

Caterham Journal 7



In dieser Ausgabe: Stammtisch Nordlichter | Schnäppchenjagd im Caterham-Stil... | No. 61 of 60

Caterham Cars HQ in Dardfort X | Inoffizielles Drei-Länder-Treffen am Lac D'Annecy | Kontakte und Informationen schaden nur dem, der sie nicht hat. Oder: Wie ich endlich zu meinem Bikini Top zum fairen Preis kam | Der Freitag ist der Samstag

No. 51
07/2024



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. 52 - Oktober 2024: 10. September 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:

Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens	4
Andy's Blog.....	6
Das Seven - Tagebuch.....	6
News and Events.....	8
Oldtimer Grand Prix 09.-11.08.2024.....	8
Stammtisch Nordlichter.....	8
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	9
Schnäppchenjagd im Caterham-Stil.....	10
No. 61 of 60.....	19
Caterham Cars HQ in Dardfort X.....	23
Inoffizielles Drei-Länder-Treffen am Lac D'Annecy.....	28
Kontakte und Informationen schaden nur dem, der sie nicht hat.	32
Oder: Wie ich endlich zu meinem Bikini Top zum fairen Preis kam....	32
Der Freitag ist der Samstag	34
Veranstaltungskalender 2024.....	38



Front Cover:

Frühlingstreffen
Paul Hänig



Rear Cover:

Pauls Seven in der
Garage zum Trocknen

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder

CATERHAM
CAR CLUB

Seite 3 - No. 51 - 07/2024



Stammtischtreffen Flugplatz Stahringen



Dirk wieder auf der Mille



Ein Deutscher in der Englischen Werkstatt



Ein gefilterter Seven (felted)



Ein Bügelperlen-Seven (iron on beads)



Ladestation?

Andy's Blog

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



Dartford ist tot - es lebe Dartford X
Zur Verabschiedung von Dartford mit
einem Teilemarkt par excellence war
wohl dieses Mal kein deutscher Teile-
transporter dabei - hm ...

Sind denn alle deutschen Schrauber
schon fertig mit ihrem Caterham? Es
gibt doch immer etwas zu optimieren ...

Aber der Verkauf muss überwälti-
gend gewesen sein. Was man alles so
nicht mehr mit umziehen lassen wollte ...

Wir haben ein neues Design für
unser Magazin erarbeitet.

Wer sind wir?

Nun, das ist der erweiterte Vor-
stand, Mitglieder halt, die sich ab und
zu zusammensetzen (via Bildschirm,
deshalb sind Entfernungen irrelevant)
und über Gott und die Welt, über
Termine, Magazinlayout oder andere
Club-bezogene Themen reden - oder
schreiben. Will noch jemand mitma-
chen?

Dartford ist tot - es lebe Dartford X/2

Dann wollen wir mal Dartford X be-
suchen, unsere Meet Your Maker-Touren
sind ja berühmt.

Caterham bietet sogar Führungen
hierzu an, online zu buchen.

Aber siehe da, ausgebucht bis 2025
und zum Preis von 30 Pfund. Man weiß,
wie man mit Caterham-Verrückten Geld
machen kann ...

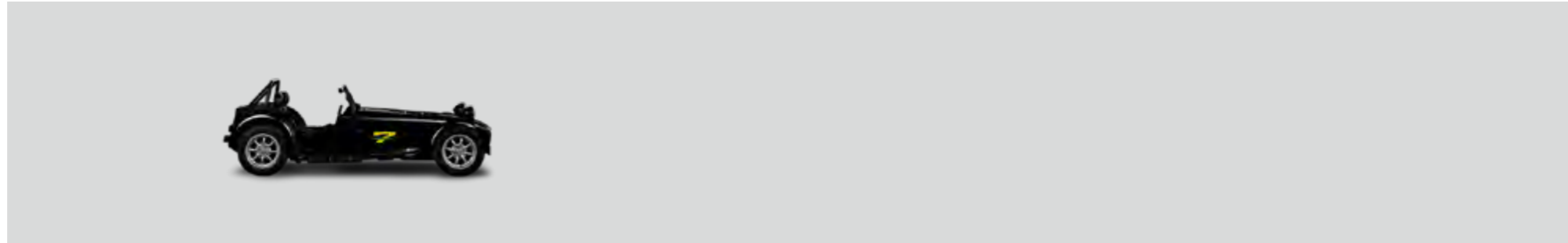
Trotzdem hätte ich mir eine Eröff-
nungsparty für die vielen Caterham-
freunde gewünscht.

Aber wir sind ja keine Rennfahrer -
nur Caterham-Verrückte.

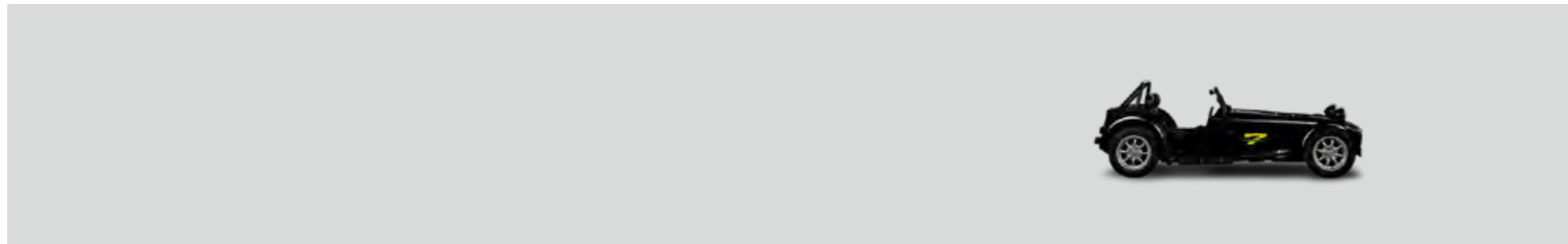
Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Da das Wetter im Frühjahr deutlich zu wünschen übriggelassen hat, waren die Ausfahrten im Seven eher spärlich. Anfang Mai schließlich gab es, wie jedes Jahr, das Jim Clark Revival auf dem Hockenheimring, ein Muss und natürlich auch vom Club wie immer gut besucht. Karten hatte ich bereits online bestellt und ausgedruckt, also stand nichts mehr im Weg. Nichts? Im Gegenteil. Alle standen im Weg. Die Anfahrt war so ausgeschildert, dass man schon mal die doppelte Kilometerzahl benötigte, nur um mit allen anderen eineinhalb Stunden im Stau zu stehen, bevor wir den Eingang erreichten. Dort ein müdes Lächeln, wir mussten wieder ein paar hundert Meter zurück, um in einer Baracke einen Aufkleber für die Windschutzscheibe abzuholen. Ohne diesen gab es keine Ein-
fahrt.



Kaum war der Wagen auf dem Clubareal abgestellt, als ich informiert wurde, dass der Kleine inkontinent ist und Öl verliert. Haube auf, tatsächlich, alles fein mit Öl eingenebelt. Das kommt davon, wenn man lange nicht fährt. Zuhause dann mal eben die Ventildeckeldichtung erneuert (die alte war gefühlt aus Granit), alles gesäubert, jetzt ist der Kleine wieder dicht. Immerhin konnten wir in der Mittagspause mit den anderen Clubs zusammen zwei Runden drehen und meiner Beifahrerin (Tochter) hat das einen Höllenspaß gemacht. Meine Gene...



Auch die zweite Ausfahrt hatte durchaus Abenteuercharakter. Wenn man schon auf dem Land wohnt, dann fährt man auch über Land. Womit man allerdings nicht wirklich rechnet, sind die Landbewohner, in diesem Fall ein Traktor mit Anhänger und Heu. Viel Heu. Nein, sehr viel Heu. Vom Seven aus gesehen, etwa 5 Meter hoch! Okay, ich übertreibe. Aber nicht sehr. Warum zum Teufel muss ich ausgerechnet hinter dem herfahren? Die Strecke ist kurvig, da ich rechts sitze, sehe ich noch weniger als sonst und die auf mich herunterrieselnden Strohhalme piksen und versauen die Sicht noch weiter. Anhalten? Wäre schön, wenn da irgendwo Platz zum Anhalten wäre. Oh, er blinkt und biegt rechts ab! Die Freude am Beschleunigen vergeht mir rasch, denn er legt sich etwas zu schnell in die Kurve, der Heuhaufen schwankt bedenklich, um sodann die eine Hälfte auf der Fahrbahn zu verstreuen. Vollbremsung, Gott sei Dank ist keiner hinten dran.

Zuhause grinst meine Frau mich an. „In welchem Heustadel warst du bitte mit wem??“

(to be continued)



Dear Diary

As the weather in spring left a lot to be desired, the rides in the Seven were rather sparse. Finally, at the beginning of May, as every year, there was the Jim Clark Revival at the Hockenheimring, a must and of course, as always, well attended by the club. I had already ordered tickets online and printed them out, so there was nothing standing in the way. Nothing? On the contrary. Everyone was in the way. The route was signposted in such a way that it took twice as many kilometers just to be stuck in a traffic jam with everyone else for an hour and a half before we reached the entrance. Greeted by a weary smile from two track marshals and we had to go back a few hundred meters to pick up a sticker for the windscreen from a barrack. Without this, there was no entry. The car had barely been parked in

the club area when I was informed that the little one was incontinent and leaking oil. I opened the bonnet and sure enough, everything was covered in a fine mist of oil. That's what happens when you don't drive for a long time. At home, I replaced the valve cover gasket (the old one felt like it was made of granite), cleaned everything and now the little one is tight again. At least we were able to do two laps together with the other clubs during the lunch break and my co-driver (daughter) had a lot of fun. My genes...

The second trip also had an adventurous character. If you live in the countryside, then you also drive through the countryside. What you don't really expect, however, are the country dwellers, in this case a tractor with a trailer and hay. Lots of hay. No, a lot of hay. Seen from the Seven, about 5 meters high! Okay, I'm exaggerating. But not very much. Why the hell do I have to drive behind him of all people? The road is twisty, I can see even less than usual because I'm sitting on the right and the straws trickling down on me poke me and spoil my view even more. Stop? It would be nice if there was somewhere to stop. Oh, he flashes and turns right! I quickly lose the joy of accelerating, because he takes the bend a little too quickly, the haystack sways alarmingly and then scatters half of it on the road. Full braking, thank God there's no one behind.

At home, my wife grins at me. „Which hay barn were you in with whom, please?“

(to be continued)



Andy's Blog

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



Dartford is dead - long live Dart-
ford X

At the farewell of Dartford with
a parts market par excellence, there
was probably no German parts
transporter this time - hm ...

Are all the German mechanics
finished with their Caterhams?
There's always something to im-
prove ...

But the sales must have been
overwhelming. All the things you
didn't want to move ...

We have developed a new de-
sign for our magazine.

Who are we?

Well, that's the extended board,
members who get together from
time to time (online, so distance is
irrelevant) and talk - or write - about
everything under the sun, dates,
magazine layout or other club-re-
lated topics. Who else wants to get
involved?

Dartford is dead - long live Dart-
ford X/2

Let's visit Dartford X, our Meet
Your Maker tours are famous.

Caterham even offers guided
tours that can be booked online.

But lo and behold, it's fully boo-
ked until 2025 and costs £30. They
know how to make money with
Caterham maniacs...

Still, I would have liked a launch
party for the many Caterham friends.
But we're not racing drivers - just
Caterham maniacs.



News and Events

Oldtimer Grand Prix 09.-11.08.2024

Der Parkplatz ist reserviert. Tickets sind erhältlich unter <https://ticket.implyseven.eu/ogp24/> Da die Classic Days (Düsseldorf) ausfallen (liegt es nur an den Genehmigungen?), wird der OGP auch wieder ein Treffen der Seven-Clubs.
Seven - nicht Cabrio, Roadster oder Sportwagen ...
Mal sehen, was die Verständigung bringt ... aber ein schönes Fest mit viel Sonnenschein - das wünschen wir allen.

*The car park is reserved. Tickets are available at <https://ticket.smplyseven.eu/ogp24/> As the Classic Days (Düsseldorf) have been cancelled (only because of the permits?), the OGP will once again be a meeting of the Seven Clubs.
Seven - not convertible, roadster or sports car ...
We'll see what the event will produce ... but a nice party with lots of sunshine is what we wish for everyone.*

Sonntag, der 9.6.2024.

In voller Vorfreude machte ich mich am späten Vormittag auf zur Garage. Abdeckung runter, Lenkrad drauf, Wagen rauschieben, einsteigen und Zündung. Keine Reaktion. Die Batterie war leer. Es begann die Suche nach meiner Powerbank-Starthilfe. Weil ich sie seit dem Kauf nie benutzen musste, verschwand sie ungenutzt in einer Schublade. Und war auch leer. Schlussendlich gab mir mein Nachbar mit seinem Auto Starthilfe - noch nie zuvor habe ich mich über einen VW Beetle so gefreut.

Nach diesem unglücklichen Start ging es direkt nach Barsbüttel ins Miss Peppers, ein American Diner. Es liegt im Osten von Hamburg und bietet neben der Möglichkeit zu Essen den Vorteil, dass es direkt an der Autobahn liegt und zugleich Zugang zu zahlreichen kurvigen Landstraßen bietet. Die anderen waren schon fast alle da, ich kam mit leichter Verspätung an. Schlussendlich waren wir 9 Personen mit 8 Fahrzeugen, und damit eine gute Größe. Zeitgleich hatte sich ein BMW-Club dort eingefunden und hatte uns, was die Personen- und Fahrzeugzahl angeht, ganz klar überboten. Aber darum ging es ja nie. Es ging um den Austausch, die Erfahrung und den Spaß. Man unterhielt sich, schlemmte und betrachtete anschließend interessiert die Fahrzeuge.

Das automobiler Fazit nehme ich gleich vorweg. Insgesamt standen 8 tolle Seven auf dem Parkplatz. Unterschiedlicher könnten sie trotz der gemeinsamen Grundlage nicht sein. Einblicke gefällig?

Fahrkomfort: Mit Mikes fest verbauter Soundanlage werde ich persönlich zwar nicht ganz warm, aber er ist hochzufrieden. Die von ihm daraus abgespielte ikonische Tonspur „Gentleman, lets start the engines“ passte perfekt zur Szenerie, auch wenn wir der Aufforderung erst einige Minuten später nachkommen sollten.

Upgrade: Tims SV 485er hatte vom Vorbesitzer vorne und hinten diverse Carbonteile und andere Zusatzausstattungen bekommen, inklusive Luftleitbleche für die vorderen Querlenker.

Stilbruch: Der 1969er Lotus von Hartmut mit Carbonwings, die sind sicherlich Geschmackssache an einem so urigen Modell. Doch unzweifelhaft ist, dass es toll ist, dass es diesen Seven überhaupt noch gibt.

Meiner stach hingegen mit zwei technischen Aspekten heraus: Mein Schlüssel ist reine Deko und meine Batterie war nach wie vor unnützes Gewicht. Bei der Abfahrt zeigte sich, für Abblendlicht reichte der Strom nach knapp 40 Minuten Fahrt, aber nicht für den Starter.

Ich wurde fleißig angeschoben, um dann doch starten zu können. Dank der Sporteinlage mutierte meine überdimensionale blaue Schubkarre glücklicherweise wieder zum eigenständig fahrenden, vollwertigen Seven. Die Ausfahrt ging kurz vor 16:00 Uhr los. Aufgrund der zum Teil langen Heimwege und des Verkehrschaos Hamburgs waren es am Ende jedoch nur 5 von uns, die das Ziel Ratzeburg anstrebten. Das Wetter war auf unserer Seite und auch der Verkehr war angenehm. Eine wirklich schöne Ausfahrt, einziger Wehrmutstropfen war die nun auch ausgefallene Öltemperaturanzeige. Mein Back-Up-System arbeitete zum Glück tadellos, sodass ich ein Überhitzen aus-

schließen konnte, mulmig war mir aber schon.

Wir kamen nach über einer Stunde Fahrt im malerischen Ratzeburg an. So schön die Ausfahrt dann auch war, so unerwartet löste sich die Gruppe dann auch auf. Aufgrund einer kurzen Ampelphase inmitten der Stadt hatten wir das Schlussfahrzeug verloren. Dies schien unausgesprochen das Signal für alle gewesen zu sein, die Kolonne aufzulösen. Das Verabschieden viel pragmatisch aus, schließlich saßen alle in ihren Fahrzeugen. Ein kurzes Winken zum Abschied, und so lösten wir uns in verschiedene Himmelsrichtungen auf.

Gentleman, ich hoffe auf ein Wiederholen.
Leonard Idel



I put the cover down, mounted the wheel, pushed the car out, got in and turned on the ignition. No response. The battery was dead. The search for my Powerbank jump starter began. Having never needed to use it since I bought it, it had disappeared into a drawer, unused. And it was empty. In the end, my neighbour gave me a jump-start with his car - never before have I been so happy about a VW Beetle. After this unfortunate start, I drove straight to Barsbüttel to Miss Peppers, an American diner. It is located in the east of Hamburg and has the advantage of being right next to the motorway, giving access to many winding country roads. Almost everyone else was already there, I arrived a bit late. In the end we were 9 people with 8 vehicles, which was a good size.

A BMW club had arrived at the same time and was clearly outnumbered. But that was not the point. It was about the exchange, the experience and the fun. People chatted, feasted and then looked at the cars with interest.

I'll give you the automotive conclusion right away. There were a total of 8 great Sevens in the car park. They couldn't be more different, despite sharing a common platform. Want some insights?

Driving comfort: Personally, I can't quite warm up to Mike's fixed sound system, but he's very happy with it. The iconic „Gentlemen, let's start the engines“ soundtrack he played from it fit the scenery perfectly, even though we didn't get to do it until a few minutes later.

Upgrade: Tim's SV 485 had been fitted with various carbon fibre parts and other extras at the front and rear by the previous owner, including air deflectors for the front suspension arms.

Break in style: Hartmut's 1969 Lotus with carbon-fibre wings, which are certainly a matter of taste on such a quaint model. But there's no doubt that it's great that this Seven still exists.

Mine, on the other hand, stood out for two technical reasons: my key is purely decorative and my battery was still useless weight. When I set off, it turned out that after just under 40 minutes of driving there was enough power for the dipped headlights, but not for the starter.

I was pushed hard to get the car started. Luckily, thanks to the sports insert, my oversized blue wheelbarrow mutated back into a fully-fledged, self-driving Seven. The drive started shortly before 16:00. Due to the long journey home and the traffic chaos in Hamburg, only five of us made it to Ratzeburg in the end. The weather was on our side and the traffic was pleasant. The only downer was that the oil temperature gauge had also failed. Luckily my backup system was working perfectly, so I could rule out overheating, but it did make me feel uncomfortable.

After more than an hour's drive we arrived in picturesque Ratzeburg. As nice as the ride was, the group split up unexpectedly. Due to a short traffic light phase in the middle of the town, we had lost the last vehicle. This seemed to be the unspoken signal for everyone to break up the convoy. The parting was pragmatic, with everyone in their vehicles. A quick wave goodbye and off we went in different directions.

Gentlemen, my hopes for a repeat performance.
Leonard Idel



Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



Stefan Wächter - Oberframmern

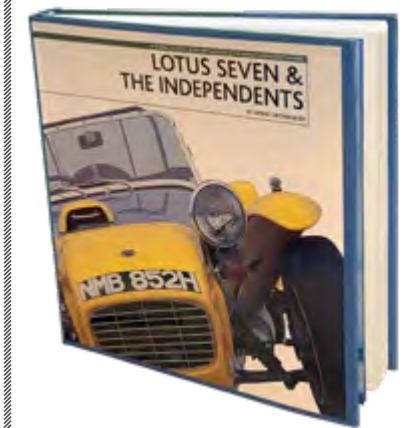
Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren:

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



ISBN 1-902351-12-6

Stammtisch Nordlichter

Zum Wechsel von 2023 auf 2024 riefen die ersten regionalen Stammtische zum Treffen auf. In mir wuchs die Lust, an einem solchen teilzunehmen, denn abgesehen vom Forum und Chats habe ich bisher eher wenig Clubleben erleben dürfen. Wenn die Distanz nur nicht so groß wäre. Nordrhein und Co. würden einen mehrtägigen Trip bedeuten, und das ist für mich einfach nicht drin. Ein Stammtisch in Norddeutschland, das wäre was. Nur leider gibt es den nicht... Wieso eigentlich?

Ein Club lebt bekanntlich von Aktionen. Darum wurden ein paar Vorschläge gemacht und schon war eigentlich das wo und wann klar. Die Bereitschaft von manchen, hierfür mehrere hundert Kilometer zu fahren, darf an dieser Stelle bereits gewürdigt werden - Hut ab. Eine Reservierung später und schon war eigentlich alles geplant. Und ehe man sich versah, war es

Regulars' table Northern Lights

At the changeover from 2023 to 2024, the first regional regulars' tables were called. My desire to attend one grew, as apart from the forum and chats, I hadn't had much of a taste of club life. If only the distance wasn't so great. North Rhine and the like would mean a journey of several days, and that's just not possible for me. A regulars' table in northern Germany would be something. But unfortunately it doesn't exist ... Why is that?

As we all know, a club lives on action. That's why a few suggestions were made and the where and when was already clear. The willingness of some people to drive several hundred kilometres for this should be acknowledged at this point - hats off. One reservation later and everything was planned. And before you knew it, it was Sunday 9 June 2024.

Full of anticipation, I made my way to the garage late in the morning.

Schnäppchenjagd im Caterham-Stil...

Eine Story aus Lowflying

Das „Save the date“ wurde Ende Januar im BlatChat veröffentlicht. Im Zusammenhang mit dem Umzug von Caterham vom Werk Kennet Road nach Dartford X würde das Unternehmen am Samstag, den 20. April, einen Verkauf von überschüssigen Teilen und anderen Artikeln veranstalten, zu dem alle Mitglieder eingeladen waren. In der Vergangenheit gab es bereits einige Verkäufe von Caterham-Teilen, aber angesichts der einmaligen Gelegenheit, die der Umzug des Werks bietet, wird dies wohl der „große“ Verkauf sein.

Bargain Hunt – Caterham style ...

The “save the date” got posted on BlatChat in late January. As part of Caterham’s move from the Kennet Road factory and into Dartford X, the company would be holding a sale of surplus stock parts and other items on Saturday 20th April, to which all members were invited. There have been several other Caterham parts sales in the past, but bearing in mind the unique opportunity of the factory move, this was likely to be the “big one”.



Die Einladung machte auch deutlich, wie schnell sich die Dinge im Unternehmen entwickelt haben. Nur wenige Monate zuvor hatten die Clubmitglieder das Werk in der Kennet Road zum letzten Mal besucht, und die Produktion war dort noch in vollem Gange. Nun bot sich die Gelegenheit, das Gebäude als Rohbau zu besichtigen, wenn auch hoffentlich gefüllt mit verlockenden Produkten, die es zu kaufen gab!

Am Tag vor dem Verkauf traf sich Lowflying mit Darren Phillips, dem kaufmännischen Leiter von After Sales Operations, um zu erfahren, wie der Umzug an den neuen Standort vor sich gegangen war, und um einen Vorgeschmack auf die Produkte zu bekommen, die die

Mitglieder kaufen konnten.

Vielen Dank für das erneute Gespräch mit Lowflying, Darren. Bei der Werksbesichtigung Anfang des Jahres haben Sie den Mitgliedern scherzhaft erzählt, Sie hätten den Auftrag erhalten, das gesamte Ersatzteillager von Caterham innerhalb eines Wochenendes nach Dartford X zu verlegen. Wie lief der Umzug tatsächlich ab?

Nun, es war auf jeden Fall eine ziemlich große Aufgabe, und obwohl es allemal mehr als ein Wochenende in Anspruch nimmt, haben wir in dieser Zeit tatsächlich

The invitation also provided a measure of just how quickly things have been moving at the company. Only a couple of months earlier, Club members had been enjoying touring the Kennet Road factory for one final time, and production at the site had still been in full swing, yet here was an opportunity to visit the building as a mere shell, albeit one that would hopefully be full of tempting goodies to purchase!

The day before the sale, Lowflying caught up with After Sales Operations Commercial Manager Darren Phillips to find out how the transition to the new site had been going, and to get a preview of what was likely to be available for members to snap up.

Thanks for talking with Lowflying again Darren. At the factory tour earlier in the year, you somewhat jokingly told members you’d been tasked with moving the entire Caterham parts inventory to Dartford X over just one weekend. How has the transition actually gone?

Well, it’s certainly been a pretty significant task, and although it was always going to take more than a weekend to complete, we did actually make pretty big inroads during that time. We had lots of people in from the business all weekend and there were articulated lorries loaded with goods trollies going



ziemlich große Fortschritte gemacht. Wir hatten das ganze Wochenende über viele Geschäftsleute zu Besuch, und ständig fuhren Sattelschlepper mit Waren hin und her. Es waren ein paar sehr arbeitsreiche Wochen, und es hieß wirklich: „Alle Mann an die Pumpen!“ Das ist jetzt das dritte Wochenende nacheinander, an dem ich gearbeitet habe, und ich bin bei weitem nicht der Einzige!

Es war so, dass wir uns eine Menge Arbeit aufgehäuft hatten; es ging nicht nur darum, die Teile umzulagern, sondern wir mussten auch eine Bestandsaufnahme machen, alles mit Strichcodes versehen und gleichzeitig die Lagerorte der Teile neu konfigurieren. Ich würde höflich zugeben, dass es ein ziemlich „schwieriger“ Prozess war und dass noch viel Arbeit vor uns liegt, aber am Ende haben wir es geschafft, und das Wichtigste ist, dass die Produktion gut läuft.

Sie haben den Mitgliedern erzählt, dass die Teile, die Sie in Dartford geerbt haben, absichtlich ziemlich unlogisch angeordnet waren, um die Teilekommissionierer auf Trab zu halten, z. B. die linken Querlenker unten und die rechten oben. Ich weiß, dass Sie versucht haben, solche Ungereimtheiten während des Umzugs zu beseitigen.

Wir haben es jedenfalls versucht! Dartford X bietet eine völlig freie Fläche, und der Lagerverwalter kann die Dinge viel logischer anordnen und darauf vertrauen, dass die Kommissionierer das Wissen haben, die Dinge zum ersten Mal richtig zu machen. Wir haben versucht, die Dinge nach Themen zu ordnen: Reihe A ist für Airbox und Ansaugsysteme, Reihe B für Bremsen und Bremspedale und so weiter. Aufgrund des unvermeidlichen Zeitdrucks

backwards and forwards continually. It's been a very busy few weeks and it really was a case of "all hands to the pumps!" This is the third successive weekend I've been at work and I'm far from alone!

The thing was that we'd given ourselves an awful lot of work to do; it wasn't just a case of moving the parts, we also had to do a stock check, barcode everything and reconfigure the parts locations at the same time. I would politely admit that it was a pretty "challenging" process and that there's still some work to be done, but we got there in the end and most importantly, production is carrying on well.

You previously told members that the layout of parts that you inherited at Dartford had been intentionally set out in a rather illogical fashion in an attempt to keep parts pickers on their toes eg. the left hand wishbones stored downstairs and the right hand wishbones upstairs. I know you wanted to address oddities like this during the move — have you been able to?

We've certainly tried! Dartford X provides a blank canvas and the Warehouse Manager has been able to lay things out in a far more logical way, trusting the pickers to have the knowledge to get things right first time. We've worked to configure things by theme; Row A is for airbox and air intake systems, Row B is for brakes and brake pedals etc... Because of the inevitable time pressure, it's not yet all perfect and I'm sure we'll continue to refine things as time goes by.

At the same time, we've had the opportunity to



Weil Raritäten schwer zu finden sind.

In unserem Online-Shop gibt es jede Menge für Young- und Oldtimer-Fans zu entdecken: Fachliteratur und echte Raritäten, die nur selten zu finden sind.

Besuchen Sie uns online!



Gab es Teile, die Sie verkaufen wollten, die das Unternehmen aber behalten wollte?

Einige ja, aber nicht viele ... Hauptsächlich Caterham F1 Erbstücke, eine F1-Nase usw., die wir behalten wollten, um sie in der Fabrik oder in einem der Ausstellungsräume zu zeigen.

Wenn die Kennet Road tatsächlich leer ist, wie fühlt sich das an?

Es ist natürlich ein bisschen traurig, das zu sehen, aber Dartford X wird eine große neue Chance für das Unternehmen sein. Der morgige Teileverkauf wird den Besitzern hoffentlich einige Schnäppchen ermöglichen und uns helfen, einige Bestände zu verkaufen, die wir nicht mitnehmen wollen.

Die Schlange vor der Fabrik in der Kennet Road bildete sich schon lange vor der Öffnungszeit um 10.00 Uhr, da die Mitglieder schon früh kommen wollten, um die zum Verkauf stehenden Artikel zu sehen. Es wurde befürchtet, dass die Wartenden Schutz vor dem vorhergesagten wechselhaften Wetter benötigen würden, aber der Morgen begann tatsächlich trocken und relativ sonnig. Trotzdem standen deutlich weniger Siebener auf dem Parkplatz als sonst bei einem Mitglieder Ausflug üblich; alle hatten wohl nur im Sinn, ihre Einkäufe sicher nach Hause zu bringen! Schon von außen war zu erkennen, dass das Caterham-Team das Gelände verlassen hatte; alle Schilder waren entfernt worden und nichts deutete mehr darauf hin, dass dies der berühmte Ort war, an dem seit 1987 die Caterham Sevens montiert wurden.

ist noch nicht alles perfekt, und ich bin sicher, dass wir die Dinge im Laufe der Zeit noch verbessern können.

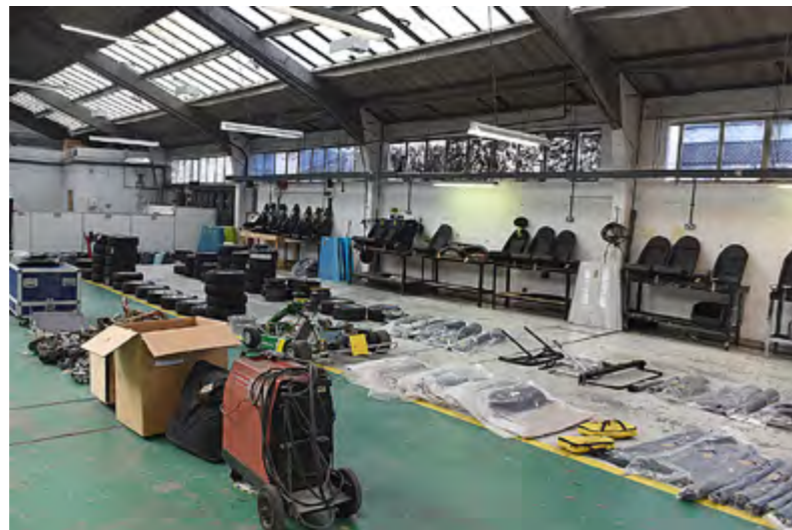
Gleichzeitig hatten wir die Gelegenheit, unsere Arbeitsabläufe in Bezug auf unsere Lagerbestände zu überdenken. Es liegt in der Natur unseres Geschäfts, dass wir oft ein bestimmtes Teil für ein ganzes Jahr von einem Lieferanten kaufen müssen, und in der Vergangenheit wurde alles zentral gelagert. Unser Ansatz ist nun, einen Vorrat von beispielsweise zehn Monaten extern zu lagern und bei Bedarf abzurufen. Unsere neuen Prozesse sehen vor, dass einige Teile direkt in ein zentrales Lager gehen, und wir haben ein weiteres Lager in Dartford für Teile mit schnellem Umsatz, die wir je nach Bedarf wöchentlich oder zweiwöchentlich abrufen können. Wir lernen Schritt für Schritt, aber wir arbeiten intensiv daran, unsere Prozesse so zu entwickeln, dass wir effizienter arbeiten können.

Was für Teile verkaufen Sie? Haben Sie beim Ausmistern etwas besonders Interessantes gefunden?

Zunächst einmal gibt es viele der typischen Teile, die wir bei früheren Versteigerungen anbieten konnten - Sitze, Scheiben, Armaturen Bretter, Auspuffanlagen, Stoßdämpfer, Räder usw. Es gibt auch eine ganze Reihe von werksbezogenen Artikeln, wie z.B. Motorkräne, Schweißgeräte, Achslager usw. Zu den ungewöhnlicheren Stücken gehört ein alter Caterham Longfront mit lackierter Karbonnase, Zahnstange, Querlenkern, Federn und Dämpfern. Ein weiteres ziemlich einzigartiges Stück ist ein Caterham Go-Kart aus der Zeit, als Tony Fernandes darauf bedacht war, das Unternehmen in alle möglichen Richtungen weiterzuentwickeln.

In welchem Preissegment werden Sie Ihre Produkte verkaufen?

Wir haben versucht, die Preise sorgfältig festzulegen, und es sollte für jeden etwas dabei sein. Am oberen Ende der Preisskala befinden sich Dinge wie Karbonsitze, ein brandneuer Sigma-Motor mit fester Nockenwelle, das Go-Kart usw., aber es gibt auch viele preiswerte Artikel - Teile, Bücher, Souvenirs, darunter einige sehr preiswerte Artikel wie F1-Notizbücher, die wir für 1 £ anbieten, und sogar einige Werbegeschenke.



Ein Blick ins Innere der alten Fabrikhalle offenbarte jedoch die Höhle des Alladin, eine Art Flohmarkt, wie ihn sich jeder Seven-Fan erträumt. Sitze, Räder, Reifen, Abdeckungen, Auspuffteile, Stoßdämpfer, Windschutzscheiben, Differentiale, Kotflügelstreben und vieles mehr bedeckten den Boden und die Bänke. Als die Enthusiasten in kleinen Gruppen durchgelassen wurden, machten sie sich eifrig auf die Jagd nach einem Schnäppchen. Die Caterham-Mitarbeiter hatten alle Hände voll zu tun, Fragen zur Kompatibilität der Teile zu beantworten und



in the sale but that the company decided it actually wanted to retain?

A few yes, but not many... Mainly Caterham F1 heritage items, a nose cone etc. that we decided to keep to put on display in the factory or at one of the showrooms.

How does it feel to see Kennet Road effectively empty?

It certainly feels a bit sad to see it like this, but Dartford X is going to provide the business with a great new opportunity. Tomorrow's parts sale will hopefully allow owners to grab some great bargains and will help us to move some stock that we don't want to take over with us.

rethink our operations in terms of the bulk stock that we hold. Because of the nature of our business, we often have to accept a year's worth of a particular part from a supplier and historically, that was all held centrally. Our approach now will be to put, say, ten months of stock in an off-site storage location and draw it off as we need it. In fact, our new processes now see some parts goods going straight to a central storage location, and we have another storage facility for faster moving parts in Dartford that we can draw off on a weekly or fortnightly basis as the business requires. We're learning as we go but we're really working on developing our processes in order to operate more efficiently.

So, what sorts of parts are you putting into the sale? Did you find anything particularly interesting when you were clearing out?

Firstly, there are a lot of the typical parts that we've been able to make available at previous sales - seats, aeroscreens, dashboards, exhausts, dampers, wheels, things like that ... There are also quite a lot of factory-related items such as engine cranes, welders, axle stands etc. In terms of more unusual items, there's an ex-display Caterham long front that includes a painted carbon nose, steering rack, wishbones, springs and dampers that looks very pretty and that I'm sure will go quickly. Another pretty unique item is a Caterham go-kart from the time when Tony Fernandes was keen that the company should branch out into all sorts of different directions.

What's likely to be the range of prices on the items you'll be selling?

We've tried to be keen with our pricing and there should be something for everyone. At the higher end are things like carbon seats, a brand-new Sigma fixed-cam engine, the go-kart etc but there are plenty of cheap items too - parts, books, memorabilia including some very low-priced items like F1 notebooks that we've priced at £1 and even a few giveaways.

Were there some bits that you considered putting



the car park than you'd normally see at a members' outing; no doubt everyone had in mind the need to get any purchases that they'd made back home safely! Even from the outside of the building, it was already obvious that the Caterham team had vacated the premises; all the signage had been removed and there really was nothing remaining to identify outwardly that this had been the famous site where Caterham Sevens have been assembled since 1987.

Delving inside the ex-factory however revealed an Alladin's cave of goodies, the sort of jumble sale that any Seven enthusiast would dream of. Seats, wheels, tyres, tonneau covers, exhaust parts, dampers, windscreens, diffs, wing stays and much, much more covered the floor and benches. As enthusiasts got let through in small groups, they swooped in, eagerly hunting a bargain. The Caterham

bewiesen ein beeindruckendes Gedächtnis für Teilenummern!

Wie Darren bereits angekündigt hatte, zogen einige der teureren Artikel besondere Aufmerksamkeit auf sich. Ich persönlich hätte am liebsten das Caterham-Gokart mitgenommen, das auf der Autosport Show 2014 ausgestellt war. Es erstrahlte in der gleichen grünen Metallic-Lackierung wie die F1-Rennwagen des Unternehmens und erinnerte an eine Zeit, in der das Unternehmen versuchte, in so viele verschiedene Bereiche vorzudringen, und dann doch zum Kernmarkt des Sevens zurückkehrte. Ein neuer Sigma-Motor mit fester Nockenwelle für 500 Pfund wird für den richtigen Käufer ein Schnäppchen gewesen sein, während die bereits erwähnte lange Front aus der Ausstellung in der Tat schnell verkauft war, da der glückliche Käufer schnell den Wert der Karbonnase, der Aerodynamische Querlenker, der Zahnstange, der Stoßdämpfer usw. erkannte. Die meisten der begeistert gekauften Teile bewegten sich jedoch im Bereich von 10 bis 100 Pfund und wurden von ihren strahlenden neuen Besitzern auf der Suche nach neuen Möglichkeiten in die Hand genommen.



Angesichts der Art der verfügbaren Teile und der Vielzahl der Seven-Varianten war es unvermeidlich, dass einige Besucher mehr Interessantes fanden als andere, aber auch diejenigen, die vielleicht nichts Passendes gefunden hatten, konnten einen schönen Vormittag unter Gleichgesinnten genießen, verbunden mit der (aller-) letzten Gelegenheit, das Werk in der Kennet Road zu besichtigen. Alle Produktionshallen waren nun leer, und der letzte Techniker war etwa zehn Tage zuvor nach Dartford X umgezogen. Auch die Regale des Ersatzteillagers waren leer, da alles in die neuen Räumlichkeiten gebracht worden war. Der Vermieter hofft offensichtlich, dass sich ein neuer Mieter für das Gelände findet, und ich vermute, dass in diesem Fall alle Spuren der Tatsache, dass hier in den letzten 37 Jahren rund 18.000 Sevens gebaut wurden, getilgt werden. Die Mitglieder, die ihre Einkäufe in ihre Autos luden und die Kennet Road verließen, trugen ihren Teil zum Ende dieser großen Ära bei.

Wir danken dem Caterham-Team für die Organisation dieser Veranstaltung. Wir freuen uns darauf, bald von der Website zu berichten, die die nächsten Entwicklungsstufen des Unternehmens unterstützen wird...



staff were being kept busy answering questions about the compatibility of parts, and showing an impressive recall of part numbers from memory!

As Darren had previewed, a few of the higher ticket items particularly attracted attention. I personally would have loved to be in a position to take home the Caterham go-kart that I recall being displayed at the Autosport Show in 2014. Resplendent in the same metallic green paint carried on the company's F1 cars, it recalled a time when the firm was trying to move into so many different domains, and yet returned to the core market of the Seven. A new fixed-cam Sigma engine for £500 will have been a bargain for the right person, while the aforementioned ex-display long front was indeed quickly snapped up, the lucky purchaser quickly recognising the constituent value of a carbon nosecone, aerofoil wishbones, steering rack, dampers etc etc. But the majority of the parts that were being enthusiastically snapped up fell in the £10 to £100 bracket, and were being clutched by their beaming new owners as they rifled through for new opportunities.

With the nature of parts available and the wide range of Seven variants out there, it was inevitable that some visitors would find more that was of interest to them than others, but even those who may not have found components that were relevant to them got to enjoy a good morning out amongst like-minded enthusiasts, along with a (very) final opportunity to enter the Kennet Road facility. All of the production bays were indeed now bare, the last technician having moved over to Dartford X some ten days earlier. The previously packed parts department shelves were also entirely empty, everything having been transferred to the new facility. The landlord apparently hopes that a new tenant will be found to move into the site, in which case, I suspect that all traces of the fact that some 18,000 Sevens have been built here over the past 37 years will be erased. Those members who were loading their purchases into their cars and heading off out of Kennet Road were playing their own part small parts in marking the end of that significant era.

Our thanks to the Caterham team for hosting this event. We look forward to reporting from the site that will support the next stages of company's evolution very soon...



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



OFFICIAL CATERHAM IMPORTER IN AUSTRIA

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

CATERHAM TUNING

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

CATERHAM MOTORSPORT

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

CATERHAM



JUBU
PERFORMANCE

JUBU Performance GmbH

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

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

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

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



No. 61 of 60

Story und Bilder von Frank Kossowski

Manchmal passieren Dinge und auf die Frage warum gibt es eigentlich keine Antwort. Könnte heißen: Warum trennt man sich von seinem Caterham. Bei mir war es vermutlich eine totale Fehlfunktion des Geistes. Na ja, ich hatte geglaubt, da die Freizeit eh knapp bemessen ist, das ein Porsche 718 Boxster doch ein guter Ersatz sei (einsteigen, losfahren, Spaß haben - auch im Winter?) - Leider nicht.

Mein Caterham Roadsport war über viele Jahre ein zuverlässiger und treuer Begleiter, aber ich hatte ihn an Kurt verkauft (welch eine Schande).

Als ich dann (das habe ich immer mal gemacht, wenn es über die A3 in Richtung Köln gehen sollte) mal wieder bei Caterham Deutschland vorbeigefahren bin, habe ich im Showroom einen wunderschönen Sprint gesehen. (Das war im Januar 2023)

Und da habe ich mich wieder an mein Traumauto erinnert - den Super Sprint -

Als Caterham den Super Sprint promotet hat (mit einem wunderschönen Video auf der Rennstrecke in Goodwood - dies ist leider von Caterham gelöscht worden) fragte ich Kurt, ob er einen Super Sprint be-

Sometimes things happen and there is no real answer to the question of why. It could mean: Why are you parting with your Caterham? In my case it was probably a total mental breakdown. Well, I thought a Porsche 718 Boxster would be a good replacement (get in, drive off, have fun - even in winter?) - unfortunately not.

My Caterham Roadsport had been a reliable and faithful companion for many years, but I had sold it to Kurt (what a shame).

When I drove past Caterham Germany again (I always did this when I was driving on the A3 towards Cologne), I saw a beautiful Sprint in the showroom (this was in January 2023).

And that reminded me of my dream car - the Super Sprint -

When Caterham advertised the Super Sprint (with a nice video on the Goodwood circuit - unfortunately deleted by Caterham) I asked Kurt if he could get a Super Sprint. Unfortunately no, only right-hand drive cars were available in England





konnte ihn abholen.

Ich habe mich so gefreut.

Auf der Rückfahrt von Dierdorf nach Hause gab es ein folgenschweres Gewitter, bei dem halb Nürnberg unter Wasser stand und ich mit Brooklands auf der Autobahn keine bewundernden Blicke der anderen Verkehrsteilnehmer bekam, sondern eher Mitleidsbekundungen. Mir war es egal und hat mich mit meiner 61 von 60 noch näher zusammengeschweißt. Er lief perfekt.

Am nächsten Tag ist er dann trocken gelegt worden. Wenn immer ich in meine Garage gehe, denke ich, er könnte in den 60er Jahren in der Startaufstellung von Le Mans gestanden haben. Leider ist dort ein Seven, soweit wie ich informiert bin, nie angetreten.

Was habe ich noch gemacht (was sehr zeitintensiv war)?

Beim Super Sprint sind alle Keder der Türen, des Verdecks, der Persenning usw. weiss. Da meine in einem neuwertigen Zustand waren, aber in schwarz, wollte ich diese nicht austauschen und habe nach einer Farbe gesucht, die nicht nur schön, sondern auch haltbar bei allen Witterungsverhältnissen ist.

Diese habe ich dann in England gefunden und sie mühevoll aufgetragen. Das Ergebnis ist super und es hält (damit färben Leute sogar ihre Schuhe).

Ich wünsche Euch allen eine unfallfreie, schöne und erholsame Fahrt in Eurem Seven.

Frank

(Danke noch mal an Kurt und sein Team von Caterham Deutschland).

sorgen könnte. Leider nein, es gab nur rechtsgelenkte in England im Angebot und das wollte ich nicht.

Also habe ich überlegt und fragte, ob nicht wir, oder besser Kurt, einen selber bauen / umbauen könnte.

Prinzipiell ja hieß es, aber man brauchte ja ein Basisfahrzeug. Und da kam eigentlich nur ein 165 aufgrund der Abmessungen in Frage (Ein neuer 170er wäre wirtschaftlich keine sinnvolle Entscheidung gewesen).

Da ich immer einen klassischen Lotus Seven haben wollte, aber ein Caterham meiner Meinung nach besser fährt und ich keinen Motor instand setzen kann, war doch der Super Sprint das ideale Auto für mich.

Es gab zu dieser Zeit nur ein einzigen 165er im Angebot in Deutschland und das war ein Fahrzeug das Kurt in 2016 (zum Glück) ausgeliefert hatte.

Nach unzähligen Versuchen hatten wir dann den Verkäufer erreicht (eigentlich war es Yvonne von Caterham) und das Auto wurde von Kurt nach Dierdorf gebracht. Das Fahrzeug war über die Jahre kaum Kilometer gelaufen, war in einem guten Zustand und so konnte Kurt loslegen.

Der Caterham sollte von der Farbgebung die Aintree-Version sein, also british racing green (original ist der Lippenstift beim Aintree orange, wie bei den Brabhams) mit gelben Lippenstift, wie es bei den alten Lotus F1 der 50er und 60er Jahre war.

Zuerst muss man aber den Farbcode ermitteln (was gar nicht so einfach war) und das war Cannaught green, ein sehr dunkles grün, ganz anders als das british racing green, das Caterham „normal“ verwendet.

Die ganzen benötigten Teile bei Caterham UK zu bestellen war tricky, weil (so denke ich) man ja kein weiteres Auto einer limitierten Serie haben wollte.

Aber das meiste hat, dank Kurt, super funktioniert. Was haben wir u.a. alles gemacht:

- Motor und Getriebe demontiert (alles gecheckt)
- Vorderachse und Lenkung demontiert (alles gecheckt)
- Kotflügel erneuert
- Beleuchtung erneuert
- Fahrwerk und Überrollbügel lackiert (in grau)
- Kardan-Tunnel und Heckblech lackiert

Jedenfalls war das Auto im Juni 2023 fertig und ich

and I didn't want that.

So I thought about it and asked if we, or rather Kurt, could build one ourselves.

In principle yes, they said, but you need a base car.

And only a 165 came into question because of the dimensions (a new 170 would not have made economic sense).

As I had always wanted a classic Lotus Seven, but in my opinion a Caterham drives better and I can't repair an engine, the Super Sprint was the ideal car for me.

At the time there was only one 165 on offer in Germany and that was a car that Kurt had (fortunately) delivered in 2016.

After countless attempts, we contacted the seller (it was actually Yvonne from Caterham) and the car was brought to Dierdorf by Kurt.

The car had hardly been driven over the years, was in good condition and Kurt was able to get to work.

The colour scheme of the Caterham was to be the Aintree version, i.e. British racing green (the original lipstick at Aintree is orange, like on the Brabhams) with yellow lipstick, like on the old Lotus F1s of the 50s and 60s.

But first you have to find out the colour code (which wasn't easy) and that was Cannaught green, a very dark green, quite different from the British racing green that Caterham „normally“ used.

Ordering all the parts I needed from Caterham



UK was tricky because (I think) they didn't want another limited edition car.

But most of it worked out really well, thanks to Kurt.

What we did, amongst other things:

- Dismantled the engine and gearbox (checked everything)
- Dismantled the front axle and steering (all checked)
- Replaced the wings
- Lighting renewed
- Painted chassis and roll bar (in grey)
- Painted propshaft tunnel and rear panel

Anyway, the car was finished in June 2023 and I could pick it up.

I was so happy.

On the way home from Dierdorf there was a heavy thunderstorm that flooded half of Nuremberg and I didn't get any admiring looks from other road users with the Brooklands on the motorway, but rather expressions of pity. I didn't care and it brought me even closer to my 61 out of 60. It ran perfectly.

The next day it was empty. Every time I go into my garage I think it could have been on the grid at Le Mans in the 60. Unfortunately, as far as I know, a Seven has never competed there.

What else did I do (which was very time consuming):

On the Super Sprint all the piping on the doors, soft top, tarpaulin etc is white.

As mine were new, but in black, I didn't want to replace them, so I searched for a colour that was not only attractive, but also durable in all weather conditions.

I found it in England and painstakingly applied it. The result is great and it lasts (people even use it to colour their shoes).

I wish you all a safe, enjoyable and relaxing journey in your Seven.

Frank

(Thanks again to Kurt and his team at Caterham Germany).



Caterham Cars HQ in Dardfort X





Das neue, hochmoderne Gebäude befindet sich nach wie vor in Dartford, Kent.

Es beherbergt die Produktions-, Technik-, Motorsport- und Vertriebsteams von Caterham.



Dank einer Millioneninvestition des Eigentümers VT Holdings - einer der größten japanischen Einzelhandelsgruppen - wird Caterham seine Produktionskapazität um 50 % auf 750 Einheiten pro Jahr erhöhen.

Das rund 5.000 Quadratmeter große Werk befindet sich in einem brandneuen, neun Hektar großen Gewerbegebiet namens Dartford X. Es liegt in unmittelbarer Nähe des bestehenden Werks, so dass die für die Handmontage aller Fahrzeuge zuständigen Fachkräfte weiter beschäftigt werden können.

Nach einer neunmonatigen Umbau- und Renovierungsphase verfügt das neue Gebäude nun über modernste Lackierkabinen, eine Motorenwerkstatt, ein Ersatzteillager und 33 Einzelarbeitsplätze, an denen jeder Fahrzeugbauer für den kompletten



Bau eines Seven verantwortlich ist. Die zusätzliche Fläche und das neue Layout ermöglichen es dem Unternehmen, effizienter und rationeller zu arbeiten.

Caterham-Enthusiasten können ab heute eine Führung durch das neue Werk buchen. Darüber hinaus plant die Marke eine Reihe weiterer Kundenerlebnisse, darunter Events und Fahrzeugübergaben.

Kazuho Takahashi, CEO von VT Holdings, sagte: Wir freuen uns sehr, die Inbetriebnahme des neuen Caterham-Werks bekannt geben zu können. Dieses moderne Werk ist ein Beispiel für das unermüdliche Engagement und die Unterstützung von VT Holdings für die britische Sportwagenmarke Caterham. Von diesem neuen Standort aus werden wir weiterhin mit Stolz noch hochwertigere Produkte liefern.

Bob Laishley, CEO von Caterham, sagte: „Der Umzug in unseren neuen globalen Hauptsitz ist ein wichtiger Moment in der Geschichte unserer Marke und wird für das Unternehmen und die Zukunft des Seven von großer Bedeutung sein.

„Wir werden nicht nur in der Lage sein, unsere Produktionskapazität um 50 Prozent zu steigern,



The new state-of-the-art building is still located in Dartford, Kent.

It houses Caterham's production, engineering, motorsport and sales teams.

Thanks to a multi-million pound investment by owner VT Holdings - one of Japan's largest retail groups - Caterham will increase its production capacity by 50 per cent to 750 units per year.

The 5,000 square metre facility is located on a brand new nine-acre business park called Dartford X. It is in close proximity to the existing plant, allowing the skilled workforce responsible for the manual assembly of all vehicles to continue to be employed.

Following a nine-month rebuild and refurbishment, the new building now houses state-of-the-art paint booths, an engine workshop, a parts store and 33 individual workstations where each car builder is responsible for the complete build of a Seven. The additional space and new layout allow the company to

work more efficiently and rationally.

Caterham enthusiasts can now book a guided tour of the new factory. The brand is



also planning a range of other customer experiences, including events and car handovers. Kazuho Takahashi, CEO of VT Holdings, said: „We are delighted to announce the opening of the new Caterham factory. This state-of-the-art facility is an example of VT Holdings' unwavering commitment and support for the British sports car brand Caterham. We will continue to proudly deliver even higher quality products from this new site. Bob Laishley, Caterham CEO, said: „The move to our new global headquarters is an important moment in the history of our brand and will be significant for the company and the future of the Seven.

„Not only will we be able to increase our production capacity by 50 per cent, but for the first time in our 50-year history, the produc-



sondern zum ersten Mal in unserer 50-jährigen Geschichte werden die Teams für Produktion, Technik, Motorsport und Vertrieb unter einem Dach vereint sein. Das wird uns zu einem effizienteren und schlankeren Unternehmen machen.

„Die Caterham-Fans und -Kunden werden auch aus erster Hand sehen können, wo unsere Autos montiert werden. Es ist eine sehr beeindruckende, moderne Anlage, und ich habe keinen Zweifel, dass sie begeistert sein werden. Ich bin es jedenfalls, und ich weiß, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter begeistert sind, in einem solchen Weltklasse-Werk zu arbeiten.“

Der Südosten Englands ist die Heimat von Caterham, seit das Unternehmen 1973 in der Stadt Caterham in der Grafschaft Surrey mit dem Bau von Autos begann. Im Jahr 1987 wurde die Produktion



tion, engineering, motorsport and sales teams will be under one roof. This will make us a more efficient and streamlined organisation.

„Caterham fans and customers will also be able to see first-hand where our cars are assembled. It's a very impressive, modern facility and I have no doubt they will be delighted. I certainly am, and I know our staff are thrilled to be working in such a world-class facility.“

The south-east of England has been home to Caterham since the company began building cars in 1973 in the town of Caterham, Surrey. In 1987, production moved to Kennet Road in Dartford, where cars were assembled until 2024. Having celebrated its 50th anniversary last year, Caterham is now opening a new chapter in its history with its new global headquarters.



in die Kennet Road in Dartford verlegt, wo die Fahrzeuge bis 2024 montiert wurden. Nachdem die Marke im vergangenen Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum feierte, schlägt Caterham nun mit dem neuen globalen Hauptsitz ein neues Kapitel in der Unternehmensgeschichte auf.



DIE SEVEN KLINIK

Ronny Reichel

Auf der Mühle 14

35232 Dautphetal-Holzhausen

Mobil: 0160/2101924

Email: diesevenklinik@gmail.com



FULL CATERHAM SERVICE

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Inoffizielles Drei-Länder-Treffen am Lac D'Annecy

Am Freitag, den 10.05.2024 (manche bereits einen Tag davor 😊) haben sich quasi aus allen Himmelsrichtungen Seven-Piloten und -Pilotinnen aufgemacht, die Haute Savoie zu erfahren. Gilles und Mathilde Nulli hatten zu ihrer 1. Rally, die „Mountain Cat 2024“ eingeladen.

Nach dem Abendessen war dann die erste kleine Nachtfahrt, so 50 km, geplant. Mit etwas mulmigem Gefühl im Bauch aufgrund der Lichtverhältnisse, die so die verschiedenen Lichtanlagen der Seven hergeben (von Funzel bis LED war alles vorhanden), hatten wir mit Gilles verabredet, wirklich gleich, direkt nach dem Essen zu starten. Das wurde auch sofort bestätigt, und wir waren etwas beruhigter. Das Essen war genial, und eigentlich waren wir nach dem Appero in Form von Pommes bereits satt, aber dann ging es erst richtig los, mit Salat, Muscheln, fritierten kleinen Fischen und, und, und ... Na ja, wie französische Essgewohnheiten so sind, sind wir dann letztendlich um



21:30 Uhr los 😊.

Also die meisten sind los, der eine oder andere war noch etwas „bedient“ von der Anfahrt. Eine Nachtfahrt ist schon etwas Besonderes, vor allem in

Unofficial meeting of Réunion non officielle the three countries at Lake Annecy des trois pays au Lac D'Annecy

On Friday 10 May 2024 (some the day before 😊), seven pilots from all over the world set off to discover the Haute Savoie. Gilles and Mathilde Nulli had invited them to their 1st rally, the „Mountain Cat 2024“.

Text: Thomas Kolb, Bilder: Wabo Weber, Cornelia Kürschner, Joke Häller

Le vendredi 10 mai 2024 (certains la veille 😊), sept pilotes venus de tous horizons sont partis découvrir la Haute Savoie. Gilles et Mathilde Nulli ont convié à leur premier rallye, le « Mountain Cat 2024 ».

de frites, mais ensuite cela a vraiment commencé avec de la salade, des moules, des petits poissons frits et, et, et...

Bon, comme le sont les habitudes alimentaires françaises, nous avons fini par partir à 21h30 😊. La plupart d'entre eux sont donc partis, un ou deux étant encore un peu dépassés par le voyage. Conduire de nuit est quelque chose de spécial, surtout en France sur les petites routes étroites sans marquages sur les accotements sous forme de lignes ou de poteaux avec des yeux de chat. Mais le rythme n'était pas plus lent que pendant la journée 😊. Au moins, il n'y avait guère d'autres usagers de la route.

Samedi, il y a eu d'abord une photo de groupe des 14 Seven, 7 de France, 5 de



Frankreich auf den kleinen schmalen Straßen ohne Markierung der Seitenstreifen in Form von Linien oder Pfosten mit Katzenaugen. Das Tempo dafür war aber auch nicht langsamer als tagsüber 😊. Wenigstens hatte es kaum andere Verkehrsteilnehmer.

Am Samstag dann gab es zuerst einmal ein Gruppenfoto der 14 Seven, 7 aus Frankreich, 5 aus der Schweiz und 2 aus Deutschland. Kleine Besonderheit

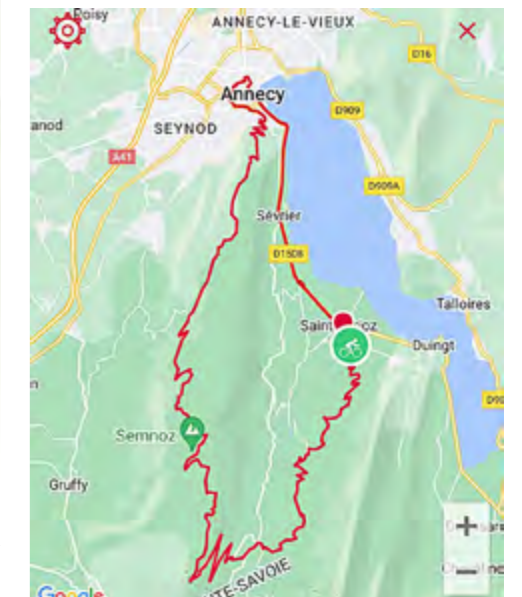
After dinner, the first short night ride of about 50 kilometres was planned. With a slightly queasy feeling in our stomachs due to the lighting conditions provided by the various lighting systems on the Seven (everything from twinkle lights to LEDs was available), we agreed with Gilles that we would really start straight after dinner. This was immediately confirmed and we felt a little more at ease. The food was brilliant, and we were actually full after the appero in the form of chips,

but then things really got going with salad, mussels, fried small fish and, and, and ... Well, as French eating habits go, we finally left at 9.30pm 😊.

So most of us left, one or two were still a bit „served“ from the journey. Driving at night is something special, especially in France on the small, narrow roads with no hard shoulder markings in the form of lines or posts with cat's eyes. But the speed was no slower than during the day 😊. At least there were hardly

Après le dîner, la première courte balade nocturne, d'environ 50 km, était prévue. Avec un petit mal au ventre dû aux conditions d'éclairage fournies par les différents systèmes d'éclairage du Seven (tout du « funzel » au LED était disponible), nous avons convenu avec Gilles de commencer juste après le dîner. Cela s'est confirmé immédiatement et nous avons été un peu plus rassurés.

La nourriture était excellente et nous étions déjà rassasiés après l'apéritif sous forme



Suisse et 2 d'Allemagne. Petite particularité de ce shooting : aucune couleur de véhicule n'était représentée deux fois. Finalement, ça a commencé. Je me suis alors assis comme deuxième véhicule immédiatement derrière le « chef » de l'escouade, un Français. Les locaux connaissent leur chemin et je n'ai pas toujours



bei diesem Shooting: Keine Wagenfarbe war doppelt vertreten.

Schließlich ging es los. Ich habe mich dann gleich hinter den „Anführer“ des Trupps, einen Franzosen, als zweites Fahrzeug gesetzt. Die Einheimischen kennen sich ja aus und ich brauche nicht immer auf das Navi zu glotzen, so dachte ich zunächst mit vollster Überzeugung, aber nach 1 km und dem ersten Kreisel musste ich umkehren, da falscher Weg 😊.

Die Straßen und die Landschaft, ein Traum, Kurve an Kurve kamen alle auf ihre Kosten, was man am Abend an den zufriedenen Gesichtern geradezu ablesen konnte. Das ausgeprägte Mittagessen, bei dem manch einer schon vor dem letzten Gang, bzw. Café loswollte, war nur ein kleiner Imbiss im Vergleich zum später eingenommenen, üppigen und super guten Abendessen in Form von Käsefondue und landesspezifischen Spezialitäten, wie zum Beispiel einem top Schnaps aus landestypischer Blume (ich habe leider den Namen vergessen 😞).

Die Stimmung nach dem Abendessen war dann sehr ausgelassen und fröhlich. Im Übrigen war nicht der Schnaps schuld, dass wir Gilles quasi doppelt gesehen haben. Gilles war tatsächlich 2-mal vorhanden und zum Verwechseln ähnlich, Brüder halt.



Am Sonntag ging es dann wieder für die meisten wieder wie auf der Hinreise individuell heimwärts. Ich habe dann bei Basel noch eine falsche Abfahrt erwischt, also stadteinwärts statt Richtung Schnellstraße, aber das war gut so, weil im selben Moment mein Kupplungsseil gerissen ist. Eine Stunde später war ich dann wieder auf der Piste.

Resümee: Alle sind gut angekommen. Bei bestem Wetter und super Essen wurden wir mit vielen tollen Strecken und Kurven belohnt und hatten rundum ein schönes Wochenende.

Hier noch einmal ein großes Dankeschön an Gilles, Gilles und Mathilde. Bis hoffentlich wieder nächstes Jahr. 🍀

any other road users.

On Saturday there was a group photo of the 14 Sevens, 7 from France, 5 from Switzerland and 2 from Germany. A special feature of this shoot was that no car colour was re-presented twice.

Then we were off. I was in the second car,

right behind the „leader“ of the group, a Frenchman. The locals know their way around and I won't have to stare at the sat nav all the time, I thought with complete conviction at first, but after 1 km and the first roundabout I had to turn back because I had taken the wrong route 😊.

The roads and scenery were a dream, with bend after bend, everyone got their money's worth, as you could see from the happy faces in the evening. The sumptuous lunch, which some people wanted to leave before the last course or café, was just a small snack compared to the later, sumptuous and super good dinner in the form of cheese fondue and local specialities, such as a top schnaps made from a typical local flower (unfortuna-



tely I've forgotten the name 😞.

The atmosphere after dinner was very relaxed and happy. It wasn't the schnapps that made us see Gilles more or less twice. In fact, Gilles was there twice and he looked exactly like his brothers.

On Sunday, most of us drove home individually, as on the outward journey. I took the wrong exit at Basel, going into town instead of the motorway, but it was a good thing because my clutch cable broke at the same time. An hour later I was back on the track. To sum up, everyone arrived safely. We were rewarded with great weather, great food, lots of great tracks and corners and a great weekend all round.

A big thank you again to Gilles, Gilles and Mathilde. Hope to see you again next year. 🍀

besoin de regarder le système de navigation, du moins c'est ce que j'ai pensé avec une totale conviction au début, mais après 1 km et le premier rond-point, j'ai dû faire demi-tour parce que c'était dans le mauvais sens 😊.

Les routes et le paysage étaient un rêve, virage après virage, chacun en a pour son argent, comme en témoignent les visages satisfaits le soir. Le déjeuner distinctif, où certains voulaient partir avant le dernier plat ou le dernier café, n'était qu'un petit en-cas comparé au somptueux et super bon dîner qui était ensuite pris sous forme de fondue au fromage et de spécialités locales, comme un top schnaps fabriqué à partir d'une fleur typique (malheureusement j'ai oublié le nom 😞).

L'ambiance après le dîner était très détendue et heureuse. D'ailleurs, ce n'était pas la

faute de l'alcool si nous avons vu Gilles deux fois. Gilles était en fait présent deux fois et était étrangement semblable, des frères.

Le dimanche, la plupart d'entre nous sont rentrés chez eux individuellement, comme à l'aller. J'ai ensuite pris une mauvaise sortie près de Bâle, en direction de la ville au lieu de l'autoroute, mais c'était une bonne chose car mon câble d'embrayage s'est cassé au même moment. Une heure plus tard, j'étais de retour sur les pistes.

Résumé: Tout le monde est arrivé sain et sauf. Avec le meilleur temps et la bonne nourriture, nous avons été récompensés par de nombreux itinéraires et courbes superbes et avons passé un excellent week-end. Là encore un grand merci à Gilles, Gilles et Mathilde. J'espère vous revoir l'année prochaine. 🍀



Kontakte und Informationen schaden nur dem, der sie nicht hat. Oder: Wie ich endlich zu meinem Bikini Top zum fairen Preis kam...

Lange auf der Suche nach einem Bikini Top/ Half Hood für meinen SV, wurde ich endlich im Blatchat unter der Rubrik „For Sale“ des Caterhamlotus7 Club in UK fündig. Tatsächlich bin ich einfach zu geizig gewesen, das Teil neu zu kaufen, da auf der Insel die Gebrauchtpreise bei einem Drittel des Neupreises liegen. Gerade im Hinblick auf Steuer und Zoll wird der Neukauf am Ende des Tages einfach nicht mehr „Preiswert“.

Zur Anzeige: James inserierte ein „SBFS - HALF HOOD AND FABRIC ROLL: CSR OR SV FIT“ für 125 Pfund. Das ist der Preis, zu dem in der Vergangenheit immer welche den Besitzer wechselten!

Aber wie kontaktieren? Ähnlich dem Westfield Sports car Club muss man im Caterhamlotus7.club zahlendes Mitglied sein, um zu schreiben.

Mitgliedsbeitrag liegt bei 50 Pfund und würde für die einmalige Aktion den guten Einkaufspreis wieder relativieren.

Mein Bekannter Paul, von dem ich seinerzeit meinen Westie in UK gekauft hatte und der nun nach Aston Martin wieder zum Seven (Caterham SL) gekommen ist, ist gerade im Urlaub ... Mist, er ist Mitglied und könnte mein Kaufinteresse anmelden ...

Frust und Resignation machten sich breit, suche ob der Verkäufer anderweitig inseriert, verlief negativ...also einzige Möglichkeit: jemanden Fin den der Mitglied ist...

Irgendwann fiel mir der junge Haudegen Andreas ein, mit ein wenig Hoffnung habe ich Andreas angeschrieben, ob er jemanden kennt, der dort Mitglied ist und landete einen Treffer:

He is!!!



Er schrieb James an, gab ihm meine Mail und der Rest war Formsache. Bezahlt via Paypal, schwups war es in der Post. James hat in weiser Voraussicht in den Zollpapieren den Warenwert käuferfreundlich deklariert und nach gut 1,5 Wochen klingelte der Postbote. Hier hatte ich noch etwas Zoll und Gebühren zu entrichten und schon war mein Hochzeitstagsgeschenk auf dem Schreibtisch ... der restliche Arbeitstag zog sich wie Gummi, aber pünktlich um 17 Uhr habe ich das Feuerwehrauto aus der Hundehütte geholt und das Top montiert. Zweifel, das ich nicht nach dem Bügel gefragt hatte (es gibt

unterschiedliche), verfliegen ... Glück gehabt. Aber für den Kurs hätte ich es auch verlustfrei verkaufen können.

Hier das Resultat:

Mein Kosten:

125 Pfund plus 15 Pfund (Versand) = 171 €

Beim Postboten: 17,12 € (Zoll 11,12 €, 6 € Gebühren, passend zu zahlen!)

Mindestens ein Bier für Andreas ...

Übrigens habe ich nach der Montage mit meiner Holden noch den 19. Hochzeitstag gebührend gefeiert!

Als Tipp für Interessierte: Auch im Online Store von Seven & Classics werden regelmäßig used Parts angeboten, hier gab es in der Vergangenheit immer wieder „Schnapper“ und Andy meldet sich zeitnah und ist auch Käuferfreundlich hinsichtlich Export.

Text und Bilder: Michael Zey



Contacts and information only hurt those who don't have them. Or: How I finally got my bikini top at a fair price...

After a long search for a bikini top/half hood for my SV, I finally found what I was looking for in the „For Sale“ section of the Caterhamlotus7 Club in the UK. In fact, I was just too stingy to buy it new, as used prices on the island are about a third of the new price. At the end of the day, buying new is just not „value for money“, especially when you factor in taxes and duties.

About the advert: James advertised a „SBFS - HALF HOOD AND FABRIC ROLL: CSR OR SV FIT“ for £125. That's the price at which some have changed hands in the

past!

But how do you contact them? Similar to the Westfield Sports car Club, you have to be a paying member of the Caterhamlotus7.club to write.

The membership fee is £ 50 and would offset the good purchase price for the one-off promotion.

My friend Paul, from whom I bought my Westie in the UK and who has now returned to the Seven (Caterham SL) after Aston Martin, is currently on holiday ... crap, he's a member and could register my interest in buying ...

Frustration and resignation set in, the search to see if the seller had advertised elsewhere was unsuccessful ... so the only option was to find someone who was a member ...

At some point I remembered the young warhorse Andreas, with a little hope I wrote to Andreas to see if he knew anyone who was a member there and landed a hit:

He is!!!

He wrote to James, gave him my email and the rest was a formality. Paid via Paypal and it was in the post. James had the foresight to declare the value of the goods in the customs documents in a buyer-friendly way and after a good 1.5 weeks the postman rang. I still had to pay some duties and fees and my anniversary present was already on my desk ... The rest of the working day dragged on like rubber, but I got the fire engine out of the doghouse and fitted the top on time at 5 pm.

Any doubts that I hadn't asked for the bracket (there are several) disappeared ... lucky me. But for the price I could have sold it at no loss.

Here is the result:

My cost:

£ 125 plus £ 15 (postage) = £ 171

At the postman: 17,12€ (11,12€ customs, 6€ charges, to be paid accordingly!)

At least one beer for Andreas ...

By the way, I celebrated my 19th wedding anniversary with my lovely wife after the meeting!

A tip for those interested: The Seven & Classics online shop also regularly offers used parts, there have always been bargains in the past, and Andy gets back to you promptly and is also buyer-friendly when it comes to exports.



Der Freitag ist der Samstag ...

Text: Andreas, Bilder: alle Teilnehmer

Das Frühlingstreffen war schon von langer Hand geplant, die Teilnehmerzahl überschaubar, das Wetter wollte aber nicht so wie wir es gerne gehabt hätten ...



Nach dem zerstreuten Eintreffen der Teilnehmer bei herrlichem Sonnenschein, dem Zimmerbezug und den üblichen „Kurz- vor Schluss-Reparaturen“ (wenn die Reifen verkehrt montiert wurden oder der Bremslichtschalter nicht tut (nicht richtig eingestellt ist), fand die erste Gruppenteilung statt.

Die Spätausfahrt zum „Tanken“ nutzen alle Fahrer, die Beifahrer testeten Schwimmbad und Sauna. Aber die ersten Umleitungen, die nicht im Navi berücksichtigt waren, verkürzten dann die Runde, sodass wir schnell wieder im Hotel waren und uns frisch machten, um zum gemeinsamen Dinner an der langen Tafel Platz zu nehmen.

Da die Wettervorhersage für den Freitag nordwestlich weniger Regen vorhersagte, beschlossen wir die Samstags-Route am Freitag zu fahren und die Freitagsroute erst am Samstag.

Warum?

Die Freitagsroute beinhaltete die Glasbach-Bergrennstrecke, ist zwar eine öffentliche Straße, aber man kann ja mal ...



Und dabei braucht man keinen Regen, bestimmt nicht.

Also ging es nach einer kleinen Startverzögerung - der eine war noch nicht wach, der andere musste doch noch mal tanken - etwas unpünktlich los.

Mit kleinen Kulturpausen, mit Fußmärschen zu Burgen, oder Kaffeepausen im uralten Thüringen, und ab und zu einer Regendusche, ging der Vormittag ganz gut vorbei.

Aber dann kamen sie wieder, die Umleitungen, die nicht im Navi waren und die Regenschauer dazu. Da blieb dann nur noch die Flucht zum Hotel und den Beifahrer auf der Hotelvorfahrt trocken aussteigen lassen.

Anschließend dann das übliche: Schwimmbad, Sauna, Abendessen - und eine Runde Bowling ...

Am Samstag war dann die Freitagstour dran. Wieder pünktliches Treffen, kleine Fahrerbesprechung für alle („echt jetzt, ist doch immer das gleiche“ - „doch auch heute!!!“), dann ging es los Richtung Glasbach.

Diesmal war der erste Zwischenstopp eine Thüringer Bratwurstbude direkt an der Bundesstraße, mit einer Bedienung, die keinen Spaß verstand, aber gute Thüringer auf dem Rost hatte.

Das kleine Mittagessen wurde im Stehen in einem Gartenmuseum eingenommen, dann ging es weiter zur Rennstrecke.

Aber es war Samstag am Rennsteig - ein Wandergebiet rund um die



Friday is Saturday ...

The spring meeting had been planned for a long time, the number of participants was manageable, but the weather was not as favourable as we would have liked...

After the participants had arrived in bright sunshine, checked into their rooms and made the usual „quick repairs before the end“ (if the tyres have been mounted incorrectly or the brake light switch doesn't work (is not set correctly), the first group split took place. All the drivers used the late exit to refuel, while the co-drivers tried the swimming pool and sauna.

But the first detours, which had not been taken into account by the sat nav, shortened the route, so we were soon back at the hotel, freshened up and ready to sit down at the long table for dinner.

As the weather forecast for Friday predicted less rain in the north-west, we decided to do the Saturday route on Friday and the Friday route on Saturday.

Why did we do this? The Friday route included the Glasbach mountain race track, which is a public road, but you can always ...

And you certainly don't need rain for that.

So, after a slight delay at the start - one of us wasn't awake yet, the other had to refuel - we set off a little late.

With short cultural breaks, walks to castles or coffee breaks in the most rustic part of Thuringia, and the occasional rain shower, the morning



went quite well.

But then they came again, the detours that weren't on the sat-nav and the rain showers.

The only thing left to do was to escape to the hotel and let the passenger get out dry on the hotel driveway.

Then the usual: swimming pool, sauna, dinner.

On Saturday it was time for Friday's tour.

Another punctual meeting, a short drivers' briefing for everyone („Really, it's always the same“ - „Today too!!!“), then off we went to Glasbach.

This time the first stop was a Thuringian bratwurst stand right on the main road, with a waitress who didn't know how to joke, but had some good Thuringian sausages on the grill.

Lunch was eaten standing up in a garden museum, then it was on to the circuit.





Strecke und die üblichen Anwohner, die vollgepackt vom Baumarkt kamen, ließen keinen Platz für eine paar schnelle Meter.

Auch der 2. Versuch von Florian verursachte nur ein müdes Lächeln.

Also ging es weiter, wieder zurück, Richtung Hotel. Aber was war das?

Man fährt in ein Dorf und am Ende geht es nach links - Sackgasse - oder nach rechts - gesperrt nach 200 m?

Kann doch nicht sein!!! Doch, kann.

Man glaubt es aber erst, wenn man es sieht. Andererseits war die Rückfahrt vom Ende der Straße (linke Sackgasse nach 10 km, Baustelle) zurück zum Dorf eine schöne Blümchenpflückerunde ;-)

Das ergab dann eine Riesenumleitung, die Gott sei Dank, durch einen späten Kaffee/Kuchen-Stopp entschädigt wurde.

Im Hotel dann angekommen, dann das übliche: Schwimmbad, Sauna, Abendessen - und keine Runde Bowling ...

Denn die Balkone jeder Etage waren miteinander verbunden, das bedeutete dann noch ein gemütliches Glas Wein unter Freunden.

Dann kam der Sonntag und nach dem Frühstück kam dann für viele die Wahrheit auf's Display:

Die Radlastwaage wurde ausgepackt und jeder wurde mit und ohne Fahrer einmal gewogen.

Das Erstaunen war teilweise recht groß, einige räumten alles aus, hätten am liebsten noch den Tank vorher leer gefahren, nur um einen Minimalrekord aufzustellen.

Mit dem eigenen Handy wurden Fotos vom Display der Radlastwaage gemacht, somit war alles dokumentiert.

Übrigens: bei herrlichstem Sonnenschein.

Vor der Verabschiedung wurde noch die Idee einer Herbsttour im/am Ahrtal geboren - wir suchen noch nach einem Hotel!!!

But it was Saturday, on the Rennsteig - a walking area around the circuit, and the usual locals coming out of the DIY store left no room for a few quick metres. Florian's 2nd attempt was also only a slight grin.

Then we drive on, back to the hotel.

But what was that? You drive into a village and at the end you turn left - dead end - or right - closed after 200 metres?

It can't be! Yes, it can be.

But you have to see it to believe it. On the other hand, the return trip from the end of the road (left dead end after 10 km, road works) back to the village was a nice flower picking tour ;-)

This resulted in a huge detour, which was thankfully compensated for by a late coffee/cake stop.

Arrived at the hotel it was the usual: swimming pool, sauna, dinner - and no bowling...

The balconies on each floor were connected, which meant a cosy glass of wine with friends.

Then came Sunday, and after breakfast many of us were able to see the truth on the display:

The wheel load scales were unpacked and everyone was weighed, with and without the driver.

Some of us were quite amazed and would have preferred to empty the tank first just to set a minimum record.

Photos of the wheel load scale display were taken with our own mobile phones, so everything was documented.

In glorious sunshine, by the way.

Before saying goodbye, the idea of an autumn tour in/around Ahrtal was born - we are still looking for a hotel!!!



Veranstaltungskalender 2024

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

Donnerstag 05. bis Sonntag 08. September

▼ Herbsttreffen in ... (Nähe Ahrtal)

Dienstag, 10. September

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 06. bis Sonntag, 08. September

🇬🇧 Goodwood Revival

OKTOBER

Donnerstag, 03. Oktober

▼ MX5 meets CATERHAM NÜRBURGRING

Sonntag, 06. Oktober

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

NOVEMBER

Dienstag, 05. November

▼ DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 01. Dezember

▼ SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

2025

Donnerstag 12. bis Sonntag 15. Juni

▼ Frühlingstreffen in ...

*) 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
Redwings 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 maile sie an info@CaterhamCar.Club

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

