

NO. 38 - 04/2021
Das Markenmagazin für Freunde von
The brand magazine for friends of

CATERHAM

2018 2nd CATERHAM ACADEMY
 2019 1st CATERHAM ROADSPORT Championship
 2020 1st CATERHAM 270/R Championship



2680 CAT

CHAMPION 2020 LARS HOFFMANN



Caterham Deutschland GmbH
 Königsberger Straße 25
 D - 56269 Dierdorf
www.caterham.de

CATERHAM

cc-c.eu/catDE

RACEFOXX.COM



Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design
 Redaktion / Editorial office:
 Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag von
 CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH
 Anzeigen bitte an / Please send advertising to:
info@CaterhamCar.Club

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jeweiligen 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 / Copy deadline for the issue

No. 39 - Juli 2021: 10. Juni 2021

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

© 2021 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, Verwendung in anderen Medien oder die Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet bzw. bedarf der vorherigen wie ausdrücklichen Genehmigung 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 gekennzeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen.

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Hersteller 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 publisher.

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 manufacturers and are subject to their copyright regulations.

Inhalt

CATERHAM - NEWS - TICKER:

Pressemitteilung: Caterham Cars ist verkauft	4
Erfahrungsbericht über die Arbeit mit BREXIT und CORONA	5
An Evening With Caterham Cars	7
SAVE THE DATE Sommer Open Day Sunday 30. May Gatwick	8
380 PS Caterham	10
Andy's Blog	14
Das Seven - Tagebuch	14
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	15
Buchvorstellung	15
Interview Richard & James	16
The Grand Tour	22
2020 Schloss Dyck für ein Hemd in XXL 1.500 km	28
Etwas Sitzschaum für die Kleinen	34
Sitzt Du noch bequem?	37
323 € pro PS	40
Endübersetzung	42
Wir haben gekündigt	44
Veranstaltungskalender 2021	46



Front Cover:

Super Seven
 1600 im Detail



Rear Cover:

Winter in
 Japan
 Foto:
 Nozaki
 Hidenori

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die

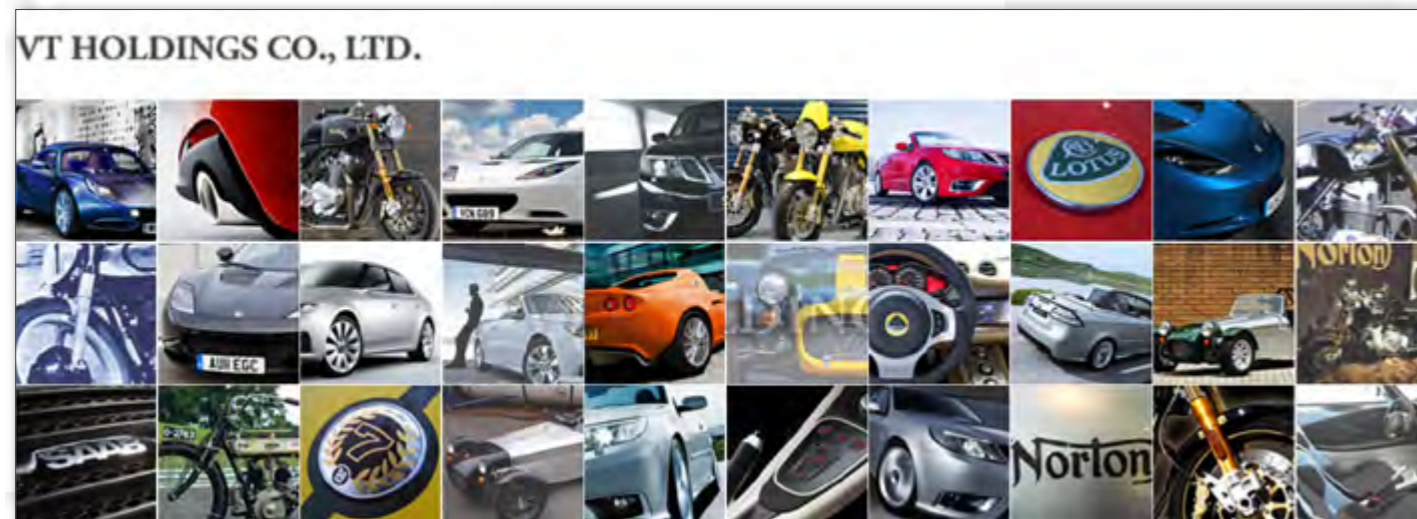


Stiftung
 für schwerstkranke Kinder

CATERHAM - NEWS - TICKER

Pressemitteilung Caterham Cars ist verkauft

PRESS RELEASE CATERHAM CARS is SOLD



Am Donnerstag, den 31. März 2021, wurde Caterham Cars von den Geschäftsleuten Tony Fernandes und Kamarudin Meranun an den japanischen Automobilkonzern VT Holdings verkauft.

Das Unternehmen übernimmt die Obhut über die legendäre britische Sportwagenmarke, nachdem es seit 2009 der japanische Importeur für den Seven ist und dort derzeit jährlich über 120 Fahrzeuge verkauft.

Als eine der größten Einzelhandelsgruppen Japans mit über 200 Showrooms im ganzen Land und Investitionen in Großbritannien, Spanien, Thailand und Südafrika ist VT Holdings der Importeur für eine Reihe von Zwei- und Vierradmarken, darunter Royal Enfield und Lotus in seinem Heimatmarkt.

Motorsport und die weltweite Track-Day-Gemeinde haben schon immer eine zentrale Rolle für den wirtschaftlichen Erfolg von Caterham gespielt. Die Marke gehört nun zu einer Gruppe, die von Kazuho Takahashi geleitet wird, der die gleichen Leidenschaften teilt und in den letzten 20 Jahren selbst Rennen in der JGTC, Super GT und Super Taikyu Meisterschaft bestritten hat.

Mr. Takahashi kommentierte die Übernahme wie folgt: „VT Holdings ist stolz darauf, Caterham in der Gruppe willkommen zu heißen. Wir haben nicht nur einen weltweit renommierten Hersteller von Performance-Autos gekauft, sondern sind auch Hüter einer Automobillegende geworden. Wir werden den Seven schützen und weiterentwickeln, um die für uns liegenden gesetzlichen Herausforderungen zu meistern.“

Graham Macdonald, Chief Executive von Caterham Cars, fügte hinzu: „Mr. Takahashi und das Team verstehen die DNA der Marke Caterham, unser Erbe, unsere Kunden und unsere Leidenschaften wirklich. Als Team freuen wir uns alle darauf, das nächste Kapitel für diese ganz besondere Marke zu schreiben.“

Caterham Cars verkauft in 20 Märkten weltweit, wobei der Export 60 % des jährlichen Neuwagenabsatzes ausmacht.

On Wednesday 31st March 2021, Caterham Cars Ltd was acquired by leading, Japan-headquartered automotive group, VT Holdings, from businessmen Tony Fernandes and Kamarudin Meranun.

This marks an exciting moment in Caterham's history as VT Holdings, who has assumed custodianship of our legendary British brand, already has close connections to Caterham Cars. Since 2009, they've operated as the official Japanese importer for the Seven, where it currently sells over 120 cars annually.

As one of Japan's largest retailer groups - with over 200 showrooms nationwide and investments in UK, Spain, Thailand and South Africa - VT Holdings is also the importer for a collection of two and four-wheeled British brands, including Royal Enfield and Lotus in its home market.

Motorsport, and the global track-day communities, have always played a central role in Caterham's commercial success and has shaped the development of our road-orientated vehicles. The brand now joins a group led by Chief Executive Kazuho Takahashi, who shares the same passions, having raced competitively in JGTC, Super GT and Super Taikyu championships for the past 20 years.

Commenting on the acquisition, Takahashi-san said: "VT Holdings is proud to welcome Caterham to the group. We have not only purchased a globally renowned performance car manufacturer but become custodians of a motoring legend. We will protect and develop the Seven to meet the legislative challenges that lie ahead."

Graham Macdonald, chief executive of Caterham Cars, added: "Takahashi-san and the team truly understand the DNA of the Caterham brand, our heritage, our customers and our passions. As a team, we're all excited about starting to write the next chapter for this very special brand."

Caterham Cars are sold in 20 markets worldwide, with exports accounting for 60% of annual new car sales.

cc-c.eu/ybpf

Erfahrungsbericht über die Arbeit mit BREXIT und CORONA

Field report on working with BREXIT and CORONA

von Kurt Hoffmann - CATERHAM Deutschland GmbH

Das ist gar nicht so einfach, da es weder BRÜSSEL, noch LONDON und auch nicht unsere Regierung schafft, ein Regelwerk zu erlassen, welches einfach und angemessen ist.

Denn eigentlich fallen ja keine Zölle an oder? ...

Auf Waren, deren Herstellungsland die EU und UK sind, nicht. Was aber ist, wenn Teile der Ware in China oder USA hergestellt werden?

Wir erleben gerade jetzt in der Anfangsphase, dass der Erhalt von Ersatzteilen immens schwierig ist. Aufgrund falscher Zoll-Nummern in Bezug auf Beschaffenheit und Herkunft kommt es verständlicherweise zu Fehlern.

So wird beispielsweise ein DUST COVER, also eine „Abdeckplane“ für einen CATERHAM, mit einer nicht korrekten Zollnummer als „Herrenmantel“ beziffert und vom Zoll zurückgesendet.

Ebenso passiert dies mit anderen Waren, wenn diese z.B. ein Teil verbaut haben, welches nicht aus der EU bzw. UK kommt.

So kommt es vor, dass wir für einen Artikel - in folgendem Beispiel eine Zündspule von ROVER - in Zolldeutsch:

In die Zündeinheit integrierter Spulenbausatz mit einer Zündeinheit, einer Coil on Plug-Baugruppe mit integrierter Montagehalterung - einem Gehäuse - einer Länge von 90 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 200 mm

- Vorlagenprovision (der Spedition)
- Pauschale Import Abfertigung (der Spedition)
- Finanzierungskosten (der Spedition)
- Einfuhrumsatzsteuer (die wir als Unternehmen verrechnen dürfen)

am Ende € 102,52 zahlen zzgl. Einfuhrumsatzsteuer von € 19,48 bei einem Artikelpreis von € 28,94.

Also die Herrschaften, die an Heiligabend den BREXIT Vertrag unterschrieben haben, müssen französischen Rotwein gesoffen haben. Denn wenn es ZOLLFREI sein soll, wie bekundet, haben die Behörden dieses beschriebene daraus gemacht.

Privat gebrauchte Fahrzeuge aus UK importieren kostet nun definitiv die 19 % Einfuhrumsatzsteuer obwohl doch alles zollfrei sein sollte.

Nächstes Beispiel: Ich fahre ein Chassis, welches beschädigt ist, nach UK zu WESTBURY, um es dort richten zu lassen.

Dieses Chassis wird dann im zollrechtlichen Sinne ausgeführt und muss

1. beim Heimat Zoll vorgeführt und kontrolliert werden
2. beim Ausführen an der französischen Grenze abgestempelt werden
3. bei der Einfuhr an der britischen Grenze vorgeführt werden
4. eine Proforma-Rechnung an den Empfänger (CATERHAM CARS) geschrieben werden, damit der Wert festgestellt werden kann.

Auf die „Veredelung“, also die Reparatur, fallen dann die glei-

It is not that easy, because neither BRUSSELS, nor LONDON, nor our government manages to enact a set of rules that is simple and reasonable.

Because actually there are no customs duties, or are there? ...

Not on goods whose country of manufacture is the EU and UK - but what if parts of the goods are made in China or the USA?

We are experiencing right now in the initial phase that it is immensely difficult to obtain spare parts. Due to incorrect customs numbers regarding condition and origin, errors understandably occur.

For example, a DUST COVER, i.e., a „tarpaulin“ for a CATERHAM, is numbered as a „man's coat“ with an incorrect customs number and sent back by customs.

This also happens with other goods, for example, if they contain a part that does not come from the EU or UK.

So it happens that for an item - in the following example an ignition coil from ROVER - in bureaucrat German:

Ignition unit integrated coil kit with an ignition unit, a coil on plug assembly with integrated mounting bracket - a housing - a length of 90 mm or more, but not more than 200 mm.

- Template commission (of the forwarding agent)
- Flat rate import handling (of the forwarding agent)
- Financing costs (of the forwarding agency)
- Import VAT (which we are allowed to deduct)

In the end, we pay € 102.52 plus import sales tax of € 19.48 for an item price of € 28.94.

So, the gentlemen who signed the BREXIT treaty on Christmas Eve must have been guzzling French red wine.

Because if it is supposed to be duty-free, as stated, the authorities have made it into this.

Importing privately used vehicles from the UK now definitely costs the 19 % import VAT although everything should be duty-free.

Next example:

I drive a damaged chassis to WESTBURY in the UK to have it repaired.

This chassis is then exported in the customs sense and must be:

1. be presented and checked at home customs
2. be stamped when exported at the French border
3. be presented at the British border on importation
4. a pro forma invoice must be written to the consignee (CATERHAM CARS) so that the value can be established. The same costs then apply to the „refinement“, i.e., the repair, as described for the parts.

Now I have the PRIVATE racing car of LARS in the same

CATERHAM - NEWS - TICKER

chen Kosten an, wie bei den Teilen beschrieben.

Nun habe ich im gleichen Anhänger den PRIVATEN Rennwagen von LARS stehen, der auch nach UK soll, um dort für die Saison vorbereitet zu werden.

Das ist dann keine Ausfuhr, sondern eine Ware, die mit dem „CARNET ATA“ transportiert wird und soll so die Zollabwicklung einfac her machen.

Dieses CARNET ATA musste ich in tagelanger Arbeit zzgl. Gebühren mit der örtlichen IHK anfertigen lassen.

Denn in dem CARNET ATA sollte, lt. IHK, ALLES (in deutscher und englischer Sprache) aufgeführt werden, was wir im Anhänger mitführen, bis hin zu den Reservekanistern und dem Handfeger ...

Wenn wir zum Motorsport rüberfahren sind das eine ganze Menge einzelner Teile.

Nun war ich letztes in UK und habe diese Tour gemacht.

Weder an der französischen Grenze noch an der britischen hat man sich für die von uns so sorgfältig (= DEUTSCH) vorbereiteten Papiere interessiert. Alles hat nun endlos lange gedauert, obwohl KEIN Traffic da war. Man war ausschließlich mit COVID Tests beschäftigt und fragte nach Drogen und Waffen.

Den COVID Test hatte ich einen Tag vorher bei einem Arzt gemacht und der war für 48 Std. gültig.

Das hieß ATTACKE mit Anhänger.

Ich fuhr morgens um 4 los und war, ohne großen Aufenthalt in GATWICK (30 Min.), um 1 Uhr nachts am Folgetag wieder zurück.

Durch die COVID Tests an der Grenze habe ich noch meinen Zug verpasst und verlor 2 Stunden.

Der Zug hin und zurück kostete als FLEXI Ticket gerade mal € 1.000. Unter dem Strich macht es unsere Arbeit deutlich aufwendiger, verlangt mehr Man-Power (Sorry Women-Power) und natürlich auch teurer.

Die Auswirkungen auf das Business mit UK und umgekehrt kann ich gar nicht ermessen. Zudem steigt der GBP stetig.

Ich bin mir gar nicht sicher, ob die Politik diese Hürden überhaupt kennt oder wahrnimmt.

Fazit: Dennoch bleiben wir zuversichtlich und sind glücklich mit einer Fahrzeug Marke zu arbeiten die eine solche Ausstrahlung hat, so sympathisch ist, so vielfältige und interessante Kunden hat, Berufsbedingt auf der Rennstrecke sein zu dürfen und auch gerne in UK verweilen.

Wir hatten mit CATERHAM 2020 im CORONA Jahr unser bestes Betriebsergebnis.

Unsere Kunden scheinen mit unserer Arbeit zufrieden zu sein was die Werkstattauslastung deutlich zeigt und eher in Spaß und Freizeit zu investieren als in sonstige Dinge.

CORONA hat uns scheinbar auch gelehrt wieder mehr an uns selbst und unsere persönliche Zufriedenheit zu denken

Fahrzeuge für Freizeit wie E-Räder, Wohnmobile usw. boomen aktuell. Ein CATERHAM gehört eben auch dazu.

Bleiben Sie gesund und freuen wir uns auf „danach“

Sportliche Grüße

Kurt Hoffmann

trailer, which is also to be sent to the UK to be prepared for the season.

This is then not an export, but a good that is transported with the „CARNET ATA“ and is thus supposed to make customs clearance easier.

I had to have this CARNET ATA prepared in days of work plus fees with the local Chamber of Commerce.

According to the Chamber of Industry and Commerce, the CARNET ATA should list EVERYTHING (in German and English) that we carry in the trailer, right down to the spare canisters and the hand brush...

When we drive over to motorsport, that's a whole lot of individual parts.

Now I was in the UK the other day and made this tour.

Neither at the French border nor at the British border were they interested in the papers we had prepared so carefully (= GERMAN).

Everything took an endless amount of time, although there was NO traffic.

They were exclusively busy with COVID tests and asked about drugs and weapons.

I had taken the COVID test one day before at a doctor's and it was valid for 48 hours.

That meant ATTACKE with a trailer.

I left at 4am and, without much of a stop in GATWICK (30 mins), was back by 1am the following day.

Due to the COVID tests at the border I still missed my train and lost 2 hours.

The train there and back cost just €1,000 as a FLEXI ticket.

The bottom line is that it makes our work much more time-consuming, requires more manpower (sorry womanpower) and of course is more expensive.

I can't even imagine the impact on business with the UK and vice versa.

Moreover, the GBP is rising steadily. I'm not sure if the politicians are even aware of these hurdles.

Conclusion:

Nevertheless, we remain confident and are happy to work with a vehicle brand that has such charisma, is so likeable, has such diverse and interesting customers, is allowed to be on the racetrack for professional reasons and also likes to stay in the UK.

We had our best operating result with CATERHAM 2020 in the CORONA year.

Our customers seem to be happy with our work which is clearly shown by the workshop utilisation and are more likely to invest in fun and leisure time than in other things.

CORONA also seems to have taught us to think more about ourselves and our personal satisfaction.

Vehicles for leisure such as e-bikes, motorhomes etc. are currently booming. A CATERHAM is also one of them.

Stay healthy and let's look forward to „afterwards“.

Sporty greetings

Kurt Hoffmann

[cc-c.eu/catDE](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



Webinar

for Club members only

An Evening With Caterham Cars

Was macht man, wenn es keine persönlichen Treffen gibt, keine Clubausfahrten möglich sind, dann noch die Pandemie um sich schlägt und auch noch das graue Winterwetter vor der Tür steht und einem jede Laune verdirbt?

Man macht ein Webinar.

Der Lotus Seven Club (UK) hatte – nur für Clubmitglieder – zu einem ZOOM-Meeting eingeladen.

Man durfte vorher Fragen einsenden, denn wenn über 340 Mitglieder versuchen, bei einem Online-Meeting zu Wort zu kommen, ...

165 Fragen wurden eingereicht und Richard Nichol hatte alle Hände voll zu tun, alles im geplanten Zeitrahmen unter zu bringen.

Und für die Allgemeinheit gibt es das dann doch als Video zum Anschauen/Anhören auf YouTube.

What do you do when there are no face-to-face meetings, no club rides are possible, the pandemic is rampant and the grey winter weather is just around the corner, spoiling your mood?

You do a webinar.

The Lotus Seven Club (UK) had invited - only for club members - to a ZOOM meeting.

People were allowed to send in questions beforehand, because when over 340 members try to have their say at an online meeting, ...

165 questions were submitted and Richard Nichol had his hands full trying to fit everything in within the planned time frame.

And for the general public, there is a video to watch/listen to on YouTube.

[cc-c.eu/la04](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



CATERHAM - NEWS - TICKER

2021 Caterham Summer Open Day Sonntag, 30. Mai

SAVE THE DATE
SUMMER
OPEN DAY
SUNDAY 30 MAY
CATERHAM
GATWICK

Er ist wieder da! - Wir freuen uns, Euch mitteilen zu können, dass unser offizieller Caterham Open Day für 2021 zurückkehrt. Besucht uns in Caterham Gatwick am Sonntag, den 30. Mai 2021.

Wie Ihr wisst, konnten wir unseren üblichen Tag der offenen Tür an Ostern 2020 aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie nicht durchführen. Glücklicherweise gibt es Licht am Ende des Tunnels und die Veranstaltungen haben grünes Licht vom Boris Johnson ab dem 17. Mai erhalten. Es ist durchaus möglich, dass sich dies noch ändert, also drücken wir bis dahin die Daumen.

Unser jährlicher Tag der offenen Tür ist das ultimative Ereignis für Caterham-Besitzer, Enthusiasten und Fans gleichermaßen. In unserem Caterham-Hauptquartier in Gatwick bringen wir Caterham-Besitzer aus der ganzen Welt zusammen, um sich auszutauschen, Kontakte zu knüpfen und einige der legendären Fahrzeuge zu besichtigen, die wir ausstellen. Es ist nicht nur eines der größten Treffen der Sevens, sondern auch ein (kostenloser) Spaß für die ganze Familie.

Dieses Jahr haben wir eine Menge zu bieten, unten findet Ihr einen Überblick über das, was passieren wird:

- Unser Teileverkauf ist wieder da! OFFIZIELLE Caterham-Teile zu Schleuderpreisen für nur einen Tag (nein, wir können nichts reservieren oder aufbewahren).
- Kostenlose Getränke und Frühstücksburger
- Unser eigener Caterham-Simulator in Originalgröße
- Reaktionsspiele und riesiges Scalextric
- Eine Chance, einen Caterham kostenlos zu mieten
- Die Caterham Motorsport-Zone
- Exklusive Testfahrt-Sessions

Wir werden eine Vielzahl von Autos ausstellen, wie zum Beispiel:

- Der Grand Tour Seven, gefahren von James May
- Der Top Gear R500
- Das Caterham Formel Eins Auto

Wie bereits erwähnt, ist dies eine der größten Versammlungen von Caterham-Fahrzeugen an einem Ort - daher sind alle Parkplätze rund um unseren Standort in Gatwick ausschließlich für Caterham-Fahrzeuge reserviert (egal wie schön Ihr Oldtimer auch sein mag). Alle Fahrzeuge, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden abgeschleppt. Ein Großteil der Veranstaltung wird im Freien stattfinden, um sicherzustellen, dass wir die sicherste Veranstaltung für alle unsere Besucher schaffen, also werden wir alle möglichen verfügbaren Flächen nutzen. Details zu zusätzlichen Parkplätzen werden in Kürze bekannt gegeben. Derzeit werden wir keine Kinderecke oder einen Selbstbedienungsbereich einrichten, um sicherzustellen, dass jeder so sicher wie möglich ist.

Wir werden uns an die neuesten Covid-19-Richtlinien halten. Auch wenn die Veranstaltung ein wenig anders sein wird als das, was Sie in der Vergangenheit erlebt haben - wir werden immer noch dafür sorgen, dass Sie eine fantastische Zeit haben.

Weitere Informationen finden Ihr auf unserer Facebook-Seite und auf unserer Website.

Wir können es kaum erwarten, Euch wieder zu begrüßen!

It's back! - We're delighted to announce that our official Caterham Open Day returns for 2021. Join us at Caterham Gatwick on Sunday 30th May 2021.

As you know, we were unable to host our usual Easter Open Day in 2020 due to the on-going coronavirus pandemic. Fortunately, there is light at the end of the tunnel and events have been given the green light from Boris Johnson from the 17th May.

There is every possibility this could change, so we'll be keeping everything crossed until then.

Our annual open day is the ultimate event for Caterham owners, enthusiasts and fans alike. Hosted at our Caterham Gatwick HQ, we bring together Caterham owners from around the world to catch up, connect, and check out some of the legendary vehicles we have on display. As well as being one of the largest gatherings of Sevens, it's also a fun (free) day out for all the family.

This year we've got plenty going on, below is a run down of what will be going on:

- *Our parts sale is back! OFFICIAL Caterham parts at knock-down prices for one day only (no, we can't reserve anything or hold onto it).*
- *Free Drinks and Breakfast Burgers*
- *Our very own - full size - Caterham simulator*
- *Reaction games and giant Scalextric*
- *A chance to win a free Caterham hire*
- *The Caterham Motorsport Zone*
- *Exclusive Test Drive sessions*

We'll have a variety of cars on display, such as:

- *The Grand Tour Seven as driven by James May*
- *The Top Gear R500*
- *The Caterham Formula One Car*

As mentioned, this is one of the biggest gathering of Caterham vehicles in one place - so all parking around our Gatwick site will be exclusively for Caterham vehicles only (no matter how lovely your classic car may be).

Any vehicles that don't meet this criteria will be towed. A majority of the event will be hosted outdoors to ensure we create the safest possible event for all of our visitors, so we'll be using all of the possible available space. Additional and overflow parking details will be shared in the near future.

Currently, we won't be running our kids corner or a self-serve area to ensure that everyone is kept as safe as possible.

We'll be adhering to the latest Covid-19 guidelines, so although the event may be a little different to what you've experienced in the past - we'll still be making sure to give you a fantastic time.

For more information, please stay tuned to our Facebook Event and our website.

We can't wait to welcome you back!

[cc-c.eu/7916](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

CATERHAM - NEWS - TICKER

380 PS Caterham

Story und Fotos von Christian Obermayr/Jubu Performance GmbH - Austria



Die JUBU Performance GmbH ist als offizieller Caterham-Importeur für Österreich hinlänglich bekannt und kümmert sich neben den alltäglichen Servicearbeiten und (Unfall-) Reparaturen auch um die Entwicklung von Tuning-Kits und Komponenten für Caterham-Fahrzeuge. Im vergangenen Jahr ist es um die Caterham-Sparte der Österreicher (zumindest medial) etwas ruhiger geworden. Geschuldet war das vor allem den Highlight-Entwicklungen der Österreicher bei Fahrzeugen ihrer zweiten Partner-Marke Lotus. Mit dem JP ZERO hat die Crew aus dem Mühlviertel ein messerscharfes Track-Tool auf GT2-Niveau gebaut, außerdem schlug das aus dem Fernsehen bekannte Exige Top-Modell von JUBU mit 500 PS und Doppelkupplungs-Getriebe hohe Wellen.

Hinter den Kulissen entwickelte das Team von JUBU Performance aber auch ihre Tuning-Lösungen für Caterham-Fahrzeuge gehörig weiter. Die angebotenen Leistungssteigerungen wurden verbessert, in Kooperation mit KW Motorsport ein eigenes Fahrwerk entwickelt und eine

JUBU Performance GmbH is well known as the official Caterham importer for Austria and, in addition to everyday service work and (accident) repairs, also takes care of the development of tuning kits and components for Caterham vehicles. In the past year, the Caterham division of the Austrians has been somewhat quiet (at least in the media). This was mainly due to the highlight developments of the Austrians in vehicles of their second partner brand Lotus. With the JP ZERO, the crew from the Mühlviertel has built a razor-sharp track tool at GT2 level, and the Exige top model from JUBU with 500 hp and dual-clutch transmission, which is well-known from television, also made big waves.

Behind the scenes, the JUBU Performance team also continued to develop their tuning solutions for Caterham cars. The performance enhancements offered were optimized, their own suspension was developed in cooperation with KW Motorsport and a multitude of „smaller“ modifications were added to the product portfolio. One of the biggest steps in Ca-

terham tuning by JUBU, however, was the introduction of the Plug & Play ECU kits developed in-house. For tuning purposes, a freely programmable ECU is connected directly to the original wiring harness by means of an adapter - the harness thus remains unaffected by any modification. Company boss Martin Jung says: „We can now offer most of our performance kits as Plug & Play systems. The additional control unit is simply plugged into the existing installation and integrates seamlessly into the vehicle's existing systems. All standard vehicle functions and displays are retained without restriction, and the modifications are also fully retrofittable. Vehicle optimisation and value retention through originality are therefore no longer mutually exclusive.“

Wichtig ist dem Team von JUBU aber nicht nur das reine Streben nach mehr Motorleistung, sondern vor allem die gesamtheitliche Optimierung von Fahrzeugen - immer entsprechend der individuellen Kundenbedürfnisse. „Uns geht es darum, dass jeder Caterham-Fahrer ein Maximum an Freude mit seinem Auto hat. Dazu braucht es nicht immer zwangsläufig eine gesteigerte Motorleistung, oft reicht ein verbessertes Fahrwerk, eine kürzere Achsübersetzung oder einfach ein Satz neuer Felgen aus, um unseren Kunden ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern. Geschmäcker sind eben verschieden - und dem wollen wir mit unseren Produkten und Leistungen Rechnung tragen.“

Wie unterschiedlich Kundenwünsche sein können zeigt sich unter anderem am aktuellsten Caterham Projekt von JUBU: es handelt sich dabei um einen wirklich radikal hoch-



terham tuning by JUBU, however, was the introduction of the Plug & Play ECU kits developed in-house. For tuning purposes, a freely programmable ECU is connected directly to the original wiring harness by means of an adapter - the harness thus remains unaffected by any modification. Company boss Martin Jung says: „We can now offer most of our performance kits as Plug & Play systems. The additional control unit is simply plugged into the existing installation and integrates seamlessly into the vehicle's existing systems. All standard vehicle

functions and displays are retained without restriction, and the modifications are also fully retrofittable. Vehicle optimisation and value retention through originality are therefore no longer mutually exclusive.“

However, what is important to the team at JUBU is not just the pure pursuit of more engine power, but above all the overall optimisation of vehicles - always in accordance with individual customer needs. „Our aim is to ensure that every Caterham driver has maximum enjoyment with his car. This doesn't always necessarily require increased engine power, often an improved chassis, a shorter axle ratio or simply a set of new rims is enough to bring a smile to our customers' faces. Tastes are different - and we want to take that into account with our products and services.“

CATERHAM-NEWS-TICKER

gerüsteten Caterham. „Die Vorgabe unseres Auftraggebers war, dass er mit seinem von uns überarbeiteten, straßenzugelassenen Caterham ein Tesla Model 3 aus dem Stand ausbeschleunigen kann.“ meint Martin Jung zu dem gerade in Entstehung befindlichen Über-Caterham. Um diese Anforderung zu erfüllen, geht JUBU Performance ins Sachen Tuning bei diesem Fahrzeug wahrlich in die Vollen: So wird die Leistung des Duratec-Motors auf 380 PS gesteigert sowie ein sequentielles Getriebe mit Paddle-Shift und Sperrdifferenzial, ein Renn-ABS, eine Traktions- und Launch-Control, ein spezielles JUBU-Fahrwerk, neue JUBU-Felgen und die wohl klebrigsten aller straßenzugelassenen Sportreifen verbaut.

Im Mai geht es mit dem 380-PS-Caterham dann auf die Rennstrecke, auf der die JUBU-Testfahrer vor der Auslieferung die Feinabstimmung dieses Monsters erledigen. Auf die entsprechenden Videos dürfen wir wohl schon gespannt sein ...

Just how different customer wishes can be seen, among other things, in JUBU's latest Caterham project: it is a radically upgraded Caterham. „Our client's specification was that he should be able to out-accelerate a Tesla Model 3 from a standstill with his road-legal Caterham that we had reworked.“ Martin Jung says of the Über-Caterham currently in the making. To meet this requirement, JUBU Performance really goes all out when it comes to tuning this vehicle: For example, the power of the Duratec engine is increased to 380 hp as well as a sequential gearbox with paddle shift and limited slip differential, a racing ABS, a traction and launch control, a special JUBU suspension, new JUBU rims and probably the stickiest of all road-legal sports tyres are installed.

In May, the 380-horsepower Caterham will hit the race-track, where the JUBU test drivers will fine-tune this monster before delivery. We can already look forward to the corresponding videos ...



cc-c.eu/catAT

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

cc-c.eu/v6y9

JUST ADD LIGHTNESS

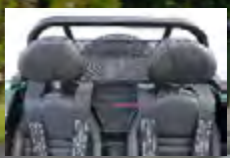
The original specialist designer and manufacturer of the Half Hood and fabric accessories for Caterhams.



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

cc-c.eu/pril

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



Andy's Blog

Ein Magazin nur für Caterhamfahrer?
Nicht nur für Caterhamfahrer – auch Lotus
7-Fahrer dürfen hier mitlesen... :-)
*A magazine just for Caterham drivers? Not
only for Caterham drivers - Lotus 7 drivers
may also read here... :-)*



Manchmal bekommt man Geschichten, die einen glücklich machen. Andere Male bekommt man Geschichten, aber man liest den Inhalt nicht, weil man (denkt), dass man sie schon kennt.

Das ist ein Fehler.

Als guter Journalist sollte man jede Geschichte selbstkritisch prüfen - auch in unseren Kreisen - und dann entscheiden, ob man sie veröffentlicht - oder auch nicht.

So ist es im letzten Magazin geschehen.

Die Fragestunde mit Christine entspricht nicht dem Original in Lowflying

Sometimes you get stories that make you happy.

Other times you get stories but you don't read the content because you (think) you already know it.

That's a mistake.

As a good journalist, you should self-critically examine every story - even in our circles - and then decide whether to publish it - or not.

That's what happened in the last magazine.

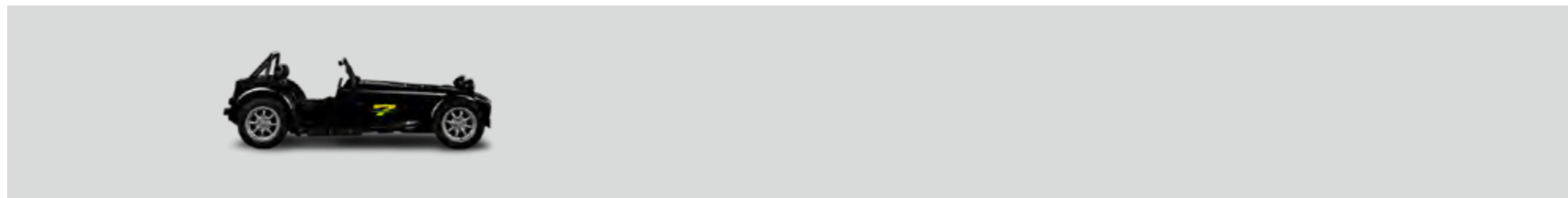
The Question Time with Christine is not the same as the original in Lowflying.

Das Seven - Tagebuch

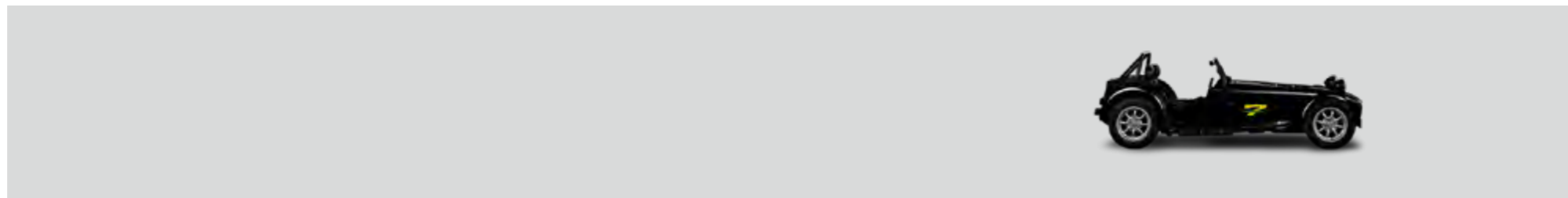
Von Martin Stather

April, April, der macht, was er will – denkste! Der macht, was ICH will und ich will pünktlich am 1.4. (Saisonkennzeichen) eine kleine Spritztour machen. Vorwand? Tanken natürlich! Schließlich ist der Tank höchstens mal dreiviertel voll, d.h. ich muss schon eine längere Tour fahren, damit das Nachtanken dann auch lohnt.

Am 31. 3. wird die Batterie geladen, am 1.4. werden die Stalltüren geöffnet und der Seven rausgerollt. Haube runter, Nase ab und dann die übliche Routine: Wasser nachgucken, Ölstand prüfen, Reifendruck. Die Tochter (15) ist schon aufgeregt – wann geht's los? Sie will nämlich unbedingt mitfahren. Klaro, zu zweit macht's mehr Spaß. Und schon dröhnen wir mitsamt dem neuen Auspuff (siehe letzte Folge) um die Ecke, ab in den Odenwald. Wir fahren und fahren und nach einer langen Weile kommen wir wieder in die Nähe unseres Wohnortes. War da noch was? Ah ja, tanken. Ich möchte zu einer kleinen Tankstelle im Nachbarort, aber Veto vom Beifahrersitz, die Tochter möchte zur großen Tanke, um sich dort noch ein Mädelsheft zu besorgen. Okay, dann halt so. Wir halten an der Zapfsäule (Nr. 7 natürlich) und ich freue mich: „Endlich mal wieder Wind in den Haaren gehabt!“ Die Tochter guckt mich skeptisch von der Seite an: „Lohnt ja kaum noch bei deinen wenigen Haaren...“ War ich mit 15 eigentlich auch so frech zu meinem Papa?



Sie zieht ab, Zeitschriften gucken, ich greife zum Zapfhahn, als hinter mir eine Pagode hält. Ein mittelalter Schmerbauch quält sich hinterm Lenkrad hervor und steigt aus. Ach du grüne Sch...! Der Typ hat ein Hawaiihemd an, kurze Hose und weiße Tennissocken in Sandalen! Außerdem eine Figur wie ein Kiesgrubenbesitzer. Mahlzeit, mir kommen spontan die noch unverdauten Reste meines Frühstücks wieder hoch. Er zeigt mit seinem Zeigefinger, dick wie eine Bratwurst, auf den Seven und dröhnt: „Ha, ein Beach Buggy! Sowas wollte ich schon immer haben!“ – Er hat zweifellos bemerkt, dass kleine Rauchwölkchen des Ärgers aus meinen Ohren kommen, daher hebt er beschwichtigend die Arme. „Okay, kleiner Aprilscherz, ich weiß schon, dass das ein Super Seven ist.“ Plötzlich ist er ganz handzahn und will alles über den Seven wissen. Wir holen uns einen Kaffee in der Tanke und plaudern munter drauflos. Ich teile ihm zum Schluß mit, dass es den Wagen



noch immer neu zu kaufen gibt und wo und dass es ein etwas breiteres Modell gibt, in das auch sein Luxuskörper hineinpassen sollte. Wir verabschieden uns und in mir reift eine alte Erkenntnis, nämlich dass man die Leute nicht unbedingt nach Äußerlichkeiten vorschnell beurteilen sollte, aber solche Begegnungen sind im Seven ja nicht ungewöhnlich.

Zuhause angekommen wird der Kleine wieder in den Stall manövriert und wir gehen nach oben, wo meine Frau bereits auf uns wartet. „Habt ihr auch gut die Türe zugemacht?“ will sie wissen, „sonst stinkt nachher wieder das ganze Haus nach Öl und Abgasen.“ Die Tochter guckt sie strafend an. „Aber Mama, das riecht doch gut!“ Meine Tochter.

(Fortsetzung folgt)

Dear Diary

Spring weather is unpredictable - you'd think! I want it to be predictable and I want to take the car for a spin on April 1st (seasonal number plate). The excuse? To fill up the tank, of course! After all, the tank is only three quarters full at most, which means I have to go on a longer trip to make refuelling worthwhile.

On 31 March the battery is charged, on 1 April the stable doors are opened and the Seven is rolled out. Bonnet down, nose off and then the usual routine: check the water, oil level, tyre pressure. The daughter (15) is already excited - when do we start? She really wants to come along for the ride. Sure, it's more fun with two. And off we roar, complete with new exhaust (see last episode), around the corner, off to the Odenwald. We drive and drive and after a long while we come back to the area where we live. Was there anything else? Ah yes, petrol. I want to go to a small petrol station in the neighbouring village, but veto from the passenger seat, the daughter wants to go to the big petrol station to get another girl's magazine. Okay, then so be it. We stop at the petrol pump (No. 7, of course) and I'm happy: „At last I've had wind in my hair again!“ My daughter looks at me sceptically from the side: „It's hardly worth it anymore considering how little hair you have...“ When I was 15, was I as cheeky to my dad?

She takes off, looking at magazines, I reach for the tap as a Mercedes „Pagoda“ pulls up behind me. A middle-aged tummy struggles out from behind the steering wheel and gets out. Oh my green sh...! The guy is wearing a Hawaiian shirt, shorts and white tennis socks in sandals! He also has a posture like a gravel pit owner. Oh dear, the undigested remains of my breakfast spontaneously come back up again. He points at the Seven with his finger, as thick as a sausage, and booms: „Ha, a beach buggy! I've always wanted one of those!“ – He has no doubt noticed little puffs of smoke of annoyance coming out of my ears, so he raises his arms placatingly. „Okay, little April Fool's joke, I can tell this is a Super Seven all right.“ Suddenly he's all tame and wants to know everything about the Seven. We get a coffee at the petrol station and chat happily away. Finally, I tell him that the car is still available new and where, and that there

is a slightly wider model that his luxury body should also fit into. We say goodbye and an old wisdom matures in me, namely that you shouldn't necessarily judge people too quickly by their appearance, but such encounters are not uncommon in the Seven.

When we get home, the little one is manoeuvred back into the stable and we go upstairs, where my wife is already waiting for us. „Did you close the door properly?“ she wants to know, „otherwise the whole house will smell of oil and exhaust fumes again.“ The daughter gives her a punishing look. „But Mum, it smells good!“ My daughter.

(to be continued)

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

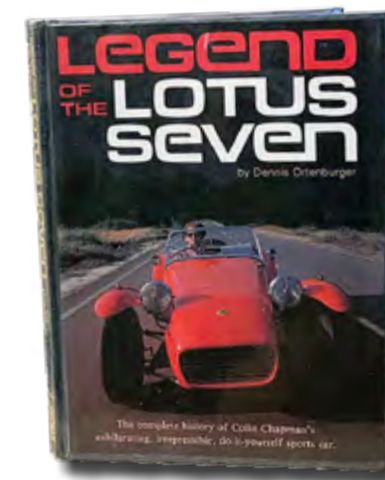
We welcome our new members

Alexander Remp – Gäufelden-
Öschelbronn
Fabian Hoffmann – Bochum
Maik Müller – Stelle

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



Das 1981 im Ospery-Verlag erschienene Buch von Dennis Ortenburger erzählt die Anfänge des Seven vom Mark 6, über den S1, Caterham, bis hin zu frühen Derivaten, Renneinsätzen, Rahmenverstärkungen, und, und, und ...

Published by Ospery in 1981, Dennis Ortenburger's book recounts the Seven's beginnings from the Mark 6, through the S1, Caterham, to early derivatives, racing entries, frame reinforcements, and, and, and ...

[cc-c.euly21x](https://creativecommons.org/licenses/by/2.1/)

An der Spitze des Lotus Seven Club of Great Britain hat es einen Wechsel gegeben, denn am 1. Januar dieses Jahres hat ein neues Führungsteam (LT) das Ruder übernommen.

It's been 'all change' at the top of the Lotus Seven Club of Great Britain, as a new Leadership Team (LT) took over on January 1st this year.

Interview

Richard & James



Wir sprach mit Richard Nichol (dem neuen Vorsitzenden des Clubs) und James Batchelor (stellvertretender Vorsitzender und Generalsekretär), um mehr über ihre Pläne für die Zukunft zu erfahren.

Lasst uns mit ein wenig über Euch beide persönlich beginnen. Könnt ihr uns etwas über euren Hintergrund erzählen, über Euer Interesse an den Sevens und wie es dazu kam, dass ihr jetzt das Führungsteam des Lotus Seven Club leitet?

Richard: Ich bin Mitglied im Club, seit ich vor fast zwanzig Jahren meinen ersten Caterham gekauft habe. Ich fahre jetzt meinen zweiten Seven, einen 1.8VVC der K-Serie, und meine Frau und ich benutzen ihn hauptsächlich für Touren. Wir haben ganz Europa bereist - Norditalien, Belgien, Frankreich, Deutschland, die Niederlande... Wir haben auch über zehn Jahre lang auf dem Kontinent gelebt, in Deutschland und Frankreich. Wir haben die Kulturen beider Länder sehr genossen, und ich bedaure nur, dass ich meine Sprachkenntnisse nicht so sehr entwickelt habe, wie ich es gerne getan hätte.

Wir beide haben die Vorteile und die Kameradschaft, die der Club bot, immer sehr genossen, und als ich dem Punkt näherkam, an dem ich nicht mehr Vollzeit arbeiten musste, wollte ich etwas zurückgeben. Mein Timing war jedoch nicht ganz perfekt, denn ich meldete mich freiwillig, als das frühere Management-Team des Clubs gerade eine Reihe von gut publizierten Problemen durchlief und ein Interimsteam ernannt wurde, das die Aufgabe übernahm. Als sie mich fragten, ob ich bereit wäre, Mitglied des permanenten Führungsteams zu werden, das den Club nach vorne bringen sollte, war das definitiv der richtige Moment für mich, um bei der Entwicklung des Clubs, den ich sehr liebte, zu helfen.

James: Ich bin seit 25 Jahren Mitglied im Club und fast die ganze Zeit über Caterham-Besitzer. Ich hatte eine Karriere in der Autoindustrie, während der ich viel gereist bin, unter anderem habe ich einige Jahre in Deutschland gelebt und gearbeitet. Zurzeit fahre ich meinen vierten Caterham, einen R500, den ich hauptsächlich für Trackdays benutze. Als ich anfang, meine berufliche Karriere zu beenden, fühlte ich auch, dass es an der Zeit war, etwas in den Club zurückzugeben, in dem ich so lange Mitglied gewesen war. Anfang 2016 meldete ich mich freiwillig für das Management-Team, das für den Wiederaufbau des Trackday-Programms des Clubs verantwortlich war und wurde anschließend zum Direktor ernannt. Ich trat dann für eine Weile zurück, bis ich Ende 2020 angesprochen wurde, mich wieder als Teil des neuen Teams zu engagieren.

Der Lotus Seven Club ist nicht nur ein Autoclub, sondern auch ein ziemlich bedeutendes Unternehmen mit etwa 4.000 Mitgliedern und einem beträchtlichen finanziellen Umsatz. Wie schafft Ihr den Spagat zwischen Spaß und der Führung einer Organisation dieser Größe?

Richard: Man kann manchmal darüber streiten, wie viel davon Spaß ist und wie viel aus einem Gefühl der Verpflichtung kommt. Wie auch immer, wenn wir keine Leute hätten, die bereit sind, sich zu engagieren, würde der Club einfach nicht existieren. Ein großer Teil meiner Freude kommt aus dem Wissen, dass ich durch meinen Einsatz dazu beitrage, dass es den Club noch viele Jahre lang geben wird - für mich und für diejenigen, die nach mir kommen werden. Das schließt meinen Sohn und meine Tochter ein - mein Seven wird nie verkauft werden, also werden sie ihn eines Tages erben und sie werden einen Club brauchen, dem sie angehören können!

We spoke with Richard Nichol (the Club's new Chair) and James Batchelor (Vice-Chair and General Secretary) to find out about their plans for the future.

Let's start off with a little about you both personally. Could you tell us a bit about your backgrounds, about your interest in Sevens and how it is that now find yourselves heading up the Leadership Team of Lotus Seven Club?

Richard: *I've been a Club member since I bought my first Caterham nearly twenty years ago. I'm now on my second Seven, a K-Series 1.8VVC, and my wife and I primarily use it for touring. We've toured all over Europe — Northern Italy, Belgium, France, Germany, the Netherlands... We also lived on the Continent for over ten years, in Germany and France. We greatly enjoyed the cultures of both countries, and my only regret is that I didn't develop my language skills as much as I would have liked.*

We both always greatly enjoyed the benefits and camaraderie that the Club offered, and as I got closer to the point where I didn't need to work full-time, I felt I wanted to put something back. My timing was less than perfect however, because I volunteered just as the Club's former Management Team was going through a number of well-publicised problems, and an interim team was appointed to step in. When they asked me if I would be willing to become a member of the permanent Leadership Team that would help take the Club forward, it was definitely the moment for me to step up to help develop the club that I loved dearly.

James: *I've been a member of the Club for 25 years and a Caterham owner for nearly all of that time. I had a career in the motor industry during which I travelled extensively, including living and working in Germany for a number of years. I'm currently on my fourth Caterham, an R500 that I use mainly for trackdays. As I started to wind down from my professional career, I too felt it was time to put something back into the club that I'd been a member of for so long. In early 2016, I volunteered to join the Management Team, with responsibility for rebuilding the Club's trackday programme, and I was subsequently appointed as a director. I then stood down for a while until late 2020 when I was approached to become involved once more as part of the new team.*

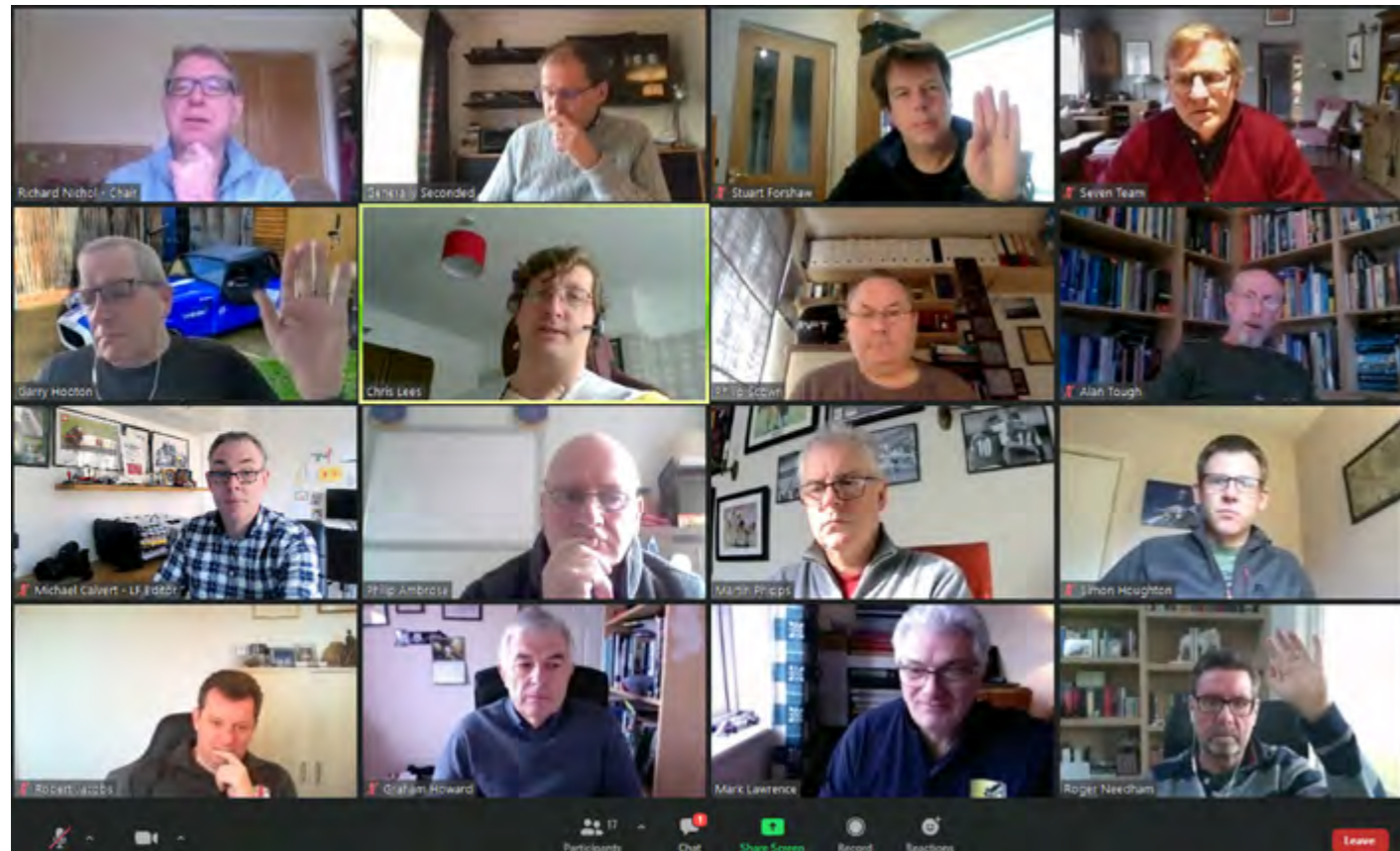
As well as being a car club, The Lotus Seven Club is actually a pretty significant business with some 4,000 members and a substantial financial turnover. How do you balance still having fun with running an organisation of this size?

Richard: *It can sometimes be debatable how much is enjoyment vs. how much comes from a sense of commitment. However, if we didn't have people who were prepared to put in some effort, the Club simply wouldn't exist. Much of my enjoyment comes from knowing that through the efforts I'm putting in, I'm helping to ensure that the Club will be here for many more years — for me, and for those who will come after me. This includes my son and daughter — my Seven is never going to be sold, so they will inherit it one day, and they'll need a club to belong to!*

James: *It's all a matter of striking a balance. There's*

James: Es geht darum, ein Gleichgewicht zu finden. Es lässt sich nicht leugnen, dass die letzten Monate intensiv waren, da wir daran gearbeitet haben, das Back-Office in Ordnung zu bringen und sicherzustellen, dass der Club auf einer soliden Basis steht. Richard und ich sind uns insofern sehr ähnlich, als wir beide Menschen sind, die gerne sehen, dass die Dinge richtig gemacht werden, und wir beide sind

no denying that the last few months have been intense as we've been working to get the back-office sorted out, and to ensure that the Club is on a sound footing. Richard and I are both quite similar insofar as we're people who like to see things being done properly, and we both get satisfaction out of achieving things. In a couple of months however, when the sun comes out, I hope this



glücklich, wenn wir etwas erreichen. In ein paar Monaten, wenn die Sonne rauskommt, hoffe ich, dass dies mit einer Verringerung der Verwaltungsaufgaben zusammenfällt, damit ich mehr Zeit damit verbringen kann, mein Caterham zu genießen!

Ihr erwähnt in Euren Zielen, Veranstaltungen und Touren zu entwickeln. Der Lotus Seven Club ist ein Club mit Sitz in Großbritannien, hat aber derzeit Mitglieder in 22 Ländern. Wie können Sie sicherstellen, dass der Club allen Mitgliedern Vorteile bietet, egal wo sie sich befinden?

Richard: Wir schätzen die Beiträge aller unserer Mitglieder sehr, egal wo auf der Welt sie sich befinden, aber als ein Verein, in der die Mehrheit der Mitglieder in Großbritannien ansässig ist, liegt der Schwerpunkt vieler unserer Aktivitäten eindeutig dort. Mein Ziel ist es, die Mitglieder in Übersee aktiv zu unterstützen und zu ermutigen, mit dem Verständnis, dass sie, wenn sie vor Ort etwas planen, den gleichen Zugang zu den Einrichtungen und Mitteln des Clubs haben. Wenn es einen Vorteil gibt, der sich aus der COVID-19-Pandemie ergeben hat, dann ist es die Möglichkeit, Tools wie Zoom zu nutzen, um mit den Mitgliedern in Kontakt zu treten, wo auch immer sie sich befinden mögen, und wir versuchen, dies durch monatliche „Town Hall“-Treffen für alle Area-Representanten zu erleichtern. Und da sich die Reisebeschränkungen

will coincide with a ramping down of administration tasks so I can spend more time out enjoying my car!

You mentioned your aim to develop opportunities for events and touring. The Lotus Seven Club is a UK-based club but with members in 22 countries currently. How can you make sure the Club offers benefits to members, wherever they are based?

Richard: We greatly value the contributions of all our members, wherever they are in the world, but as an organisation where the majority of members are in the UK, that's clearly where many of our activities are focussed. However, we're only limited in what we can do overseas by the imagination of those who live there; my aim is for us actively to support and encourage overseas members with an understanding that if they are planning things locally, they have equal access to the Club's facilities and funds. If there's one benefit that's come out of this COVID-19 pandemic, it's the opportunity to capitalise on tools like Zoom to engage with members wherever they may be based, and we're trying to facilitate this through monthly "Town Hall" meetings for all Area Representatives. And as travel restrictions begin to ease, we want to help and encourage members to



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



allmählich lockern, möchten wir die Mitglieder dazu ermutigen, die lokalen Gegenden der anderen zu erkunden - nicht nur mit britischen Mitgliedern, die ins Ausland reisen, sondern auch durch die aktive Unterstützung von Seven-Enthusiasten, die einen Ausflug auf unsere Seite des Kanals planen.

Der L7C hat kürzlich angekündigt, sich aus dem International 7 Network zurückzuziehen. Wie vereinbaren Ihr das mit der Tatsache, dass Ihr daran arbeitet, die Beziehungen aufzubauen, die Ihr gerade beschrieben habt?

Richard: Der Grund, warum wir das I7N verlassen haben, hatte nichts damit zu tun, dass wir uns nicht mit internationalen Partnern engagieren wollten, es ging vielmehr um die Richtung, die das Netzwerk einschlägt. Wir ziehen uns also nicht zurück - ganz im Gegenteil, und ich denke, dass diese Entwicklung es uns ermöglicht, die bilateralen Beziehungen mit allen anderen Lotus und Caterham Seven Clubs zu stärken, nicht nur in Europa, sondern auf der ganzen Welt. Eine der ersten Maßnahmen, die wir ergriffen haben, war die Schaffung einer neuen „AR Lead“-Rolle in unserem Führungsteam, und eine der Aufgaben dieser Stelle ist es, die direkten Beziehungen zu den ernannten Vertretern aller Seven-bezogenen Clubs wiederherzustellen, wo auch immer sie ansässig sind. Unser Austritt aus dem I7N war absolut kein Indikator dafür, dass der L7C sich nicht mit internationalen Partnerschaften befassen wird, sondern nur dafür, dass wir das Gefühl haben, dass es einfacher und besser ist, solche Partnerschaften direkt aufzubauen.

James: Seit den Anfängen des Clubs vor fast 40 Jahren haben wir sehr erfolgreiche direkte Beziehungen zu Clubs auf der ganzen Welt gepflegt, und das ist ein Ansatz, den wir weiter ausbauen wollen. Wir wissen, dass wir als größter

explore each others' local areas, not only with UK members touring abroad, but by actively supporting Seven enthusiasts who are planning to venture to our side of the Channel.

The L7C recently announced that it was withdrawing from the International 7 Network, so how do you square this with the fact that you are working to build the relationships you just described?

Richard: *The reason we left the I7N had nothing to do with the fact that we didn't want to engage with international partners, it was more about the direction that the network was choosing to take. So we are not disengaging — quite the opposite in fact, and I think that this development allows us to strengthen bilateral relationships with all other Lotus and Caterham Seven Clubs, not just in Europe but around the world. One of the first actions we took was to create a new "AR Lead" role on our Leadership Team, and one of the tasks here is to restore direct relationships with nominated representatives of all Seven-related clubs, wherever they are based. Our withdrawal from the I7N was absolutely not an indicator that the L7C isn't going to engage with international partnerships, just that we feel that it's easier and better to build such partnerships directly.*

James: *Since the very beginning of this Club nearly 40 years ago, we have maintained very successful direct relationships with clubs all over the world and this is an approach that we plan to continue to build on. We recognise that as the largest Seven Club, not only do we have a great deal of knowledge and passion for the brand, but we also have a responsibility to encourage*

Seven-Club nicht nur über ein großes Wissen und eine große Leidenschaft für die Marke verfügen, sondern auch die Verantwortung haben, die Seven-Teilnahme so breit wie möglich zu fördern. Dazu gehört die Zusammenarbeit mit Seven-Enthusiasten, wo immer sie auch sein mögen, unterstützt durch die Beziehung, die wir mit Caterham Cars, unserem OEM, wieder aufbauen.

Richard: Die Entwicklung dieser Beziehung zu Caterham Cars ist besonders wichtig. Anfang März haben wir uns gefreut, ein Webinar für Mitglieder mit Caterham Cars Chief Executive Officer Graham Macdonald, Chief Commercial Officer David Ridley und Chief Motorsport & Technical Officer Simon Lambert durchzuführen. Über 320 Clubmitglieder genossen die Online-Sitzung, die eine offene und ehrliche Diskussion über eine breite Palette von Seven-bezogenen Themen beinhaltete. Es wurde sehr deutlich, wie sehr Caterham Cars die Beziehung zu den Besitzern und Enthusiasten der Marke schätzt, und der Club spielt dabei eine Schlüsselrolle.

Worauf freut Ihr euch in den nächsten Jahren am meisten, und gibt es andere Aspekte des Clubs, die Ihr besonders gerne weiterentwickeln wollt?

Richard: Aufgrund der COVID-19-Beschränkungen war es eine ziemlich schwierige Zeit, sich im Clubmanagement zu engagieren, weil so viele Veranstaltungen auf Eis gelegt werden mussten und es nicht möglich war, die Mitglieder persönlich zu treffen. Jetzt, wo wir einen Fahrplan für die Aufhebung der Beschränkungen sehen, weiß ich, wie groß der Nachholbedarf unter unseren Mitgliedern ist, auf Tour zu gehen, wieder in die Spur zu kommen, Veranstaltungen zu besuchen und sich persönlich zu treffen. Es wird fantastisch sein, diese Seite unseres Clubs wieder aufleben zu sehen! Ich persönlich habe es immer besonders genossen, auf dem Kontinent zu fahren, und auch wenn es noch eine Weile dauern wird, bis das erlaubt ist, wird es ein großartiger Tag sein, wenn wir endlich wieder die Seven anwerfen und zu einem europäischen Abenteuer aufbrechen können.

James: Ich schließe mich diesen Gedanken voll und ganz an, und ich weiß auch, dass wir uns auf den Tag freuen, an dem wir Besitzer aus anderen Ländern begrüßen können, die ihre Sevens mitbringen, um in Großbritannien auf Tour zu gehen.

Vielen Dank für das Gespräch mit uns und viel Glück für Eure Pläne für die Zukunft.



Seven participation as broadly as possible. That includes working with Seven enthusiasts wherever they may be, backed by the relationship we are rebuilding with Caterham Cars, our OEM.

Richard: *Developing that relationship with Caterham Cars is particularly important. In early March, we were delighted to host a webinar for members with Caterham's Chief Executive Officer Graham Macdonald, Chief Commercial Officer David Ridley and Chief Motorsport & Technical Officer Simon Lambert. Over 320 Club members enjoyed the online session, which included an open and honest discussion about a wide range of Seven-related subjects. It was made very clear how much Caterham Cars values the relationship with owners and enthusiasts of the marque, and the Club*

has a key role to play here.

What are you most looking forward to over the next couple of years, and are there any other aspects of the Club you're particularly keen to develop?

Richard: *Because of COVID-19 restrictions, it's been a rather tricky time to get involved in Club management, because so many events had to be put on hold and it's not been possible to meet members face-to-face. Now that we can see a roadmap towards restrictions being lifted, I know just how strong the pent-up demand is amongst our members to go touring, get back on track, attend events and meet in person. It will be fantastic to see that side of our Club coming back to life! On a personal level, I've always particularly enjoyed continental touring, and although it may be a little while longer until that is allowed, it will be a great day when we're finally able to fire up the Seven and head off on a European adventure once more.*

James: *I echo those thoughts completely, and I also know that we look forward to the day when we can welcome owners from other countries who are bringing their Sevens to tour the UK.*

Thanks for talking with us, and best of luck with your plans for the future.

cc-c.eu/L7C



The Grand Tour

Schatzsuche auf vier Rädern

A Massive Hunt

Wer hat nicht die „The Grand Tour“ von Amazon Prime gesehen: A Massive Hunt“ über Weihnachten gesehen? Das 90-minütige „Special“ zeigte das übliche Trio Clarkson, May und Hammond, die versuchten, Madagaskar auf der „härtesten Straße der Welt“ zu durchqueren, wobei May am Steuer eines stark modifizierten Caterham saß. Spoiler-Alarm - der Caterham ist ein überraschend guter Geländewagen und ist das einzige der drei Fahrzeuge, das weitgehend unbeschadet durchkommt. Etwas aufgeräumt nach seinen Abenteuern (zumindest äußerlich) steht der inzwischen berühmte Seven heute stolz im Showroom von Caterham in Gatwick.



Who didn't watch Amazon Prime's „The Grand Tour: A Massive Hunt“ over Christmas? The 90-minute „special“ featured the usual trio of Clarkson, May and Hammond attempting to traverse Madagascar on the „world's toughest road“, with May behind the wheel of a heavily modified Caterham. Spoiler alert - the Caterham is a surprisingly good off-roader and is the only one of the three vehicles to come through largely unscathed. Somewhat tidied up after its adventures (on the outside at least), the now famous Seven now stands proudly in Caterham's showroom at Gatwick.



Fotos mit freundlicher Genehmigung von Caterham Cars und Amazon. „The Grand Tour presents A Massive Hunt“ ist auf Amazon Prime Video verfügbar.

[cc-c.eu/y2lx](https://creativecommons.org/licenses/by/2.1/)

Photos Courtesy of Caterham Cars and Amazon. „The Grand Tour presents A Massive Hunt“ is available on Amazon Prime Video



2020 Schloss Dyck 1.500 km für ein Hemd in XXL *for a shirt in XXL*



Story und Fotos von Dirk Hentschel

Noch den Caterham 165 in der Garage, aber mit der „Gewissheit“ im Frühjahr des nächsten Jahres, den 275 zu haben, ...

... war einer meiner Vorsätze für das Jahr 2020 einige Veranstaltungen des Caterham Car Club zu besuchen. Tja, dass dieses Jahr für uns alle einige sonderbare Überraschungen bereithielt muss ich nicht weiter beschreiben.

So gesehen war es nicht die ganz große Katastrophe, dass der 165 zu Kurt ging, weil ein neuer Besitzer wartete und mein Neuer jedoch noch lange nicht bei mir Einzug gehalten hatte. So wurde dann auch leider aus dem Sommerurlaub mit dem Seven an der Mosel, ein Urlaub ohne Seven. Kurt sei Dank, konnte ich mir in dieser Zeit wenigstens den roten Super Sprint für 2 Tage holen! Die Moseltour des CCC war ohne Seven nichts für mich zumal ich 3 Wochen vorher diese

... one of my resolutions for 2020 was to visit some of the events of the Caterham Car Club. Well, I don't need to tell you that this year had some strange surprises in store for all of us.

From that point of view, it wasn't a total disaster that the 165 went to Kurt early because a new owner was waiting. My new car, however, was still a long way from moving in with me. So, unfortunately, the summer holiday with Seven on the Moselle became a holiday without Seven. Thanks to Kurt, I was at least able to get the red Super Sprint for 2 days during this time! The Moselle tour of the CCC was nothing for me without Seven,

I still had the 165 in the garage, but with the „certainty“ of having the 275 in the spring of next year, ...



schöne Gegend schon genossen hatte. Zandvoort fiel auch aus, da hatte ich mich unheimlich drauf gefreut, am Ende blieb nur Schloss Dyck und der 275 war nun auch endlich in meinem Besitz.

Die Planung ging los. Wie lange geht die Veranstaltung - ein paar Stunden? Wie lang ist meine Anfahrt? Alles an einem

especially as I had already enjoyed this beautiful area 3 weeks before. Zandvoort was also cancelled, I was really looking forward to it, but in the end only Schloss Dyck remained and the 275 was finally in my possession.

The planning started. How long is the event - a few hours? How long is my journey? All in one day or with an



Tag oder mit einer Übernachtung? Lohnt sich das überhaupt? Naja eigentlich...

... JA! OK ich ziehe es durch! Erstmal eine Übernachtung gebucht - direkt im Schloss. Ich fahre in aller Frühe los, genieße einen schönen Tag, habe abends keinen Stress und starte nächsten Tag in Ruhe nach dem Frühstück und bin so

overnight stay? Is it even worth it? Well, actually ...

... YES! OK I'll do it! First I book an overnight stay - right in the castle. I leave early in the morning, enjoy a nice day, have no stress in the evening and start the next day in peace after breakfast and am back home so



Nikolaos Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13
76863 Herxheim

www.bitzani.com

bitzani@aol.com

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

wieder zu Hause, so das ich um 15.00 Uhr zum Dienst kann. Dies schien mir gut machbar. Doch 2 Tage vor dem Termin kamen Zweifel auf. Besser einen Tag früher starten? Ja das ist sicherer und so entschied ich mich kurzfristig noch eine Übernachtung zu buchen, jedoch nicht im Schloss, sondern in Dierdorf.

So ging es am Samstag um 14.00 Uhr, direkt von der Arbeit, in aller Ruhe los. Erst etwa 90 km Bundesstraße und ab Magdeburg auf die A2 und Autobahn bis Dierdorf ...

Ich bin sehr gut durchgekommen bis auf einen Schreckmoment, wo mir bei etwa 160 auf der 3. Spur, der Motor ausging. Das war doch etwas unangenehm - ich war heilfroh mich mit Warnblinklicht bis auf den Standstreifen rollend, retten zu können. Nach einem Moment der Besinnung - für mich - konnte ich den Motor jedoch wieder starten. Es blieb zwar die gelbe Kontrollleuchte an, er lief jedoch.

So setzte ich die Fahrt in gemäßigttem Tempo fort.

Nachdem ich im Hotel eingekcheckt hatte, bin ich nochmal runter zum Caterham. Er war ja nun etwa 10 min aus, nach dem Starten gab es keine Fehlermeldung mehr. Was war das denn nur?

Ein gutes Frühstück und die Gewissheit einen super Tag vor mir zu haben, war der Lohn für die richtige Entscheidung doch einen Tag früher gefahren zu sein. So kam ich super entspannt und voller Vorfreude bei Kurt an. Nach und nach trudelten die anderen ein. Es ist jedes Mal schön, wenn man hört aus der Ferne kommt ein Caterham. Ein markantes Geräusch, welches immer präsenter wird und dann - wer kommt da um die Ecke?

Irgendwann kam dann auch Kurt dazu, er begrüßte uns mit „na ihr Verrückten“ dabei war er der Einzige der in kurzer Hose kam - aber standesgemäß für diese Veranstaltung gekleidet war!

Da wir uns alle etwas verquatschten und somit die Zeit drängte, wurde beschlossen die schnelle Anfahrt zu wählen. Somit ging es wieder auf die Autobahn, aber diesmal im Konvoi mit mehreren Caterham - das hat was!

Vor dem Veranstaltungsgelände warteten dann noch ein paar Caterham auf uns. Nach kurzem Geplänkel ging es dann aber los. Wir fuhren aufs Gelände und reihten uns in die lange Schlange zur „Hemdenausgabe“ ein. Ziemlich staubig war

that I can go on duty at 3 pm. This seemed quite feasible to me. But 2 days before the appointment, doubts arose. Better to start a day earlier? Yes, that is safer and so I decided to book an overnight stay at short notice, not in the castle, but in Dierdorf.

So on Saturday at 2 p.m., straight from work, I set off in a relaxed manner. First about 90 km on the main road and from Magdeburg on the A2 and motorway to Dierdorf...

I got through very well, except for a moment of shock when the engine cut out at about 160 km/h in the 3rd lane. That was a bit unpleasant - I was glad to be able to save myself by rolling onto the hard shoulder with my hazard lights on. After a moment of reflection - for me - I was able to start the engine again. The yellow indicator light stayed on, but it was still running.

So I continued the journey at a moderate pace.

After checking into the hotel, I went back down to the Caterham. It had been off for about 10 minutes, but after starting it there was no more error message. What was that all about?

A good breakfast and the certainty of having a great day ahead of me was the reward for the right decision to leave a day earlier. So I arrived at Kurt's super relaxed and full of anticipation.

One by one, the others arrived. It's always nice to hear a Caterham coming from a distance. A distinctive sound that becomes more and more present and then - who is coming around the corner?

At some point Kurt joined us, he greeted us with „Well, you crazy people“ and he was the only one who came in shorts - but he was dressed appropriately for this event!

As we all chatted a bit and time was running out, we decided to take the quick route. So we hit the motorway again, but this time in a convoy with several Caterhams - that's something!

A few Caterhams were waiting for us in front of the event site. After a short chat, we set off. We drove onto the grounds and joined the long queue for the „shirt



es und „Planet drückte ganz schön“, es wurde richtig warm. Einige (scheinbar) professionelle Fotografen machten Bilder von den Wartenden und leider erst im Nachhinein habe ich erfahren, dass Günter Biener ebenfalls dabei war - gern hätte ich ihn gebeten ein Bild von meinem Caterham zu machen.

Nun waren wir dran unsere Hemden entgegen zu nehmen, es gab jedoch nur noch die Größe XXL, naja bevor man gar kein Andenken hat, nahm ich es entgegen - eine L wäre für mich passend gewesen.

Anschließend trafen wir uns noch auf der grünen Wiese und es kamen weitere Seven dazu und auch Kurt und Yvonne waren mit dem roten Super Sprint jetzt dabei. Da eine Ansammlung auf dem Gelände des Veranstalters wegen der Corona Vorschriften nicht erlaubt war ging es dann alsbald weiter.

Zum Mittag waren wir in einem Biker Treff ganz in der Nähe. Nach Currywurst und Kaffee und dem ein oder anderen Gespräch löste sich die Runde auf.

Einige vom Aachener Stammtisch verabredeten sich noch eine Ausfahrt in die Eifel zu machen, denen schloss ich mich an und so hatte ich nochmal 2 Stunden Spaß unter Gleichgesinnten und die Gegend und Strecke war wirklich schön. Gegen 16.00 Uhr scherte ich dann aus, ein schönes Hof - Kaffee mit Außensitzplätzen lud mich förmlich ein hier nochmal zu verweilen.

Nach einem guten Kaffee und einem herrlichen Stück Kuchen, verbunden mit einem Gespräch eines MG Besitzers über die Farbe „BRG“, machte ich mich dann auf den Weg ins Hotel. Ich war froh jetzt nicht noch nach Hause starten zu müssen, sondern erst am nächsten Tag.

Um 8.00 Uhr gabs Frühstück und um 9.00 Uhr war ich wieder auf der Autobahn. Ursprünglich wollte ich noch am Blister Berg vorbeischaun, jedoch war mein Dienstbeginn um 15.00 Uhr. Jetzt wollte ich doch keine Experimente mehr machen und entschied mich direkt nach Haus zu fahren. Dort angekommen konnte ich mich nochmal für eine Stunde aufs Ohr legen und dann ging es zur Arbeit.

Fazit: Schön wars!

distribution“.

It was quite dusty and the sun was already high, it was getting really warm. Some (apparently) professional photographers took pictures of the waiting people and unfortunately I only found out later that Günter Biener was also there - I would have liked to ask him to take a picture of my Caterham.

Now it was our turn to receive our shirts, but there was only the size XXL left, well, I accepted it before I had no souvenir at all - a L would have been suitable.

Afterwards we met on the green meadow and more Seven joined us and Kurt and Yvonne were also there with the red Super Sprint.

As a gathering on the organiser's premises was not allowed because of the Corona regulations, we soon moved on.

For lunch we went to a biker meeting place nearby. After a curry sausage and coffee and a chat or two, the group broke up.

Some of the Aachen regulars' circle arranged to go for a ride in the Eifel, and I joined them, so I had another 2 hours of fun among like-minded people, and the area and route were really beautiful. Around 16.00 I left the route, a nice courtyard coffee shop with outdoor seating invited me to stay here again.

After a good coffee and a delicious piece of cake, combined with a conversation with a MG owner about the colour „BRG“, I made my way back to the hotel. I was glad not to have to start home now, but only the next day.

At 8.00 a.m. I had breakfast and at 9.00 a.m. I was back on the motorway. Originally I wanted to visit Blister Berg, but I started work at 3 pm. Now I didn't want to do any more experiments and decided to drive straight home. Once there, I could lie down for another hour and then I went to work.

Conclusion: It was nice!



Etwas Sitzschaum für die Kleinen ...

Some seat foam for the little ones ...

Story und Fotos von Ralf Krus

Da meine Frau in vorderster Sitzverstellposition das Kuppelungspedal aufrecht sitzend nicht ganz durchtreten kann, suchten wir nach einer Lösung, die das Kuppeln in aufrechter Sitzposition für sie ermöglicht.

Eine denkbare Lösung wäre wohl eine Sitzschale aus dem Kart Sport gewesen. Diese sind aus einer Art Gummi hergestellt und im Rücken ca. 4cm dick. Allerdings sind die Schalen im Beckenbereich nur ca. 30cm breit. Ist wohl eher für jugendliche geeignet, für die der reguläre Kart Sitz noch zu breit ist.

Ebenfalls aus dem Kart- oder Motorsport ist das Schäumen von Sitzschalen bekannt. Also war schäumen für uns das Mittel der Wahl.

Wir sind folgendermaßen vorgegangen, um eine Schale zu schäumen.

Zuerst den 2K PU Flüssigschaum der Fa. Trollfactory besorgt. Die 2 Komponenten A und B werden im Verhältnis 100:70 nach Gewichtsanteilen gemischt.

Dementsprechend wurde von Komponente A 1Kg

Since my wife cannot fully depress the clutch pedal while sitting upright in the foremost seat adjustment position, we were looking for a solution to enable her to use the clutch in an upright sitting position.

One conceivable solution would probably have been a seat shell from karting.

These are made of a kind of rubber and are about 4cm thick in the back.

However, the shells are only about 30cm wide in the pelvic area. It is probably more suitable for teenagers, for whom the regular kart seat is still too wide.

Foaming of seat shells is also known from karting or motor sports.

So foaming was the method of choice for us.

We proceeded as follows to foam a shell.

First, we got the 2K PU liquid foam from the company Trollfactory.

The 2 components A and B are mixed in a ratio of 100:70 by weight.

Accordingly, component A was supplied at 1 kg and component B at 0.7 kg.

The expansion behaviour should be 20-fold.

As we did not know how



und von Komponente B 0,7kg geliefert.

Das Expansionsverhalten sollte 20fach sein. (Bild der Verpackung im Anhang)

Da wir nicht wussten wie stark die Expansion ist, evtl. zu viel oder zu wenig, packten wir aus Sicherheitsgründen einen 240L Müllsack zum Schutz über die Rückenlehne. Das Sitzkissen packten wir in einen kleinen Müllsack ein.

Danach den Fahrersitz bis Anschlag nach vorne geschoben und die Frau konnte einsteigen. Sie rutschte so weit auf dem Sitz nach vorne bis sie bequem, aufrecht sitzend und mit leicht angewinkeltem Bein die Kupplung durchtreten konnte.

Jetzt haben wir einen 120L Müllsack (Schwerlastsack) zwischen Ihrem Rücken und der Sitzlehne geschoben, ganz runter bis knapp unter den Po.

Dann wurde es spannend. Komponente A füllten wir als erstes in einen 5L Kanister, danach füllten wir Komponente B hinzu und verschlossen den Kanister.

Ein paar Sekunden lang alles kräftig durchschütteln und dann zügig das Gemisch in den 120L Schwerlastsack schütten.

Hier ist flottes Arbeiten angesagt, da sich der Schaum schnell bildet und nach ca. 12Sek. anfängt zu expandieren.

Innerhalb weniger Sekunden füllt der Schaum dann den Bereich zwischen Rücken und Sitzlehne aus. Wir mussten sogar an beiden Seiten des Müllbeutels drücken, um die Expansion zur Seite einzuschränken und mehr Material nach oben zu bekommen.

Die Reaktion von Komponente A und B erzeugte etwas Wärme, aber nicht mehr als eine schwache Sitzheizung.

Nach wenigen Minuten war dann alles vorbei. Der Schaum wurde fest und kühlte aus. Wobei der Schaum doch noch relativ weich geblieben ist, also nicht so hart als wenn man et-

strong the expansion was, possibly too much or too little, we packed a 240L waste bag over the backrest for safety reasons.

We packed the seat cushion in a small waste bag too. Then we pushed the driver's seat forward as far as it would go and the wife could get in.

She slid forward on the seat until she was sitting comfortably, upright and with her leg slightly bent, and could push the clutch down.

Now we slid a 120L trash bag (heavy duty bag) between her back and the back of the seat, all the way down to just below her buttocks.

Then it got exciting.

First we filled component A into a 5L canister, then we added component B and closed the canister.

Shake everything vigorously for a few seconds and then quickly pour the mixture into the 120L heavy-duty bag.

Work quickly here, as the foam forms quickly and starts to expand after about 12 seconds.

Within a few seconds, the foam fills the area between the back and the seat back.

We even had to press on both sides of the bag to limit the expansion to the side and get more material to the top.

The reaction of component A and B produced some heat, but no more than a low seat heater.

After a few minutes it was all over.

The foam became solid and cooled down. But the foam remained relatively soft, not as hard as when you foam something with construction foam from a cartridge.

The whole operation was a complete success. The quantity was just right and nothing burst or overflowed.

Finally, we want to have the formed „rubbish bag seat

was mit Bauschaum aus einer Kartusche ausschäumt.

Die ganze Aktion war ein voller Erfolg. Die Menge hat genau gepasst und es ist nichts geplatzt oder übergelaufen.

Abschließend wollen wir die geformte „Müllsack Sitzschale“ noch mit einem Stoff umnähen lassen. Funktionieren tut es allerdings auch im Müllsack Design, und die Schale passt sogar in den Kofferraum :-)

Bis dahin
Ralf Krus



© cc-c.eu/s7qs

shell“ lined with a fabric.

However, it also works in the rubbish bag design, and the shell even fits in the boot :-)

The pictures I took show how we protected the backrest and the seat cushion with bags and how the shell looks like in the seat.

Until then
Ralf Krus

Sitzt Du noch bequem?

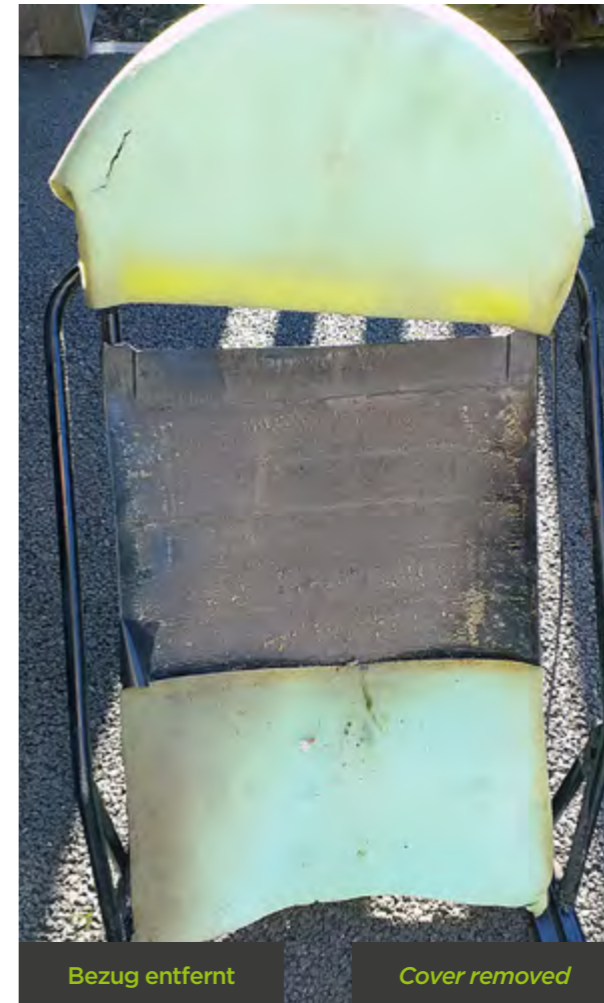
Are You Sitting Comfortably?

Story und Fotos von Alan Morgan aus LF 02.2021



Nach 22 Jahren Nutzung und 17 Jahren in meinem Besitz sah der Sitz auf der Fahrerseite meines Seven schon ziemlich schäbig aus und wurde zudem ziemlich unbequem. Ich beschloss daher, dass es ein gutes Winterprojekt wäre, ihn entweder durch einen neuen zu ersetzen oder ihn aufarbeiten zu lassen.

Das erste, was ich tat, war, auf der Caterham-Website nach den Kosten für einen Ersatz zu suchen. Nachdem ich den Neupreis gesehen hatte, dachte ich, dass es vielleicht besser wäre, sich an Oxted Trimming zu wenden. Man teilte mir jedoch mit, dass eine komplette Überholung nur etwa £50 weniger kosten würde als ein Neukauf. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich wirklich nicht, was ich tun sollte, aber dann erzählte mir der Herr von Oxted, dass sie einen Sitzaufbereitungssatz für weniger als 60 Pfund verkaufen und dass der Prozess ziemlich einfach zu bewerkstelligen sei. Innerhalb weniger Minuten schickten sie mir eine E-Mail mit einer Anleitung, die den Prozess Schritt für Schritt erklärte, einschließlich Fotos von jedem Schritt. Es schien ein Kin-



Bezug entfernt

Cover removed

After 22 years of use and 17 years under my ownership, my Seven's driver's side leather seat was looking decidedly tatty, and more to the point was getting pretty uncomfortable. I therefore decided that a good winter project would be either to replace with a new one, or to investigate having it refurbished.

The first thing I did was to look on the Caterham web site for the cost of a replacement. Having seen the price new, I thought that perhaps approaching Oxted Trimming might be a better bet. However, I was informed that having a complete refurbishment done would only come out about £50 less than buying a new one. At that point, I really didn't know what to do, but then the gentleman at Oxted told me that they sell a seat refurbishment kit for under £60, and that the process was a fairly simple one to do. Within a few minutes, they had sent me an email containing the instructions that stepped through the process, including photos of each step. It seemed like a "no brainer" so I duly ordered the kit.

The refurbishment kit arrived



Neue Kunststoffrückwand montiert

New plastic back fitted



Neuer Schaum wird eingeklebt

New foam being spray-glued in place

derspiel zu sein, also bestellte ich das Kit.

Das Refurbishment-Kit kam innerhalb weniger Tage an. Er besteht aus einer neuen Kunststoffrückwand und einigen Kabelbindern, zwei großen Schaumstoffstücken für die Rückseite und zwei Rohrstücken für die Seiten. Alles, was ich beisteuern musste, war etwas Sprühstoffkleber und meine Zeit und Mühe.

Vorgehensweise, Schritt für Schritt:

1. Entferne den Sitz aus dem Auto.
2. Entferne den Bezug der Sitzlehne, indem Du ihn vom Sitzrahmen, an dem er festgeklebt ist, abziehst. Reinige alle Oberflächen von Klebstoff.
3. Montiere die neue Kunststoffrücklehne und sichere sie mit den Kabelbindern.
4. Besprühe die Schaumstoffteile und die Kunststoffrückwand mit Sprühkleber und bringe den Schaumstoff an der Rückseite und den Seiten an.
5. Lege den Lederbezug wieder auf den Sitz und klebe die Rückenlehne und den Boden an die Schienen.
6. Lass den Sitz vollständig trocknen und baue ihn dann wieder ein.

Es handelt sich um eine recht einfache Arbeit, die eine gute Gelegenheit bietet, die Sitzschienen gründlich zu reinigen und den ganzen Schmutz, der sich unter und hinter dem Sitz ansammelt, zu beseitigen.

Die fertige Arbeit mag nicht dramatisch anders aussehen, aber der Komfort hat sich stark verbessert. Als zusätzlichen Bonus habe ich jetzt eine bessere Sicht aus dem Auto, da ich etwas höher sitze.

Wenn dein Sitz etwas Aufmerksamkeit braucht, ist es vielleicht ein perfektes Projekt für den Lockdown?



Bereit für die Neubespannung

Ready to be re-covered

cc-c.eu/yjc

within a few days. It consists of a new plastic back and some cable ties, two large foam pieces for the back and two tubular pieces for the sides. All I had to provide was some spray fabric glue along with my time and effort.

Step by step process:

1. Remove the seat from the car.
2. Remove the seat back cover by easing it away from the seat frame to which it is glued. Clean all the surfaces of glue etc.
3. Fit the new plastic back, securing it with cable ties.
4. Spray the foam pieces and the plastic back with glue and fit the foam to the back and sides.
5. Replace the leather cover onto the seat and glue the back and bottom to the rails
6. Leave to dry fully and then refit the seat to the car.

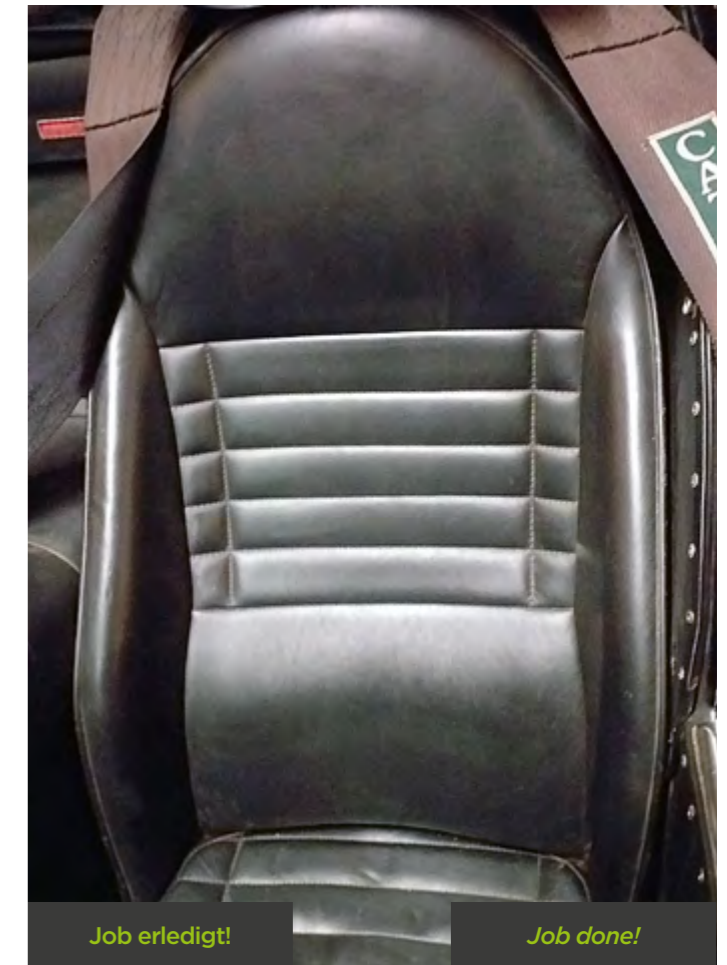
It's a fairly simple job and one that provides a great opportunity to give the seat rails a really good clean and to get rid of all the dirt that accumulates under and behind the seat. The finished job may not look dramatically different, but the comfort has been greatly improved. As an added bonus, I now have greater visibility out of the car, as I sit a little higher.

If your seat is in need of some attention, it's maybe a perfect lockdown project?



Montage des Lederbezuges

Re-fixing the leather cover



Job erledigt!

Job done!

PARTNERSHIP

PREMIUM

Als offizieller Schmierstoffpartner von Caterham Cars bietet Motul eine Reihe von Premium-Schmierstoffen für die Erstbefüllung und Servicebefüllung an. In zahlreichen Motorsportserien wie den 24h von Le Mans oder der Caterham Academy demonstriert Motul die Zuverlässigkeit, Leistung und Qualität seiner Produkte unter höchsten Anforderungen.



323 € pro PS

323 € per PS

Klingt allerdings viel, wenn man, wie bei GRIP üblich, den Preis pro PS ermittelt, schreibt GRIP zum Test des Caterham Super Seven 1600 ...

Nun ja, man kann ja testen, was und wie man will und Werte vergleichen, die eine mehr oder weniger objektive Aussage darstellen, aber die Aussage über Kosten pro PS erscheint doch wenig Aussagekräftig zur Beurteilung eines Sportwagens in einem Motorsport-Magazin.

Oder sollte man einen Golf GTI (142 €/PS) einem McLaren 720LT (438 €/PS) vorziehen? Natürlich ist bei der Leistung des GTI (245 PS) der Preis von 38.000 € auch voll konkur-

Sounds like a lot, though, if you calculate the price per horsepower, as GRIP usually does, as it writes in its test of the Caterham Super Seven 1600 ...

Well, you can test what you want and how you want and compare values that provide a more or less objective conclusion, but the statement about costs per horsepower doesn't seem very meaningful for the assessment of a sports car in a motorsport magazine.

Or should one prefer a Golf GTI (142 €/HP) to a McLaren 720LT (438 €/HP)? Of course, with the GTI's performance (245 HP), the price of €38,000 is also fully competitive with

McLaren 720LT	438 €/PS	335.000 €	765 PS	1.283 kg	596 PS/t
Lamborghini Aventador	425 €/PS	327.000 €	770 PS	1.525 kg	505 PS/t
Porsche 911 GT2 RS GT2 RS	407 €/PS	285.000 €	700 PS	1.545 kg	453 PS/t
Audi R8 V10 performance	330 €/PS	205.000 €	620 PS	1.670 kg	371 PS/t
Caterham Super Seven 1600	323 €/PS	44.000 €	136 PS	565 kg	240 PS/t
Ferrari Portofino	322 €/PS	200.000 €	620 PS	1.664 kg	372 PS/t
McLaren GT	319 €/PS	198.000 €	620 PS	1.530 kg	405 PS/t
AMG GT	296 €/PS	173.000 €	585 PS	1.640 kg	356 PS/t
Aston Martin Vantage	253 €/PS	154.000 €	585 PS	1.530 kg	382 PS/t
Golf GTI	142 €/PS	38.000 €	245 PS	1.460 kg	174 PS/t

renzfähig gegenüber dem McLaren 720LT mit 765 PS und 335.000 € Anschaffungskosten.

Daraus aber für den Caterham dann die Schlussfolgerung ziehen „Damit liegt dieser Caterham mit 323 €/PS über dem Niveau eines Ferrari Portofino oder eines McLaren GT. So ist es zumindest preislich kein Wunder, dass Caterham ein Nischenhersteller bleibt.“

Wer das glaubt ...

Wir vertrauen lieber auf Leichtbau und lieben viel Fahrspaß bei „kleinen Preisen“, dann braucht man nicht soo viel PS für Geld.

the McLaren 720LT with 765 HP and an purchase price of €335,000.

But from this for the Caterham then draw the conclusion „This puts this Caterham at €323/HP and above the level of a Ferrari Portofino or a McLaren GT.“

So, at least in terms of price, it is no wonder that Caterham remains a niche manufacturer.“

He who believes that ...

We prefer to rely on lightweight construction and love a lot of driving pleasure at „small prices“, then you don't need that much horsepower for the money.

cc-c.eu/8jzu

FACTs
Caterham Super Seven 1600
Vierzylinder
1.600 cm³
101 kW (136 PS) bei 6.800/min
165 Nm max. bei 4.100/min
Fünfgang-Handschalter
Hinterräder
3.180/1.575/1.090 L/B/H mm
565 Kilo
0-100 km/h: 4,9 s
196 km/h Ymax
44.024 Euro

Caterham. Zur Not kann man die Motorhaube übrigens auch alleine abheben...

GRIP Faktor
Drivestyle ★★★★★
Performance ★★★★★
Preis: 323,71 €/PS

Zu spät?!

Wie alt ist Ihr Gutachten?

Wir wissen Ihren Klassiker richtig zu bewerten. Bundesweit qualifizierte Sachverständigen-partner – auch in Ihrer Nähe.



Telefon 0234-23 95 90 0

WWW.CLASSIC-DATA.DE

cc-c.eu/kmsx



Endübersetzung

Final Drive Ratio

Story und Fotos von Martin Wesche

Die dunkle Jahreszeit bietet ja genug Zeit, um so ein paar kleine Veränderungen an den fahrbaren Untersätzen zu planen und dieses Jahr war der Caterham dran.

Neben den normalen Wartungs- und Reinigungsarbeiten sollte es diesmal jedoch etwas mehr werden.

Ich habe meinen 275er im April 2019 bekommen, er ist also quasi noch neu und ich entsprechend noch Neuling beim Thema Caterham.

Ich hatte die ersten beiden Saisons sehr viel Spaß im Harz, es ist einfach ein klasse Auto ohne Filter.

Aber das wissen die Leute ja nur zu gut die diese Zeilen lesen.

Was mir jedoch ein wenig gefehlt hat war der Durchzug in den oberen Gängen, gerade im Mittelgebirge.

Ich weiß, das ist irgendwie jammern auf hohem Niveau denn von langsam ist auch der kleine 275er weit entfernt.

Ursprünglich wollte ich gleich das 310er Leistungs-Kit noch vor der Auslieferung haben, das hat aber warum auch immer nicht funktioniert.

Also was machen, um etwas flotter in die neue Saison zu starten?

Das Internet durchforstet, das Angebot auf dem Kontinent ist ja aber bekanntlich relativ gering und für den 1,6 Sigma Motor eh.

Hängen geblieben bin ich dann in Österreich bei JUBU-Performance, der Spezialist für Caterham und Lotus bietet so einige klasse Sachen auch als Kit zum Selbsteinbau. Da war sie wieder die Aufrüstung zum 310er, aber wie gesagt JUBU hat noch mehr zu bieten. Zum Beispiel eine kürzere Endübersetzung für das BMW-Differential, welches bei den neueren Modellen verbaut ist.

Die Beschreibung klingt schon mal klasse, Erfahrung dazu vom Endverbraucher konnte ich jedoch nirgends finden.

Also bei Martin Jung angefragt, wie die Abwicklung ab-



The dark time of year offers enough opportunity to plan a few small changes to the cars on the road, and this year it was the Caterham's turn.

Apart from the normal maintenance and cleaning work, however, it was going to be something extra this time.

I got my 275 in April 2019, so it's still new and I'm still a newbie when it comes to Caterham.

I had a lot of fun in the Harz the first two seasons, it's just a great car without a filter.

But the people reading these lines know that only too well.

What I missed a bit was the torque in the upper gears, especially in the highlands.

I know, that's kind of complaining at a high level, because even the small 275 is

far from slow.

Originally, I wanted to have the 310 performance kit before delivery, but for whatever reason that didn't work out.

So, what to do to start the new season a bit faster?

I searched the internet, but as we all know the supply on the continent is relatively small, especially for the 1.6 Sigma engine.

I ended up in Austria at JUBU-Performance, the specialist for Caterham and Lotus, which also offers some great things as a kit for self-installation. There it was again, the upgrade to the 310, but as I said, JUBU has even more to offer. For example, a shorter final drive ratio for the BMW differential, which is installed in the newer models.

The description sounds great, but I couldn't find any end-

laufen könnte. Unkompliziert und schnell, um es kurz zu fassen ...

Differentialgehäuse hinschicken und nach 1 bis 2 Wochen sollte ich das Gehäuse umgebaut zurückbekommen, perfekte Voraussetzung also.

Nachdem ich schon bei meinem Mini sehr gute Erfahrungen mit einer kürzeren Endübersetzung gemacht habe, wurde die Sache fix gemacht und die Variante „short“ bestellt.

Der Ausbau gestaltete sich selbst ohne Hebebühne relativ einfach und war nach etwas über 2 Stunden erledigt. Ordentlich verpacken und ab nach Österreich (Paket bleibt unter magischen 31,5 kg Marke).

2 Wochen später kam dann das Paket zurück und selbst alle ausgebauten Teile waren mit dabei. Fand ich richtig klasse und kenne ich so leider nicht mehr. Der Einbau war, wieder ohne Hebebühne, etwas beschwerlicher, dank des simplen Aufbaus des Sevens jedoch auch machbar. Spaß macht es ja außerdem, also mir jedenfalls.

Pünktlich zum ersten April dann auch etwas Frühling und nach der Arbeit gab es die erste Probefahrt.

Caterham schön warm fahren, dann mal durchbeschleunigen und die Augen von mir und meinem Sohn wurden immer größer.

Da war es endlich, das Gefühl in jedem Gang mehr als genug Durchzug zu haben, selbst bei Steigungen hier im Mittelgebirge. Einfach klasse! Der Motor dreht dank des längeren „Hebels“ viel schöner nach oben und auch in den oberen Gängen bleibt er dynamisch und wird nicht zäh. Ja, die Motordrehzahl ist jetzt allgemein etwas höher was aber selbst bei 100 km/h auf der Landstraße nicht wirklich stört.

Da ich eh selten bis nie im Bereich der angegebenen Höchstgeschwindigkeit unterwegs bin, spielt es für mich auch keine Rolle das diese nun theoretisch etwas niedriger ausfällt.

Wenn dann wird es nicht viel sein denn im 5. Gang ging er ja vorher auch nicht Richtung Drehzahlbegrenzer.

Für mich war es die richtige Investition und ich bin mehr als zufrieden. Solche Teile zusammen mit dem Service und der Zuverlässigkeit von JUBU-Performance machen einfach doppelt Spaß. Wer also noch etwas aus seinem Caterham herausholen möchte, sollte ruhig mal bei Martin Jung und seinem Team in Österreich vorstellig werden.

user testimonials.

So, I asked Martin Jung how the process could work. Straightforward and quick, to put it briefly ...

Send the differential housing and after 1 to 2 weeks I should get the housing back rebuilt, perfect conditions.

After I had already had very good experiences with a shorter final drive ratio on my Mini, the job was done quickly, and the „short“ version was ordered.

The removal was relatively easy, even without a lifting platform, and was done in just over 2 hours. Packed properly and sent to Austria (the package remained under the magic 31.5 kg mark).

2 weeks later the package came back and even all the removed parts were included. I thought that was really great and unfortunately, I don't know it like that anymore. The installation was a bit more difficult, again without a lifting platform, but thanks to the simple construction of the Seven, it was also doable. It's also great fun, or at least it was for me.

Just in time for the first of April, spring arrived and after work we had our first test drive.

We warmed up the Caterham, accelerated it and the eyes of my son and me got bigger and bigger.

There it was at last, the feeling of having more than enough power in every gear, even on inclines here in the highlands. Simply great! The engine revs up much nicer thanks to the longer „lever“ and even in the upper gears it stays dynamic and doesn't get sluggish. Yes, the engine

speed is generally a bit higher now, but that doesn't really bother me, even at 100 km/h on a country road.

Since I rarely or never drive in the range of the stated top speed, it doesn't matter to me that it is now theoretically a little lower.

If it is, it won't be much, because in 5th gear it didn't go towards the rev limiter before. For me it was the right investment, and I am more than satisfied. Such parts together with the service and reliability of JUBU-Performance are simply twice the fun. So, if you want to get something out of your Caterham, you should come and see Martin Jung and his team in Austria.

[cc-c.eu/catAT](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Wir haben gekündigt

Wir haben gekündigt – die Mitgliedschaft als Verein im INTERNATIONAL 7 NETWORK – warum?

Die Seven-Szene ist international aber auch divers. Was meinen wir damit?

Die Welt besteht nicht nur aus Caterham, aber wir sind nun mal ein Markenclub, ein Markenclub, der sehr spät nach der Lizenzvereinbarung von Colin Chapman und Graham Nearn gegründet wurde.

Es gibt aber auch eine Vielzahl von Seven-Clubs, die mar-

We have cancelled

We have cancelled – our membership as a club in the INTERNATIONAL 7 NETWORK – why?

The Seven scene is international but also diverse. What do we mean by that?

The world does not only consist of Caterham, but we are a brand club, a brand club that was founded very late after the licence agreement of Colin Chapman and Graham Nearn.

But there are also a lot of Seven clubs that are brand-

Network Club Members



neutral sind und deshalb immer wieder für Diskussionen bei internationalen Treffen der Caterham- und Lotus Seven Enthusiasten-Szene sorgen.

Der niederländische oder der italienische Club sind Beispiele. Dort gilt das Prinzip: „was wie ein Seven aussieht, ist ein Seven“.

Wenn dann z.B. der 2. Vorsitzende nicht mit darf, weil er einen Westfield fährt ... ist das Geschrei groß.

Nun ja – man könnte Ausnahmen machen. Aber wo fängt das an und wo hört das auf?

Und das ist auch das Thema, was uns bewogen hat, das INTERNATIONAL 7 NETWORK zu verlassen, nachdem der erste Markenclub Mitglied geworden ist, deren Mitglieder überhaupt nichts mit Caterham oder Lotus 7 zu tun haben, der MK Sports Cars Official Owners Group.

Natürlich kann man sagen, das sind doch alles Seven ...

Nun ja, stimmt. Das sind ja auch alles Leichtbau-Autos – mehr oder weniger 😊 – mit vier Rädern.

Aber die Diskussionen und Nachfragen bei Veranstaltungsmeldung wie „ist das eine Markentreffen oder dürfen auch andere Seven kommen“ – nee, das muss nicht sein.

Da bewerben wir doch lieber unsere Veranstaltungen und die anderer Markenclubs auf unserer Homepage.

Was mich wieder zu einem weiteren Punkt bringt.

1973 hatte Colin Chapman den Seven „aufgegeben“ um sich mehr dem Motorsport hinzugeben. Graham Nearn, durch den Service und Vertrieb am Lotus Seven begeistert von diesem Leichtbausportwagen, sah trotz der zuletzt geringen Marge beim Verkauf des Seven immer noch ein großes Potential.

Wurden unter Chapman rund 3.000 Lotus Seven verkauft, stieg die Jahresproduktion unter Caterham Cars nach anfänglichen Startschwierigkeiten – man produzierte zuerst den aktuellen Lotus S4 als Caterham S4 – rasant an.

Der LSOS (LOTUS SEVEN OWNERS SWITZERLAND) wurde 1981 gegründet, der L7C (Lotus Seven Club) 1983.

Wie viele Caterham waren bis dahin schon gebaut/verkauft worden?

Und war nicht schon damals Lotus ein „Konkurrent“ für Caterham?

Selbst im Jahr 2021 ist diese Aussage vom CEO Graham Macdonald zu hören, warum sollte man einen Club unterstützen, der den Namen der Konkurrenz trägt.

Nicht umsonst gab es bei der 60-Jahr-Feier einen Zaun zwischen dem L7C und Caterham Cars bei dieser riesen Veranstaltung auf dem Donington Park, die uns Festländer in arges Erstaunen versetzte.

Womit wir wieder zum Anfangsthema kommen.

Derivate vom Seven – Lotus UND Caterham Seven – gibt es wie Sand am Meer. Wir sind ein Markenclub – das muss es auch geben und geben dürfen.

Es gibt auch offene Clubs, z.B. die Seven IG, Werner Mauer. Er ist offen für alle Derivate, veranstaltet Freies Fahren auf diversen Rennstrecken, das kann ich allen empfehlen, die mal auf die Strecke wollen (PS: ich bin dort auch Mitglied).

Aber wir als Caterham Car Club wollen nicht unter dem Mäntelchen eines Oberclubs mit anderen Derivat-Clubs zusammenarbeiten.

Dann kooperieren wir lieber mit dem international arbeitenden L7C – auch wenn da immer noch das Wort Lotus im Namen steht 😊

neutral and therefore always cause discussions at international meetings of the Caterham and Lotus Seven enthusiast scene.

The Dutch or the Italian club are examples. There, the principle applies: „what looks like a Seven is a Seven“.

If, for example, the second chairman is not allowed to come along because he drives a Westfield ... there is a lot of shouting.

Well, one could make exceptions. But where does it start and where does it end?

And this is also the issue that made us leave the INTERNATIONAL 7 NETWORK after the first brand club became a member whose members have nothing whatsoever to do with Caterham or Lotus 7, the MK Sports Cars Official Owners Group.

Of course, you might say, they are all Seven ...

Well, that is true. They are all lightweight cars – more or less 😊 – with four wheels.

But the discussions and questions at event announcements like „is this a brand meeting or can other Seven cars come too“ – no, that is not necessary.

We would rather advertise our events and those of other brand clubs on our homepage.

Which brings me back to another point.

In 1973 Colin Chapman had „given up“ the Seven to devote himself more to motorsport. Graham Nearn, enthusiastic about this lightweight sports car through service and sales on the Lotus Seven, still saw great potential in selling the Seven despite the recent low margin.

While about 3,000 Lotus Seven were sold under Chapman, the annual production under Caterham Cars increased rapidly after initial teething problems – they first produced the current Lotus S4 as the Caterham S4.

The LSOS (LOTUS SEVEN OWNERS SWITZERLAND) was founded in 1981, the L7C (Lotus Seven Club) in 1983.

How many Caterhams had been built/sold by then?

And wasn't Lotus already a „competitor“ for Caterham at that time?

Even in 2021 this statement can be heard from CEO Graham Macdonald, why support a club that carries the name of the competition.

There was a reason why there was a fence between the L7C and Caterham Cars at the 60th anniversary celebrations at that rip-roaring event at Donington Park, which left the „continentals“ in awe.

Which brings us back to the initial topic.

Derivatives of the Seven – Lotus AND Caterham Seven – are a dime a dozen. We are a brand club – that must exist and be allowed to exist.

There are also open clubs, e.g., the Seven IG, Werner Mauer. It is open to all derivatives and organises free driving on various racetracks, which I can recommend to anyone who wants to go on the track (PS: I am also a member there).

But we as the Caterham Car Club do not want to cooperate with other derivative clubs under the guise of an umbrella club.

Then we would rather cooperate with the internationally operating L7C – even if the word Lotus is still in the name 😊

Veranstaltungskalender 2021

APRIL

Montag, 5. April

Easter Open Day
Join Caterham at Gatwick

Mittwoch, 7. bis Sonntag, 11. April

Techno-Classica
Essen

Freitag, 9. bis Sonntag, 11. April

Bosch Historic: Das Jim Clark Revival
Hockenheim

Freitag, 23. bis Sonntag, 25. April

Veterama
Hockenheim

Freitag, 23. bis Sonntag, 25. April

Historic Grand Prix
Monaco

MAI

Samstag, 22. bis Sonntag, 23. Mai

Caterham Motorsport
Zandvoort

Sonntag, 30. Mai

Sommer Open Day
Join Caterham at Gatwick

JUNI

Mittwoch, 16. bis Samstag, 19. Juni

Mille Miglia - Schwarzfahrer
Wild hinter/zwischen/vor den Teilnehmern tummel sich ein paar verrückte Caterham-Fahrer

Mittwoch, 23. bis Sonntag, 27. Juni

Meet Your Maker
von Dover bis Westbury

Sonntag, 27. bis Mittwoch, 30. Juni

L7C meets Portmeirion
Großbritannien

Mittwoch, 23. Juni bis Montag, 6. Juli

European Summer 7 Festival Tour
Quer durch Europa

Freitag, 25. bis Sonntag, 28. Juni

The International Seven Meeting/Schweiz

JULI

Donnerstag, 01. bis Montag, 12. Juli

Die Schottland-Tour, von Liverpool über Lake District bis Newcastle

Freitag, 2. bis Montag, 5. Juli

Le Mans Classic
Le Mans, Frankreich

Donnerstag, 8. bis Sonntag, 11. Juli

Goodwood Festival of Speed
Chichester, West Sussex, Großbritannien

Freitag, 30. Juli bis Sonntag, 1. August

L7C meets Silverstone Classic
Towcester, Großbritannien

AUGUST

Donnerstag, 5. bis Sonntag, 8. August

Schloss Dyck - Internationales Caterham und Lotus 7 Treffen

Freitag, 6. bis 8. August

Oldtimer Grand Prix am Nürburgring - Treffen auf dem Gemeinschaftsplatz der deutschen Seven Szene

Sonntag, 29. August

British Car Meeting/Mollis, Schweiz

SEPTEMBER

Freitag, 17. bis 19. September

Goodwood Revival
Chichester, West Sussex, Großbritannien

OKTOBER

Samstag, 2. Oktober

Swiss Classic British Car Meeting
Morges, Schweiz

Freitag, 8. bis Sonntag, 10. Oktober

Veterama/Mannheim

Samstag, 16. bis Sonntag, 17. Oktober

Caterham Motorsport
Spa- Francorchamps

OFFENE TERMINE

tbd.

Mitgliederversammlung
Caterham Car Club

tbd.minimum 5 Treffen :-)

Passenger Ride bei Caterham
Deutschland/Dierdorf

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

www.caterham.de/de/events/drift-event-am-ring

2021 MOTORSPORT CALENDER

www.caterhamcars.com

Track-Tool Caterham

www.license-to-race.com

CST Trophy

www.cst-trophy.de/start/termine/

Seven-Treffen

www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

www.isos.ch - Termine

Freies Fahren

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

www.smrc-eurocup.com/events

Int. Treffen vom L7C

www.lotus7.club/whats-on/calendar

International 7 Network

www.international7network.org

tbd = to be defined

Caterham Club Code: cc-c.eu/events = https://cc-c.eu/events

Viele Artikel und Anzeigen erhalten jetzt den „Caterham Club Code“. Hiermit könnt Ihr auf kurzem Wege weitere Informationen zu Berichten, Anzeigen und Terminen im Internet finden.

Many articles and advertisements now have the „Caterham Club Code“. This is a quick way to find more information about reports, adverts and dates on the internet.

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 459861/2/3 Email: info@archmotor.co.uk

cc-c.eu/z58f

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

