen-Caterham 1.6 KSeries und mein R400 Rennwagen.

Bist Du Rennfahrer oder Blümchenpflücker oder beides?



Hi Carsten, thank you for taking the time to answer a few questions for our readers.

Where are you from, who are you, what have you learnt?

I am now 47 years old and live in Kappelrodeck, in the Achertal, at the foot of the Black Forest, right next to the vineyards.

So I have a beautiful Seven area on my doorstep.

Since 2020 I have been managing the Westermann Motorsport division for Joachim.

As an official Caterham dealer, we not only look after our motorsport customers, but also take care of the complete service and parts supply for all Caterham cars on a daily basis.

I trained as a car mechanic and service technician at BMW and then worked in their workshop for another year.

Then I worked at DEKRA-Automobil GmbH for almost 5 years doing vehicle assessments and condition reports for annual cars.

After this I worked for almost 16 years at Daimler AG in the technical customer service department until Joachim finally managed to lure me away.

What's in your garage?

My everyday cars are an BMW E36 328i touring, a Skoda Fabia and my WESMO Citan.

For the summer, a BMW Z3 2.0 and my road-Caterham 1.6 K-Series + my R400 race car.

Are you a racer or a flower picker or both?

Unfortunately, since I've had the R400, I've driven the road Caterham far too little...

Seitdem ich den R400 habe, fahre ich mit dem Straßen Caterham leider viel zu wenig ...

Einen Caterham wirklich artgerecht zu bewegen, geht eigentlich nur auf der Rennstrecke. Auf öffentlichen Straßen kann man das Potential dieser Autos vernünftigerweise gar nicht nutzen.

Mit meinem 1.6 habe ich aber auch schon viele schöne Touren im Allgäu, den Dolomiten und Alpen erlebt.

Zum jährlichen Treffen beim Oldtimer Grand Prix fahre ich natürlich immer auf eigener Achse.

Meine Erfahrungen und das Austoben auf der Rennstrecke helfen mir aber, auf der Straße gelassener zu werden.

War der Caterham der erste Seven?

Ja, natürlich, gibt es wirklich noch andere Sevens?

Wie bist Du dazu gekommen, mit dem Caterham Deinen Lebensunterhalt zu verdienen?

Das Thema Auto ist und war ja schon immer Hobby und Beruf bei mir.

Mein Bruder hatte schon mal 2 Caterham, daher kenne ich auch Joachim schon lange.

2013 habe ich mir dann nach etlichen anderen Autos den 1.6 Caterham gekauft. Und bereits 2014 habe ich auch regelmäßig, anfangs auf eigener Achse, an den IG- und SMRC-Events teilgenommen.

Mein Teilelieferant Nr. 1 war natürlich Joachim in der Nachbarschaft. Über all die Jahre entwickelte sich eine Freundschaft und Joachim beobachtete, was ich in Eigenregie an meinem Caterham so treibe. Als er einen Leiter für den Motorsport-Betrieb suchte, kam ihm also sein Kumpel mit dem gleichen „Nagel im Kopf“ und Erfahrung im Thema Caterham in den Sinn. So wurde aus dem Hobby auch der Beruf.

Siehst Du die Ersatzteilversorgung - auch älterer Caterham - gesichert?

Ja und nein, letzteres bei einigen Teilen mit sehr langer Lieferzeit.

Wir haben super Kontakte ins Caterham Werk, zu Cosworth, und sehr vielen Herstellern und Lieferanten in UK. Der Einkauf und die Teileversorgung sind Teil meiner täglichen Arbeit.

Wegen unseres Motorsport-Geschäfts leisten wir uns ein sehr großes Lager. Wir können nicht mitten in der Saison wochenlang auf Teile warten, weil sie gerade mal wieder „out of Stock“ sind.

Dadurch können wir die meisten Verschleißteile direkt an unsere Kunden liefern und auch Kurt und Ronny mit Teilen unterstützen. Caterham beliefert uns auch bevorzugt und organisiert mir schon mal Teile aus der Produktionsplanung oder ihrem eigenen Motorsportlager.

Schwieriger wird es bei Teilen, die nachgefertigt werden müssen, wie z.B. Ölwannen, Krümmer oder Getriebeteile. Caterham selbst lässt manche Teile regelmäßig nachfertigen, andere leider nicht.

Joachim stellt mir ein wirklich großzügiges



You can only drive a Caterham properly on the track. You can't really exploit the potential of these cars on public roads. However, I have already enjoyed many beautiful tours in the Allgäu, in the Dolomites and in the Alps with my 1.6.

Of course, I always drive to the annual „Oldtimer Grand Prix“ meeting on my own wheels.

But my experiences and letting off steam on the track help me to be more relaxed on the road.

Was the Caterham the first Seven?

Yes, of course, are there really other Sevens?

How did you come to make a living with the Caterham?

Cars have always been my hobby and my job.

My brother had two Caterhams, so I've known Joachim for a long time.

I bought the 1.6 Caterham in 2013 after several other cars. By 2014, I was regularly competing in IG and SMRC events, initially on my own wheels.

My number one parts supplier was of course Joachim in the neighbourhood. A friendship developed over the years and Joachim kept an eye on what I was doing with my Caterham. So when he was looking for a manager for the motorsport business, he thought of his buddy with the same „nail in the head“ and experience with Caterham. That's how the hobby became the profession.

Do you think the supply of spare parts - even for older Caterhams - is guaranteed?

Yes and no, the latter for some parts with very long delivery times.

We have great contacts at the Caterham factory, at Cosworth, and with many manufacturers and suppliers in the UK. Purchasing and parts supply is part of my daily job.

Because of our motorsport business we have a very large stock. We can't wait weeks in the middle of the season for parts to be „out of stock“.

This allows us to supply most wear parts directly to our customers and also to support Kurt and Ronny with parts. Caterham also prefers to supply us and sometimes they organise parts for me from production planning or their own motorsport warehouse.

It's more difficult for parts that need to be remanufactured, such as oil pans, manifolds or gearbox parts. Caterham itself has some parts regularly remanufactured, others unfortunately not.

Joachim gives me a very generous budget, but we also have to consider the economics as to which parts we have produced for us at what



Budget zur Verfügung, aber wir müssen auch die wirtschaftliche Frage stellen, welche Teile wir dann mit welcher minimalen Abnahmemenge nur für uns nachfertigen lassen.

Bisher ist aber noch kein Auto wegen eines fehlenden Ersatzteils in unserer Werkstatt stehen geblieben oder konnte nicht an einem Rennen teilnehmen.

Was sagst Du zur Seven-Szene in Deutschland?

Die ist so vielfältig und unterschiedlich, wie das richtige Leben ...

Und die Clubszene, national und international?

Man kann leider nicht auf allen Hochzeiten tanzen.

Ich bin Mitglied und Vorstand des SMRC.

Wie schon erwähnt, bin ich jedes Jahr am OGP auf B4 anzutreffen.

Ausfahrten mit mehr als 2 bis 3 Fahrzeugen sind nicht so mein Ding, das war beim Motorrad schon so.

Also bin ich vielleicht doch nur ein halbherziger Blümchenpflücker?

Wie siehst Du die Weiterentwicklung bei Caterham für die nächsten Jahre?



Das Projekt V ist ein sehr schönes Auto. Ob es eine Chance haben wird und realisiert werden kann, hängt davon ab, ob Caterham bei den Investoren das benötigte Geld auch wirklich einsammeln kann.

Bei den zu erwartenden Stückzahlen ist der EV Seven in der Produktion viel zu teuer.

Caterham wird sich also so lange es geht auf die jetzigen Verbrenner konzentrieren.

Auch die Verhandlungen über die Nachfolge des Duratec-Motors sind schon in vollem Gange, darüber darf ich aber leider nichts berichten.

Würdest Du einen EV Seven fürs Rennen fahren?

Warum nicht? Auch Indoor-Elektrokarts können Spaß machen.

Ob und wann elektrisch betriebener Breiten-sport möglich sein wird, weiß ich nicht.

Solange genießen wir noch unsere Verbrenner.

Und ich kann jedem nur dazu raten, seinen Seven und seine persönlichen Limits auf der Rennstrecke zu erfahren, solange wir noch dürfen.

Herzlichen Dank Carsten, dass Du Dir die Zeit für das Interview genommen hast und weiterhin viel Spaß am und mit Deinen Seven und denen Deiner Kunden.



minimum quantity.

But so far, no car has ever stopped in our garage or missed a race because of a missing part.

What do you think of the Seven scene in Germany?

It's as varied and diverse as real life ...

What about the national and international club scene?

Unfortunately you can't dance at all weddings.

I am a member and committee member of the SMRC.

As already mentioned, I can be found every year at the „Oldtimer Grand Prix“ on parking area B4.

Rides with more than 2 or 3 cars are not my thing, that was already the case with motorcycles.

So maybe I'm just a half-hearted flower-picker after all?

How do you see Caterham developing over the next few years?

The Project V is a very nice car. Whether it has a chance and can be realised depends on the investors and whether Caterham can actually raise the necessary money.

The EV Seven is far too expensive to produce in the numbers expected.

Caterham will therefore concentrate on the current internal combustion engines for as long as possible.

Negotiations on the successor to the Duratec are well underway, but I'm not at liberty to tell about that.

Would you race an EV Seven?

Why not? Indoor electric karts can be fun too.

I don't know if and when electric powered mass sports will be possible.

Until then, we can still enjoy our combustion engines.

And I can only advise everyone to experience their Seven and their personal limits on the track while we're still allowed to.

Thank you Carsten for taking the time for this interview and I hope you will continue to enjoy your Seven and those of your customers.

Der Beifahrer im Caterham

Im Herbst letzten Jahres hatte ich mal wieder ungewollt die Gelegenheit, auf dem Beifahrersitz eines Caterham Platz zu nehmen. Ihr erinnert Euch, ein Stein auf der Straße hatte meinen Ölfilter tuschiert und so durfte ich an den letzten Tagen des Events als Beifahrer teilnehmen ...

Als Erstes fuhr ich abends bei Thomas im 165er mit. Zwei korpulente Personen in diesem Seven - es ging grad so. Ich wusste nur die ganze Fahrt von Jill zum Hotel nicht, wo ich meinen Ellbogen hinpacken sollte, es war schon etwas eng.

Am nächsten Tag bin ich im SV 485er mitgefahren, deutlich mehr Freiheit für die Ellbogen, aber auch einen symmetrischen Fußraum, das war mir bei Thomas durch die Enge nicht so aufgefallen.

Das erinnerte mich wieder an meine Anfänge im Caterham mit Sybille. Sie hatte immer das Bedürfnis, mit dem Sitz weit nach vorne zu rücken - und Sybille ist nicht klein. Deshalb habe ich mich mal an meine Anfänge als Entwicklungsingenieur in Stuttgart erinnert und hier mal die Sitzposition des Fahrers im Caterham skizziert.

Der Fahrer - ein sogenannter 95%-Mann - ist 185 cm. 95%-Mann bedeutet, dass 95 % aller Männer kleiner sind.

Man sieht die gestreckte Sitzposition im Caterham und der Fuß deutet an, wo Gas-, Brems- und Kupplungspedal sind. Und die muss man ja noch durchtreten können, dahinter befindet sich dann erst die Fußbox.

Aber wie soll dann die 5%-Frau sich an der Fußbox abstützen? Die 5%-Frau ist 153 cm groß und nur 5 % aller Frauen sind noch kleiner.

Der 95%-Mann und die 5%-Frau sind die Auslegungskriterien der Automobilindustrie. Und Ihr kenn das bestimmt, wenn Ihr an der Kreuzung steht und neben Euch sitze eine Frau im Auto, die fast ins Lenkrad beißt.

Denn bei normal bezahlbaren Autos ist die Pedalerie der Nullpunkt der Sitzposition. Nur extrem teure Fahrzeuge bieten eine verstellbare Pedalerie an. Dann kann selbst ein kleinerer Fahrer sich weiter weg vom Lenkrad positionieren.

Aber zurück zum Beifahrer.

Nachdem mir Sybille ihr Leid geklagt hatte, sich nicht abstützen zu können, haben wir einen PU-Schaumklotz auf den Fußraum angepasst, mit einem Sperrholzbrett und einem Teppich beklebt und mit doppelseitigem Klebeband im Fußraum montiert.

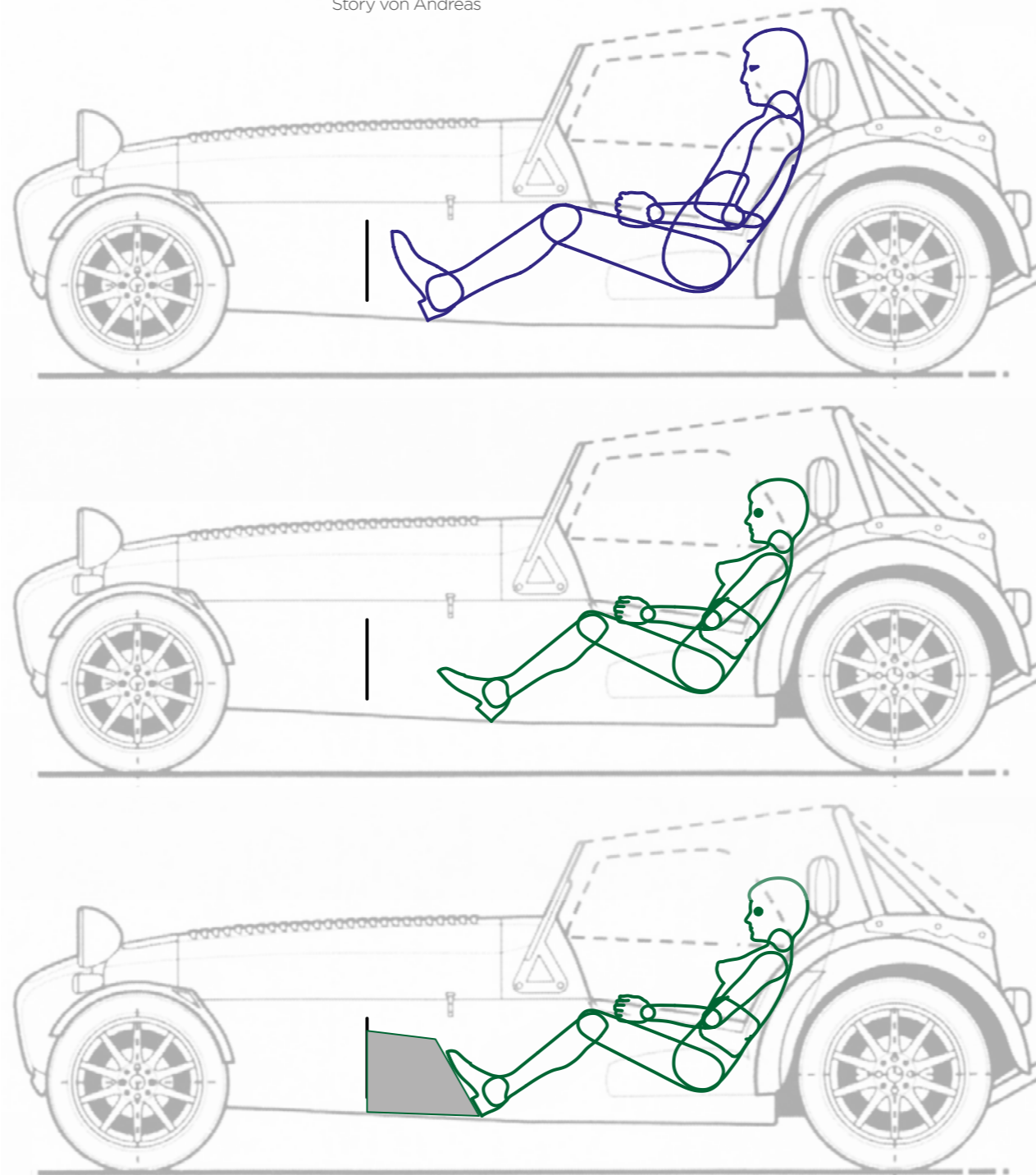
Das Anpassen des Klotzes (PU-Schaum mit RG 80, das bedeutet $0,8 \text{ kg/dm}^3$) war die größte Arbeit, weil man ja trotz Schablonen immer wieder zum Anpassen in den Fußraum kriechen muss.

Wie gesagt, Sybille ist nicht klein, fühlt sich aber jetzt mit dem Schaumklotz sicher, auch beim Blümchen pflücken.

Vielleicht ist Euer Beifahrer vom Caterhamfahren nicht begeistert, weil nur Links und Rechts abstützen oder ins Dashboard zu beißen macht keinen Spaß ...

Versucht es mal, Caterhamfahren macht auch ab und zu auch zu zweit Spaß ...

Story von Andreas



The co-driver in a Caterham

Last autumn I had the unintentional opportunity to sit in the passenger seat of a Caterham again. As you may recall, a stone on the road had damaged my oil filter and so I was allowed to take part in the final days of the event as a passenger...

The first thing I did in the evening was take a lift with Thomas in the 165. Two corpulent people in that Seven - it was just about OK. I just didn't know where to put my elbow the whole way from Jill's to the hotel, it was a bit cramped.

The next day I went for a ride in the SV 485, which gave me a lot more elbow room, but also symmetrical foot room, which I hadn't noticed in Thomas' car due to the cramped conditions.

That reminded me of my early days in the Caterham with Sybille. She always felt the need to move the seat far forwards - and Sybille is not small. So I thought back to my early days as a development engineer in Stuttgart and sketched out the driver's seating position in the Caterham.

The driver - a so-called 95% male - is 185 cm tall. 95% male means that 95% of all men are smaller.

The Caterham's driving position is very upright and the foot indicates where the accelerator, brake, and clutch pedals are. And you have to be able to push them down, because behind them is the footwell.

But how will the 5% woman support herself on the footwell? The 5% woman is 153 cm tall and only 5% of all women are even shorter.

The 95 per cent male, 5 per cent female ratio is the design criterion of the automotive industry. And you probably know what it's like when you're at a crossroads and there's a woman sitting next to you, almost biting the steering wheel.

This is because in normally affordable cars, the pedals are the zero point of the sitting position. Only very expensive cars have adjustable pedals. Then even a smaller driver can sit further away from the steering wheel.

But back to the passenger.

After Sybille complained to me about not being able to support herself, we fitted a PU foam block in the footwell, covered it with a plywood board and a carpet and fixed it in place with double-sided adhesive tape.

Fitting the block (PU foam with RG 80, i.e. 0.8 kg/dm^3) was the biggest job because, despite the templates, you have to crawl into the footwell again and again to fit it.

As I said, Sybille is not small, but she now feels safe with the foam block, even when picking flowers.

Perhaps your passenger isn't as enthusiastic about driving the Caterham, because it's no fun just leaning left and right or biting into the dashboard...

Come and try it, Caterham driving is fun for two too...

Winterschrauben 2023/24

Story von Mathias

Letzte Saison war mir aufgefallen, dass ich immer einen kleinen Ölfleck unter dem Auto hatte. Genau dort, wo das Getriebe an den Motor angeflanscht ist. Hinzu kam, dass ich ein leichtes Brummen vernahm, wenn ich an der Ampel stand. Sobald ich die Kupplung trat, war es weg. Erste Analyse ohne allzu lange zu überlegen: Ausrücklager und Simmerring am Getriebeeingang.

Der Winter nahte, ich hatte einen schon lange nicht mehr benutzten Motorheber und hatte Bock, mal wieder zu schrauben. Mein Kumpel Nico und mein Bruder Tom hatten auch Lust, so hatten wir einen Plan.

Als Erstes habe ich viele Detailfotos vom Motorraum gemacht, aber nicht immer die Richtigen, wie sich später herausstellte. Dann ging es ganz in Ruhe los, alles rund um den Motor auszubauen. Vom ersten Mal, damals am 92er mit Kent-Motor, wusste ich noch, dass es sehr eng werden könnte, den Motor ohne Zerkratzen des Rahmens rauszubekommen (ich mag keine Kratzer an meinem Auto). Nach ein paar Stunden waren alle Anbauteile ab und der Motor war fast nahtlos.

Um das Getriebe auszubauen, muss die Kardantunnelabdeckung raus, wofür es einfacher ist, auch gleich die Sitze auszubauen. Wollte eh unter den Sitzen mal wieder ordentlich sauber machen (ich liebe ein sauberes Auto). Die GFK-Schalen und die Abdeckung waren schnell raus.

Tipp: Am 5-Gang-Getriebe sitzt der Rückwärtsgangschalter hinten rechts etwas exponiert. Schraubt den lieber raus, sonst passiert es euch wie mir, dass die Pins beim Ausbau abbrechen.

Jetzt kamen Nico und Tom



Winter screwing 2023/24

Last season I noticed that I always had a small oil stain under the car. Just where the gearbox is flanged to the engine. I also noticed a slight humming noise when I stopped at traffic lights. As soon as I pressed the clutch, it was gone. First analysis without thinking too long: Release bearing and oil seal at the gearbox input.



Winter was approaching, I had an engine hoist that hadn't been used for a long time, and I was in the mood to do some wrenching again. My buddy Nico and my brother Tom were also keen, so we had a plan.

First I took lots of detailed photos of the engine bay, but not always the right ones as it turned out. Then we took our time removing everything around the engine. I remembered from the first time, back in '92 with the Kent engine, that it could be very difficult to get the engine out without scratching the frame (I don't like scratches on my car). After a few hours, all the attachments were off and the engine was almost bare.

To remove the gearbox, the cardan tunnel cover must be removed, for which it is easier to remove the seats also. I wanted to do a good clean under the seats anyway (I love a clean car). The GRP shells and the cover were quickly removed.

Tip: The reverse gear selector on the 5-speed gearbox is a bit exposed at the rear right. Better unscrew it, otherwise you'll end up breaking the pins like me.

ins Spiel, da ich den Ausbau der Motor-Getriebeeinheit nicht allein machen wollte. Eines Donnerstags ging es los, der Motor hing mit professionellen Seemannsknoten an Tampen und sollte behutsam aus dem engen Rahmen gehoben werden (hatte ich schon erzählt, ich mag keine Kratzer an meinem Auto).

Wir bekamen die Motor-Getriebeeinheit leicht in Bewegung und dank Balancier und 3 Augenpaaren auch vorerst gut aus dem Motorraum raus, bis der Balancier am Ende seiner Verstellmöglichkeiten war und der Betonträger nach oben begrenzte. Jetzt musste Muskelkraft ran, wofür wir dank Nico genug vor Ort hatten. Noch kurz die Karosserie vorn etwas abgelassen und die Einheit war draußen. Das fühlte sich schon einmal gut an.

Jetzt wollten wir natürlich auf Fehlersuche gehen, also Getriebe vom Motor trennen und sehen, was da nicht in Ordnung ist. In der Getriebeglocke stand noch etwas gelblich klares Öl, welches beim Trennen heraus schwappte.

Als Erstes fiel uns auf, dass es nicht der Simmerring des Getriebeeingangs sein kann, da das Öl von dort nicht in die Glocke laufen würde. Dann muss es wohl vom Simmerring an der Kurbelwelle kommen, also Kupplung und Schwungscheibe ab und nachsehen. Es war

This was where Nico and Tom came in, as I didn't want to remove the engine-gearbox unit alone. We started on a Thursday, the engine hanging from ropes with professional sailor's knots and had to be carefully lifted out of the narrow frame (I've already told you, I don't like scratches on my car).

We were able to move the engine-gearbox unit easily and, thanks to the balancer and 3 pairs of eyes, we were able to get it out of the engine bay until the balancer reached the end of its adjustment range and the concrete beam was at the top. Now we had to use muscle power, which we had plenty of on site thanks to Nico. A quick lowering of the front of the body and the unit was out. That felt good.

Now, of course, we wanted to do some troubleshooting, i.e. separate the gearbox from the engine and see what was wrong. There was still some clear yellow oil in the gearbox bell housing, which sloshed out when we separated it.

The first thing we realised was that it couldn't be the oil seal at the gearbox input, as the oil wouldn't be coming from there into the bell housing. Then it must



Weil wir die Experten sind.

Kurzbewertung, Kaufberatung, Schadenkalkulation,
Beweissicherung oder Fahrzeugbewertung ?

Ihr Classic Data Partner vor Ort ist der richtige Ansprechpartner !

classic-data.de

Classic Data GmbH & Co. KG Marktbeobachtung · Harpener Str. 56 · 44791 Bochum



Classic Data

blitze-sauber hinter dem Schwungrad und keinerlei Ölaustritt an der Kurbelwelle. Und jetzt?

Wenn das Öl nicht vom Getriebe kommen kann und definitiv auch nicht vom Motor kommt, bleibt nur noch der Kupplungsnehmerzylinder. Das würde auch das klare gelbliche Öl erklären. Die Nehmerzylinder-Ausrücklagereinheit war auch feucht unter der grünen Manschette, was die Annahme stützte.

Zur Sicherheit haben wir uns nochmals die Rückseite des Motors genau angesehen, von dort kam aber definitiv kein Öl.

Nach diesem erfolgreichen Troubleshooting ging unser Fokus jetzt in Richtung Brummgeräusch. Ich hatte ja am Anfang schnell geschossen und das Ausrücklager für das Geräusch verantwortlich gemacht. Aber macht das Ausrücklager Geräusche, wenn der Motor dreht und die Kupplung nicht getreten ist?

An dem Abend hatten wir Stammtisch in unserer Oldtimer-Garage, somit war viel „Sachverstand“ oder zumindest viele Meinungen rund um mein Auto versammelt. Die Schwarmintelligenz suggerierte, dass es nicht das Ausrücklager sein kann, sondern vielmehr die Lager der Getriebeeingangswelle.

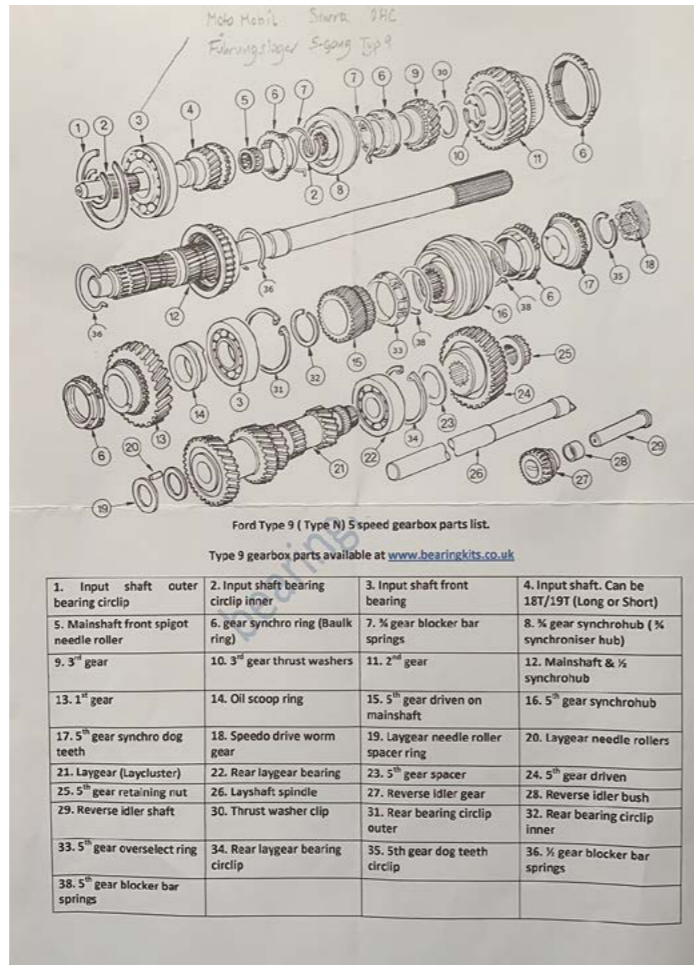
Glücklicherweise haben wir eine coole alte Hinterhofwerkstatt in Hamburg, die sich auf Getriebe aller Art, Größe und Anwendung spezialisiert hat. Also am Freitagmorgen das Getriebe dort hin und das Problem besprochen. Glücklicherweise kann man die Eingangswelle am Ford 5-Gang-Getriebe ausbauen, ohne das ganze Getriebe zu zerlegen. Das half mir aber leider nichts, da der erfahrene Mechaniker von einem Nadellager an der Vorgelegewelle zu berichten wusste, das gerne mal Probleme macht. Tolle Wurst, aber egal es muss ja gemacht werden.

Jetzt hatte ich also etwas Zeit, da die Reparatur ein paar Tage in Anspruch nehmen würde. Ich weiß nicht, ob ich es schon erwähnt hatte, aber ich liebe ein sauberes Auto. Da war der leere Motor- und Getrieberaum natürlich ein gefundenes Fressen. Mit einer Dose Ballistol, jeder Menge Lappen und Pinseln bewaffnet, tauchte ich in den Motorraum ab. Nach 2 Stunden war alles blitzsauber, was für eine Freude. Etwas komisch ist diese Vorliebe ja schon, das gebe ich zu - aber wir sind ja unter uns.

Was jetzt passierte, könnt ihr euch schon denken. Da ja alle Anbauteile ausgebaut und so schön zugänglich waren, ... Ballistol, Lappen, Pinsel.

Dann habe ich auch gleich die Gelegenheit genutzt, um die Hitzeentwicklung unter der Haube etwas zu lindern. Auspuffband hatte ich noch herumliegen und schon waren die Krümmerrohre umwickelt. Waren ja jetzt so gut zugänglich. Mein Tatendrang hat mich zwischendurch kurzzeitig überrascht, die Überraschung war aber schnell verflogen.

Das Getriebe war zurück, es war tatsächlich das Rollenlager an der Vorgelegewelle. Bei der



be coming from the oil seal on the crankshaft, so we took the clutch and flywheel off and had a look. It was sparkling clean behind the flywheel and there was no oil leaking from the crankshaft. So what now?

If the oil is not coming from the gearbox, and certainly not from the engine, the only thing left is the clutch slave cylinder. This would also explain the clear yellowish oil. The slave cylinder/release bearing unit was also damp under the green sleeve, which supported this assumption.

To be on the safe side, we took a closer look at the rear of the engine, but there was definitely no oil coming from there.

With this troubleshooting successfully completed, we turned our attention to the humming noise. At first I was quick to blame the release bearing for the noise. But does the release bearing make noise when the engine is running and the clutch is not depressed?

We had a meeting in our vintage car garage that evening, so there was a lot of 'expertise' or at least opinions about my car. The swarm intelligence suggested that it couldn't be the release bearing, but rather the transmission input shaft bearings.

Luckily we have a cool old backyard workshop in Hamburg that specialises in gearboxes of all types, sizes and applications. So on Friday morning we took the gearbox there and discussed the problem. Fortunately, you can remove the input shaft on the Ford 5-speed gearbox without having to dismantle the whole gearbox. Unfortunately, that didn't help because the experienced mechanic told me about a needle bearing on the countershaft that sometimes causes problems. Great! But anyway, it has to be done.

Now I had some time, as the repair would take a few days. I don't know if I've mentioned it before, but I love a clean car. So an empty engine and gearbox bay was a real treat. Armed with a can of Ballistol, lots of rags and brushes, I dove into the engine bay. After 2 hours everything was sparkling clean, what a pleasure. But I have to admit that this preference is a bit strange, just between you and me.

You can probably guess what happened next. With all the extras removed and so easily accessible, ... Ballistol, rag, brush.

Then I took the opportunity to reduce heat development under the bonnet. I had some exhaust tape lying around and the manifolds were already wrapped. They were now so easily accessible. My eagerness for action surprised me for a moment, but the surprise soon wore off.

The gearbox was back, actually it was



Gelegenheit wurde gleich das große Lager der Eingangswelle, die Simmerringe und alle Dichtungen getauscht. Die Teile hatte ich eh besorgt, also konnte man sie ja auch benutzen. Jetzt wurde das Getriebe noch einer ordentlichen Wäsche unterzogen, weil ihr wisst ja ...

Zeit zum Wiedereinbau. Carsten von WESMO hatte mir zwischenzeitlich gesagt, dass sie die Motoren eigentlich immer ohne Getriebe ausbauen. Also entschloss ich mich, den Wiedereinbau auch so zu machen, schien ja auch die einfachere Variante zu sein, da Motor und Getriebe zusammen ein ziemlich langer Brocken sind. Also das Getriebe an seinen Platz, hinten gleich an den Block geheftet und vorn mit dem Heber abgestützt. Den Motor konnten wir mit Heber und Balancier ohne Probleme in Position bringen, um vorsichtig die richtige Lage für die Getriebewelle zu finden. Das lief besser als wir erwartet hatten, lediglich Motor und Getriebe wollten nicht so einfach ohne zärtlichen Kräfteinfluss zusammen flutschen. Mit ein bisschen wackeln und rütteln, etwas hoch etwas runter passte alles super zusammen. Jetzt noch Getriebe und Motor verschrauben, die Motorträger anbringen und auf die Lager setzen und der Heber konnte weg. Ein nächster großer Meilenstein für uns Nichtprofis war erreicht, es stellte sich eine tiefe Zufriedenheit ein.

Wir hatten die Ausbauteile beim Ausbau in etwa so auf dem Hallenboden positioniert, wie in den Motorraum gehörten. Das erleichterte den Einbau doch schon erheblich, bis wir dann zu dem 5/8" Schlauchpuzzle kamen. Ich hatte anfangs schon erwähnt, dass ich bei den Detailfotos nicht immer das abgelichtet hatte, was ich jetzt brauchte. Es war dann doch ein bisschen Ausprobieren und Nachdenken gefragt, aber ich glaube, es ist alles wieder an seinem Platz. Es tropft kein Wasser, es tropft kein Öl und der Mo-



tor sprang an, zwar Anfangs mit etwas Unmut aber dann lief er sauber wie immer.

Jetzt fehlt mir nur noch das Differenzial, welches ich demnächst wieder bekommen werde, kurzer Einbau und dann kann die Saison starten.

Der Bereich über der Hinterachse ist jetzt so gut zugänglich, ...

Ihr könnt es euch denken, Ballistol, Lappen und Pinsel.

the roller bearing on the countershaft. I took the opportunity to replace the large bearing on the input shaft, the oil seals, and all the gaskets. I had bought the parts anyway, so I might as well use them. Now the gearbox got a good wash, because you know ...

Time to reassemble. In the meantime Carsten from WESMO had told me that they always remove the engines without the gearbox.



So I decided to do the reassembly the same way, which seemed the easier option as the engine and gearbox together are quite a long piece. So I put the gearbox in place, secured it to the block at the back and used the jack to support it at the front. With the jack and balancer in place, we were able to position the engine to carefully find the right position for the gearbox shaft.

This went better than we expected, except that the engine and gearbox wouldn't slide together without a little force. With a little wiggling and shaking, a little up and a little down, everything fitted perfectly.

Now the gearbox and engine needed to be bolted together, the engine mounts fitted and placed on the bearings, and the jack removed. The next major milestone for us non-professionals was reached and a deep sense of satisfaction set in.

When we removed the parts, we had positioned them on the workshop floor roughly where they should be in the engine bay. This made reassembly a lot easier until we got to the 5/8" hose puzzle. I mentioned at the beginning that I hadn't always photographed what I needed in the detail photos.

It took a bit of trial and error and thinking, but I believe everything is back in place. There's no dripping water, no dripping oil, and the engine started, albeit with a bit of a grumble at first, but then it ran as smoothly as ever.

All I need now is the differential, which I'll be getting back soon, a quick fit and then the season can start.

The area above the rear axle is now so easily accessible, ...

You guessed it, Ballistol, rag, and brush.

Selbstoptimierung oder Caterhams Next Topmodel

1984 und der Hunger nach mehr PS

Story vom Editor

1984 war in mehrfacher Hinsicht ein Jahr des Umbruchs für Caterham. Auf der Birmingham Motor Show vom 20. - 28. Oktober wurde der erste Seven mit der Dion-Hinterachse vorgestellt, interessanterweise mit der Handbremse auf dem Kardantunnel. Allerdings fand diese Position es damals noch nicht in die Serie, das sollte erst später kommen. Im gleichen Jahr wurde der Seven dem TÜV in Deutschland vorgestellt und mit kleinen Änderungen wie kurzen Vorderkotflügeln und verstellbaren Sitzen für den deutschen Markt zum Verkauf freigegeben.

Die Nachfrage nach mehr Leistung war auf Kundenseite immer vorhanden. So wurde 1984 im Kundenauftrag ein Auto für Sprint- und Bergrennen gebaut mit einem auf 1700cc aufgebohrten Kent-Motor. Alle waren dermaßen beeindruckt von dessen Leistung, dass man beschloss, diesen Motor in Serie gehen zu lassen. Damit war der 1700 Supersprint geboren. Reg Price war für die Bearbeitung der Zylinderköpfe zuständig, was er zuhause im Esszimmer erledigte! Leistungsmäßig lag er mit 135 PS nur knapp unterhalb des 1600er BDR mit seinen 150 PS, war allerdings wesentlich günstiger zu produzieren. Das war aber noch nicht das Ende der Fahnenstange.

Mit Cosworth wurde vereinbart, dass sie Teile liefern sollten, um eine weitere 1700er Variante zu bauen, einen Cosworth BDR mit 170 PS. Damit war ein Leistungslimit erreicht, das den Verantwortlichen anfangs Sorgen zu bereiten. Um zu verhindern, dass Sevens mit einer solch brutalen Beschleunigung (5 Sekunden von Null auf 100) und Performance in die falschen Hände gerieten, schrieb man für zukünftige Besitzer das Absolvieren eines High Performance Course vor, bevor der Wagen geliefert wurde. Konsequenterweise bekam das Auto ein kleines Abzeichen mit den Buchstaben HPC auf den Kühlergrill. Was einen heute belustigt lächeln lässt, war für Graham Nearn die Verpflichtung, nur einer geschulten Kundschaft ein solches Instrument zur Verfügung zu stellen. Nearn führte als Beispiel gerne Ettore Bugatti an, der seinen Typ 57 nicht an Leute verkaufte, deren Fahrstil ihm nicht gefiel. Das HPC-Paket schloss einen Fahrwerksstabilisator hinten, ein Sperrdifferential sowie individuell verstellbare Sitze und spezielle Felgen mit ein. Insgesamt wurden 62 Exemplare gebaut.

1990 sah einen neuen HPC. Das Cosworth-Ag-



gregat war nunmehr schon in die Jahre gekommen und für eine neue Käuferschicht, die genug Geld aber keine Lust auf relative Unzuverlässigkeit hatte, musste ein neuer Motor her. Fündig wurde man bei Vauxhall (Opel) mit einem 2-Liter Motor mit Doppelnockenwellen und 16 Ventilen, dessen Kopf ursprünglich von Cosworth entwickelt worden war. An Stelle der Einspritzanlage montierte Caterham 2 Weber 45DCOE Vergaser, was 175 PS auf die Straße brachte. Weitere Änderungen an Chassis und Aufhängung wurden nötig sowie Reifen in der Größe 205/45 ZR 16. Der Sprint von Null auf 100 verbesserte sich auf 4,9 Sekunden. Jetzt wurden nur noch Käufer unter 25 Jahren zu einem halbtägigen Kurs genötigt, um mit der Leistung entsprechend umgehen zu können. Bis 1995 wurden stolze 337 Exemplare verkauft. Da die Leistungsausbeute für manche Interessenten immer noch nicht hoch genug war, beauftragte Caterham Swindon Racing Engines mit dem weiteren Tuning des Vauxhall-Triebwerks und konnte bald 3 verschiedene Ausbaustufen unter dem Namen HPC Evolution anbieten. Stufe 1 bot 218 PS, Stufe 2 225 PS und Stufe 3 235 PS. Caterham verkaufte von den Motoren etwa 20 Exemplare, die allesamt als nachträgliche Einbauten angeboten wurden.

1993 allerdings kam die Stunde des JPE mit 250 PS und einer Zeit von 3,4 Sekunden von Null auf 100 - vorläufiges Ende der Selbstoptimierung des Seven!

Self-optimisation or Caterham's Next Top Model

1984 and the hunger for more horsepower

1984 was a year of upheaval for Caterham in more ways than one. At the Birmingham Motor Show from 20 - 28 October, the first Seven with a de Dion rear axle was presented, interestingly with the handbrake on the cardan tunnel. However, this position did not make it into series production at the time, as this was to come later. In the same year, the Seven was presented to the TÜV in Germany and approved for sale on the German market with minor changes such as short front wings and adjustable seats.

There was always a demand from customers for more power. In 1984, a car for sprint and hill climb races was built to customer order with a Kent engine bored out to 1700cc. Everyone was so impressed by its performance that the decision was made to put this engine into series production. Thus the 1700 Supersprint was born. Reg Price was responsible for machining the cylinder heads, which he did at home in the dining room! In terms of power, at 135 hp, it was only just below the 1600 BDR, which had 150 hp, but was much cheaper to produce. But that was not the end of the story.

It was agreed with Cosworth that they would supply parts to build another 1700cc variant, a Cosworth BDR with 170 hp. This reached a power

limit that began to worry those in charge. To prevent Sevens with such brutal acceleration (5 seconds from zero to 100) and performance from falling into the wrong hands, future owners were required to complete a High Performance Course before the car was delivered. Consequently, the car was given a small badge with the letters HPC on the radiator grille. What makes you smile with amusement today was Graham Nearn's obligation to only make such an instrument available to a was trained clientele. Nearn liked to cite the example of Ettore Bugatti, who did not sell his Type 57 to people whose driving style he did not like. The HPC package included a rear suspension stabiliser, a limited slip differential, individually adjustable seats and special wheel rims. A total of 62 units were built.

1990 saw a new HPC. The Cosworth engine was now getting on in years and a new engine was needed for a new group of buyers who had enough money but no desire for relative unreliability. Vauxhall (Opel) came up with a 2-litre engine with twin camshafts and 16 valves, the head of which had originally been developed by Cosworth. Instead of the fuel injection system, Caterham fitted 2 Weber 45DCOE carburettors, which put 175 hp on the road. Further changes to the chassis and suspension were necessary, as well as 205/45 ZR 16 tyres. The sprint from zero to 100 was improved to 4.9 seconds. Now only buyers under the age of 25 were required to attend a half-day course in order to be able to handle the power accordingly. By 1995, an impressive 337 units had been sold. As the power output was still not enough for some potential buyers, Caterham commissioned Swindon Racing Engines to further tune the Vauxhall engine and was soon able to offer 3 different stages of development under the name HPC Evolution. Stage 1 offered 218 hp, stage 2 225 hp and stage 3 235 hp. Caterham sold around 20 of the engines, all of which were offered as retrofits.

However, 1993 saw the arrival of the JPE with 250 hp and a time of 3.4 seconds from zero to 100 - the end of the Seven's self-optimisation for the time being!



Veranstaltungskalender 2024

APRIL

Sonntag, 07. April

☑️ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

MAI

Freitag, 03. bis Sonntag, 05. Mai

🇩🇪 ADAC Hockenheim Historic

Dienstag, 07. Mai

☑️ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 10. bis Sonntag 12. Mai

🇫🇷 MOUNTAIN CAT 2024

Freitag, 17. bis Samstag 18. Mai

🇬🇧 Taffia Fish & Chip Run 2024

Donnerstag 23. bis Sonntag 26. Mai

☑️ Frühlingstreffen in 96342 Stockheim

Freitag, 24. bis Sonntag 26. Mai

🇩🇪 Nürburgring Classics

JUNI

Sonntag, 02. Juni

☑️ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Mittwoch, 12. bis Samstag, 15. Juni

🇩🇪 Mille Miglia - Schwarzfahrer

Samstag, 22. bis Sonntag, 23. Juni

🇩🇪 Solitude Revival

JULI

Dienstag, 02. Juli

☑️ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 06. bis 07. Juli

🇫🇷 Classic Days Le Mans,

Donnerstag, 04. bis Sonntag, 07. Juni

🇩🇪 30th British Classic Car Meeting St. Moritz

Donnerstag, 11. bis Sonntag, 14. Juli

🇬🇧 Goodwood Festival of Speed

AUGUST

Sonntag, 04. August

☑️ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 09. bis Sonntag, 11. August

🇩🇪 51. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Sonntag, 18. August

🇩🇪 Air-Speed Zweibrücken

Sonntag, 25. August

🇨🇭 British Car Meeting, Mollis

Sonntag, 31. August

🇩🇪 Passenger Ride auf Burg Flammersheim

SEPTEMBER

Dienstag, 10. September

☑️ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 06. bis Sonntag, 08. September

🇬🇧 Goodwood Revival

OKTOBER

Sonntag, 06. Oktober

☑️ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

NOVEMBER

Dienstag, 05. November

☑️ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 01. 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

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



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

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



REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

✉️ sales@redlinecomponents.co.uk

☎️ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

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

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

