



Tieffliegen

No. 34 - April 2020

Das Markenclubmagazin für Mitglieder des
The brand club magazine for members of the Caterham Car Club





2245 CAT



KOMM ZUR TESTFAHRT!

Alles was du brauchst sind anständige Schuhe und einen Führerschein!

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



Impressum

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design:

Andreas Seydell
 Grüner Weg 1
 DE 55288 Armsheim
 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.

Redaktion / Editorial office:
 Andreas Seydell
 Grüner Weg 1
 DE 55288 Armsheim
 +49 6734 960028
info@CaterhamCar.Club

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. 35 - Juli 2020: 10. Juni 2020

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag des Caterham Car Club e.V. enthalten / The purchase price is included in the Caterham Car Club e.V. membership fee.

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

Mitglieder des Caterham Car Club, Caterham Deutschland, Caterham Cars, Tiefflieger-Archiv u.a. / Members of the Caterham Car Club, Caterham Germany, Caterham Cars, archive and others.

© 2019 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.

Impressum 3

Kleine Verrücktheiten (nicht nur) aus dem Internet .. 4

Andy's Blog 6

DEAR DIARY 6

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder 7

News and Events 8

Neujahrsbrunch 2020 10

Caterham Austria JUBU-Performance 12

Dann mal in Frankreich auf die kleinen Rennstrecken 20

Druckguss 24

Die neue Nummer 7 27

Morgan Threewheeler 42

CATERHAM – DINO Wolfgang Becker turns 70 46

Veranstaltungskalender 2020 50

Front Cover:

Edmond Pinckers fotografiert den Seven unter dem Rennanhänger von Caterham auf dem Hof von Caterham Crawley



Edmond Pinckers photographs the Seven under the race trailer of Caterham on the farm of Caterham Crawley

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Kleine Verrücktheiten

(nicht nur) aus dem Internet



Wenn Sie es leid sind, dass Ihr Rückspiegel abfällt ...
Dann ist es Chris Jenkins neues Klemmsystem, was Sie brauchen!
Demnächst bei eBay für nur £ 49,99

(Steve Kirby)

Tired of your rear view mirror falling off. Chris Jenkins new clamp system is what you need.
Soon retailing on eBay @ £ 49.99

Warten auf das Ende des Regens.

(Philip Roberts)

Waiting for the rain to stop.



Unbekannt/unknown



Jon Ison



Die Zeit der Lichtmalerei ist gekommen

(Philip Roberts)

Light painting season is upon us

Houston, wir haben ein Problem ...

(Andrew Sammut)

Houston, we have a problem ...



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

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



Winterzeit – Pflegezeit für den Caterham?
Schon lange hatten wir nicht mehr einen so
salzlosen Winter. Streuwagen waren dieses-
mal Mangelware. Man konnte fast an jedem
Wocheneine kleine Runden drehen.

Aber verdammt nochmal, wann sollte man
dann aber mit der jährlich notwendigen Winter-
pflege beginnen?

Das International 7 Network - noch ein Club?
Nein, ein Oberclub, der alle internationalen bzw.
international angebotenen Veranstaltungen
auflistet, Ansprechpartner nennt, Verbindungen
knüpft und noch die eine oder andere Idee hat.

Schauen wir einmal was daraus wird.
Vielleicht brauchen wir da dann etwas Hilfe von
Euch - immer daran denken, Vereine leben vom
Mitmachen - nicht nur vom Mitfahren ...

*Winter time – care time for the Caterham? It's
been a long time since we've had a winter without
salt. Gritter trucks were the real deal this time. You
could do a few laps almost every week.*

*But damn it, when should we start with the
annual winter maintenance?*

*The International 7 Network - another club?
No, it's a major club that lists all the international
and internationally offered events, names contact
persons, makes connections and has the odd idea.
Let's see what comes of it. Maybe we need some
help from you - always remember, clubs live from
participating - not only from riding along ...*

Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

So, langsam wird es Zeit, an die Heimkehr zu denken, schließlich treiben wir uns ja jetzt schon eine ganze Weile in GB herum. Wobei mir einfällt, dass das Länderkennzeichen offenbar nicht bei allen Bevölkerungsschichten bekannt ist, denn ein Freund erzählte mir, er sei mit seiner Großmutter unterwegs gewesen, als sie auf der Autobahn ein Fahrzeug mit „GB“ überholt haben. Frage der Großmutter: „Sag mal, was soll das bedeuten, dieses GB?“ Worauf der alte Scherzkeks antwortete: „Ach, das ist bloß Werbung für gute Butter – wahrscheinlich ein Molkereiauto!“ Die alte Dame war's zufrieden.



Zunächst wird der Verkehr jetzt aber mal zäh wie Grießbrei und kurz darauf schleichen wir im Stop and Go über den Motorway. Zwanzig Kilometer weiter fange ich an zu bereuen, dass ich nicht auf der havarierten Toilette war, der viele Tee beginnt Wirkung auf meine Blase zu zeigen. Aber ich habe Glück und ein Rastplatz nähert sich. Prima, hier kann ich mal pinkeln, aber Fehlanzeige, kein Klo nirgends. Ja wie jetzt, soll ich vielleicht mein heilix Blechle nass machen? Es hilft nix, ich steige aus und setze mich möglichst unauffällig auf den Asphalt neben meine Beifahrerin und tue so, als wollte ich etwas mit ihr und der Landkarte besprechen, die weil das Nass von hinnen rinnt. Meine Frau lacht sich ins Fäustchen, schließlich ist das normalerweise ihr Part. Uff, geschafft, hoffentlich hat's keiner gemerkt, da naht ein Gentleman, tippt sich an die Mütze und bemerkt: „Haben Sie



evtl. ein Problem mit dem Kühler?“ Er deutet auf ein Rinnsal, das sich seinen Weg hinter das Auto bahnt. „Nein, nein, das ist bestimmt bloß der Überlauf, der sich da etwas Luft verschafft.“ Ist das aber auch peinlich. Wir schnappen uns ein Picknick, setzen uns auf die Wiese und warten, bis sich der Stau aufgelöst hat – nicht, dass das nochmal passiert...

Endlich sind wir wieder in Dover, die Fähre wartet. Die freundlichen Einweiser scharen sich um unser Auto und passen auf, dass wir nirgendwo aufsitzen. Zusätzlich werden wir in eine Ecke gewunken, damit keines von den Tin Tops auf uns draufrollen kann. Wir steigen die Stufen hoch und setzen uns in die Bar, um ein letztes (oder doch eher vorletztes??) Pint real Ale zu genießen, dazu ein Gurkensandwich (w) und ein Schinken-Käse Dreieck (m). Gerade ist die Küste außer Sicht gekommen, wird unser Name ausgerufen. Was ist denn nun schon wieder los? Wir werden zum Auto gerufen, Gott oh Gott, ist doch einer draufgefahren?? Wir kommen unten an, da steht, wie es sich herausstellt, der Käptn. Der hat uns auf seine Fähre fahren sehen und lässt es sich nicht nehmen, unseren Seven fachmännisch zu begutachten. Er darf auch Platz nehmen, er fährt zuhause einen MAG und will halt mal in einem anständigen Roadster sitzen. Na bitte. Man kommt sich ja beinahe vor wie bei Krösusens, denn wer Seven fährt ist schon reich genug.

Am Ende sind wir gut durch Frankreich durch und wieder zuhause angekommen. Das nächste Jahr fahren wir aber wieder rüber.

Dear Diary

So, slowly it is time to think about coming home, after all we have been hanging around in GB for quite a while now. It occurs to me that the country-code is apparently not known by all social classes, because a friend told me that he was travelling with his grandmother when they passed a vehicle with a „GB“ sign on the motorway. And the grandmother asked him, „What does this GB Mean?“ To which the old prankster replied: „Oh, that's just an advertisement for „good butter“ - probably a dairy car!“ The old lady was satisfied.

The traffic is getting thick like porridge and shortly afterwards we crawl over the motorway in stop and go traffic. Twenty kilometres further on I start to regret that I didn't go to the damaged toilet, the tea starts to have an effect on my bladder. But I am lucky and a rest area is approaching. Great, I can pee here, but no toilet anywhere. Yeah like now, should I maybe wet my sacred tin? It doesn't help, I get out of the car and sit down as inconspicuously as possible on the asphalt next to my passenger and pretend that I want to discuss something with her and the map, while the liquid runs away. My wife laughs to herself, after all that is normally her job. Whew, done, hopefully nobody noticed, a gentleman approaches, taps his cap and remarks: „Do you possibly have a problem with

the radiator? He points to a trickle, which starts to make its way behind the car. „No, no, that's probably just the overflow getting some air.“ This is embarrassing. We grab a picnic, sit down on the meadow and wait until the traffic jam has cleared - we don't want this to happen again...

Finally we are back in Dover, the ferry is waiting. The friendly guides flock around our car and make sure that we don't get stuck anywhere. Additionally we are waved into a corner so that none of the tin tops can roll onto us. We climb the stairs and sit down in the bar to enjoy a last (or rather penultimate??) pint of real ale, a cucumber sandwich (w) and a ham and cheese triangle (m). Just as the coast is out of sight, our name is called out.

What is going on now? We are called to the car, oh God, has someone crashed into it? We arrive at the bottom, as it turns out, the captain was waiting for us. He saw us driving onto his ferry and he won't miss the opportunity to have a professional look at our Seven. He is allowed to take a seat, he drives a MAG at home and wants to sit in a decent roadster. There you go. You almost feel like you're filthy rich, because whoever drives a Seven is already rich enough.

In the end we passed well through France and arrived home again. But next year we will be back over there again.

Ulrich Brohse – Ratingen

Ian Johnston – Rösrath

Marc Schwalbe – Biebrich

Stefan Erletz – Gerolsheim

Thomas Mitscher – Meudt

Susann Schroth – Biebesheim am Rhein

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?



Passenger Ride – 5x immer Sonntags



Auch 2020 werden Caterham Deutschland und wir wieder unsere Passenger Rides durchführen.
05. April, 17. Mai, 19. Juli, 16. August und 13. September.
Immer wieder Sonntags ;-)

Also in 2020 Caterham Germany and we will again carry out our Passenger Rides.
April 05th, May 17th, July 19th, August 16th and September 13th.
Sundays again and again ;-)

Classic Days Schloss Dyck

Mit Hotel oder nur als Tagesgast?
Willkommen sind wie immer alls Caterham und Lotus Seven ob nur mit Fahrer oder sogar mit Beifahrer?
Wir sorgen für Kaffee, Tee, Shortbread und kühle Getränke.

With hotel or just as a day guest?
As always, all Caterham and Lotus Seven are welcome, whether with driver only or even with a passenger?
We provide coffee, tea, shortbread and cool drinks.

Schottlandtour 14. bis 27. Juni

Unser Club plant im Jahre 2020 die große Burgenroute (mit der North Coast 500) in Schottland zu fahren. Reisezeitraum sind 2 Wochen im Juni, der genaue Zeitpunkt wird noch bekannt gegeben. Eine grobe Routenplanung liegt bereits vor. Der Schwerpunkt der Reise liegt nicht auf dem Autofahren, wir lassen uns Zeit, Schottland zu erleben und zu genießen. Die geplante Route kann hier eingesehen werden:
<https://www.myrouteapp.com/route/open/1192701>
Die Anreise erfolgt mit der Nachtfähre von Amsterdam nach Newcastle.



Our club is planning to drive the Great Castle Route (with the North Coast 500) in Scotland in 2020. The travel period is 2 weeks in June, the exact time will be announced soon.
A rough route plan is already available.
The focus of the trip is not on driving, we take our time to experience and enjoy Scotland. The planned route can be viewed here:
<https://www.myrouteapp.com/route/open/1192701>
The journey across to the UK will be by night ferry from Amsterdam to Newcastle.

CATERHAM ACADEMY – ein absolut (LEIDER) einzigartiges KONZEPT

Ein Wort von Kurt Hoffmann

Das CATERHAM ACADEMY Konzept ist absolut ideal für Motorsport Einsteiger – das einzige Handicap: es findet ausschließlich in UK auf diesem Level statt.

Hier kurz die Key Facts:

Man kauft sich ein neues – vom Hersteller für diese Serie subventioniertes – Auto welches vollkommen Roadlegal ist und alle Extras eines Wettbewerbsfahrzeuges besitzt.

Man kann es (in UK) selbst zusammen bauen und lernt dabei jede Schraube am Fahrzeug kennen.

Keiner der Bewerber für die ACADEMY darf vorher eine Fahrer Lizenz gehabt haben, die Lizenz wird GEMEINSAM mit allen Bewerbern in UK gemacht (seit 2020 darf man auch eine Lizenz in Deutschland machen).

Folgende kosten sind mit dem Kauf des ACADEMY Cars abgedeckt:

Fahrerlizenz, Lizenzlehrgang, Technischer Lehrgang, Handling Day, Track Day, Startgelder für alle Rennwochenenden im 1. Jahr, kostenloser technischer Support an der Rennstrecke (nur Teile werden berechnet), permanente Betreuung durch Mitarbeiter von CATERHAM CARS, Einlass ins CATERHAM Motorsport Zelt mit CATERING Kaffee, Getränken für 3 Personen (Family – Motorsport), AVON Reifenservice, TV – Coverage. Die Fahrzeuge sind ALLE gleich, keinerlei Veränderungen sind zulässig und alles wird streng kontrolliert. Alle Fahrzeuge haben das gleiche Mindestgewicht NACH dem Rennen mit Fahrer und Restsprit einzuhalten; Abweichung von nur 1 KG führt zum Ausschluss aus der Wertung. Leichtere Fahrer müssen Zusatzgewicht im Fahrzeug haben.

Der CATERHAM Rennservice kontrolliert permanent, bis hin in die Startaufstellung und prüft ob die Teilnehmer richtig angeschnallt sind, der Feuerlöscher aktiv ist und das Auto sicher ist.

Am Ende des Jahres bekommt man ein BUCH dazu, individualisiert oder allgemein. Der CATERHAM Fahreroverall ist obligatorisch und ebenso subventioniert. Eine Kamera im Auto mit Aufnahmen nach vorne und nach hinten ist vorgeschrieben um den Rennkommissaren später Material zu liefern wenn es um Sportstrafen geht, DENN jede unfaire Aktion, das herauskickens eines Wettbewerbers oder Behindern eines Wettbewerbers beim Überholen wird hart bestraft. Das sichert 100 % Fairness bei den Rennen zu. Nach dem ACADEMY Jahr kann man wirklich JEDEM Teilnehmer unterstellen das er ein echter MOTORSPORTLER ist.

Die Leistungsdichte der Fahrer liegt bei einem Feld von im Schnitt 35 Teilnehmern so dicht zusammen, das die ersten 20 innerhalb einer Sekunde fahren. Nur SCHADE das man in DEUTSCHLAND für so eine non-Scheckbuch Rennserie keine Lobby findet.

Meine Anfrage beim AvD lief ins Leere, man konzentrierte sich lediglich auf F1, Rallye WM und Oldtimer Großveranstaltungen – also da wo das Geld ist.

Ich meine gerade AVD und ADAC HÄTTEN GENÜGEND Grund sich um Motorsport Nachwuchs zu kümmern. Damit meine ich NICHT nur JUNGE Leute, die ihr oder das Geld der Eltern schon beim KART Fahren vernichtet haben, sondern diejenigen die als junger Mensch keine Chance dazu hatten, kein Geld, keine Zeit oder berufliche Verpflichtungen. In der ACADMY sind auch Fahrer dabei, die an die 60 sind und darüber. Und ALLE haben den gleichen Spaß, da die Freundschaft der Fahrer untereinander sehr groß ist. Jeder hilft jedem. Viele sind mit Familie dort. Man bekommt von jedem einen Tee oder Kaffee angeboten und man ist voll des Lobes über die Erfolge der Wettbewerber. So etwas wünsche ich mir in DEUTSCHLAND und lasse nicht locker. Natürlich braucht es dazu Unterstützer und Sponsoren.

WER ist hier in unserer SEVEN Gemeinschaft, der mich mit Beziehungen und Kontakten dabei unterstützen kann und will? Ein Termin beim DMSB steht an und ich werde an dieser Stelle berichten.

CATERHAM ACADEMY - an absolutely (SADLY) unique CONCEPT

The CATERHAM ACADEMY concept is absolutely ideal for motorsport beginners – the only handicap is that it is held exclusively in the UK at this level.

Here are the key facts:

You buy a new car subsidized by the manufacturer for this series which is completely road legal and has all the extras of a competition car. You can assemble it yourself (in UK) and get to know every screw on the car.

None of the applicants for the ACADEMY must have had a driver's license before, the licence is made JOINTLY with all applicants in the UK (From this year on you can also make a license in Germany.)

The following costs are covered with the purchase of the ACADEMY car: Racing license, Licensing training course, Technical training course, handling day, track day, Entry fees for all race weekends in the 1st year, Free technical support at the race track (only parts are charged), Permanent support by CATERHAM CARS employees, Admission to the CATERHAM Motorsport tent with CATERING coffee and beverages for 3 persons (Family - Motorsport), AVON Tire Service, TV coverage.

The vehicles are ALL the same, no changes are allowed and are strictly controlled. All vehicles must have the same minimum weight AFTER the race with driver and remaining fuel; deviation of only 1 KG leads to exclusion from the classification. Lighter drivers must have additional weight in the vehicle.

The CATERHAM race service constantly checks, right up to the starting grid, whether the participants are properly fastened, the fire extinguisher is active and the car is safe.

For small money you can get very good photos of each WE. The photographer is really everywhere with his team and takes every meter of the participants in the car and in the paddock. At the end of the year you get a BOOK, individualized or general. A CATERHAM driver suit is obligatory and also subsidized. A camera in the car with shots to the front and to the back is mandatory to provide the race commissioners with material later when it comes to sports penalties, BECAUSE any unfair action that kicks out a competitor or obstructs a competitor in overtaking will be severely punished, this ensures 100% fairness in the races

After the ACADEMY year one can really assume that EVERY participant is a real MOTORSPORT RACER. The power level of the riders is so close together with an average field of 35 participants, that the first 20 riders finish within one second.

Too bad that there is no lobby in GERMANY for this kind of non-chequebook racing series. My request to the AvD was in vain, they only concentrate on F1, Rallye WM and big oldtimer events.

So that's where the MONEY is. I mean especially AVD and ADAC SHOULD HAVE sufficient reason to take care of motorsport youngsters.

By this I do not only mean young people who have already spent their or their parents' money on KART driving, but those who had no chance as a young person, no money, no time or professional obligations. In the ACADMY there are also drivers who are around 60 and over. And ALL of them have the same fun, because the friendship between the drivers is very strong. Everyone helps everyone. Many are there with their families. You get a tea or coffee offered by everyone and you are full of praise for the success of the competitors.

I wish for something like that in GERMANY and I won't give up. Of course I need supporters and sponsors.

WHO is here in our SEVEN community, who can and wants to support me with connections and contacts? An appointment with the DMSB is pending and I will report here.

BRSCC-Ehrung

LARS bekam am 01. Februar vom Britischen Motorsport Verband einen Preis für seinen Erfolg in der CATERHAM Championship überreicht

CEO Graham McDonald persönlich übergab ihm diese Auszeichnung

LARS was presented with a prize for his success in the CATERHAM Championship by the British Motorsport Association on February 1st.

CEO Graham McDonald personally presented him with this award



So früh wie lange nicht mehr

Earlier in the year than for a long time

Neujahrsbrunch

2020



Mitte Februar - so früh hatten wir schon lange keinen Brunch mehr.

Und dann noch ohne Schnee und viele viele Plusgrade, da kamen doch wieder viele mit ihrem Caterham - schön.

Das große Buffet wurde schon vor der Ansprache eröffnet - Olivier Jouanne von Caterham Cars musste erst vom Flughafen abgeholt werden. Aber gelangweilt haben wir uns bis zur Ansprache nicht, wie immer viele nette und interessante Gespräche, neue Leute, alte Hasen und immer wieder die gleichen Gesichter ;-)

Also wieder mal ein gelungener Sonntag



Bilder von Gisela und Andreas

Mid-February - we haven't had the traditional new year's brunch this early for a long time.

No snow and many degrees above zero, so many people came with their Caterham again - nice.

The big buffet was already opened before the speech - Olivier Jouanne from Caterham Cars had to be picked up from the airport first. But we weren't bored until the speech, as always, many nice and interesting conversations, new people, old hands and always the same faces ;-)

So once again a successful Sunday.





Caterham Austria JUBU- Performance

Bilder von JUBU und Andreas



Vom Rennsport-Enthusiasten zum Caterham-Importeur mit Fachwerkstätte und Tuning-Profi – Martin Jung hat zweifelsohne Benzin im Blut. Als JUBU-Racing gegründet ist die nunmehrige Firma JUBU-Performance die erste Adresse für Caterham-Fahrer in und um Österreich.

From racing enthusiast to Caterham importer with a specialist workshop and tuning professional - Martin Jung undoubtedly has petrol in his blood. Founded as JUBU-Racing, the current company JUBU-Performance is the first address for Caterham drivers in and around Austria.

Mit 21 Jahren und ein paar Euro (nein – damals waren es noch Schilling) in der Tasche begann Martins Caterham-Karriere. Als junger Motorsport-Junkie trieb er sich auf der Suche nach echtem Racing auf fast allen Rennstrecken Mitteleuropas herum. Dabei ist er auf die Renner von Caterham gestoßen – es war natürlich Liebe auf den ersten Blick.

Nach einer Testfahrt musste gleich der erste eigene Caterham her – ein 1600 Supersport als Bausatz. Mit dem Auto ging es selbstverständlich gleich auf die Rennstrecke - hemdsärmelig, Learning by doing, Trial-and-Error. Schlussendlich lief der Wagen auf dem Track so gut, dass die Österreichische Caterham-Szene auf den ambitionierten - und vor allem schnellen - Schrauber aufmerksam wurde.

Mit sportlichen 24 Jahren setzte der junge Rennsport-Mechaniker im Jahr 2004 dann alles auf eine Karte: der alte Job wurde gekündigt, eine Garage mit Platz für

Nach einer Testfahrt musste gleich der erste eigene Caterham her – ein 1600 Supersport als Bausatz

At the age of 21 and with a few Euros (no - at that time it was only Austrian Schillings) in his pocket Martin started his Caterham career. As a young motorsport addict, he travelled to almost all race tracks in Central Europe in search of real racing. In the process he came across the Caterham racers - it was love at first sight, of course.

After a test drive he had to get his first own Caterham – a 1600 Supersport kit. Of course, the car went straight to the race track - learning by doing, trial and error. In the end, the car ran so well on the track that the Austrian Caterham scene became aware of the ambitious - and above all fast - mechanic.

At the age of 24, the young racing mechanic put all his eggs in one basket in 2004: his old job was cancelled, a garage with space for just six cars was rented - and the history of JUBU-Racing began.



gerade einmal sechs Autos angemietet - und los ging die Geschichte von JUBU-Racing.

Mit der Verfügbarkeit und dem Preis von Autos und Teilen war es in der Alpenrepublik aber so eine Sache: eine 200-Pfund-Motorhaube wurde damals in Österreich gerne mal für 14.000 Schilling (2.000 DM) verkauft. Ohne Internet und Onlinehandel gab es neben dem damaligen offiziellen Importeur aber kaum Bezugsmöglichkeiten. Das JUBU-Racing-Team ließ aber nicht locker schaffte es die Teile für seine Kunden günstiger aus Deutschland zu beziehen.

So wuchs und gedieh die Werkstätte des jungen Caterham-Spezialisten, weitere Mechaniker wurden eingestellt. Eines Tages wurde Graham Nearn/Caterham auf JUBU-Performance (damals noch JUBU-Racing) aufmerk-

After a test drive he had to get his first own Caterham – a 1600 Supersport kit

The availability and price of cars and parts in the Alpine republic however was a big problem: a £200 bonnet was often sold for 14,000 shillings (DM 2,000) in Austria at that time. Without the availability of the Internet and online trade, there were hardly any sources of supply besides the official importer at that time. The JUBU-Racing-Team didn't give up and managed to get the parts for their customers cheaper from Germany.

So the workshop of the young Caterham specialist grew and prospered, and more mechanics were hired. One day, Graham Nearn/Caterham became aware of JUBU-Performance (then JUBU-Racing) and bang: suddenly Caterham Austria was born and Martin was now the official Caterham



sam und zack: plötzlich war Caterham Austria geboren und Martin nun offizieller Caterham-Importeur.

Das Business wuchs, die Werkstätte blieb klein - zu klein. Doch der Zufall meinte es gut mit dem Unternehmen. Ein bekannter Bauunternehmer bot an, sein 400 Jahre altes Bauerngehöft komplett umzubauen und an die Bedürfnisse von Martin und seinem Team anzupassen. Per Handschlag wurde der Deal besiegelt, kurze Zeit später zog die mittlerweile schon wieder gewachsene Mannschaft in die neu adaptierten Räumlichkeiten (den ehemaligen Kuhstall!) ein. Rennsport, Sportwagenservice und Tuning mitten im wunderschönen, aber ländlichen Mühlviertel in einem nagelneu umgebauten, uralten Gehöft – kann man machen!

Zu Anfang war für den Showroom fast die Hälfte des

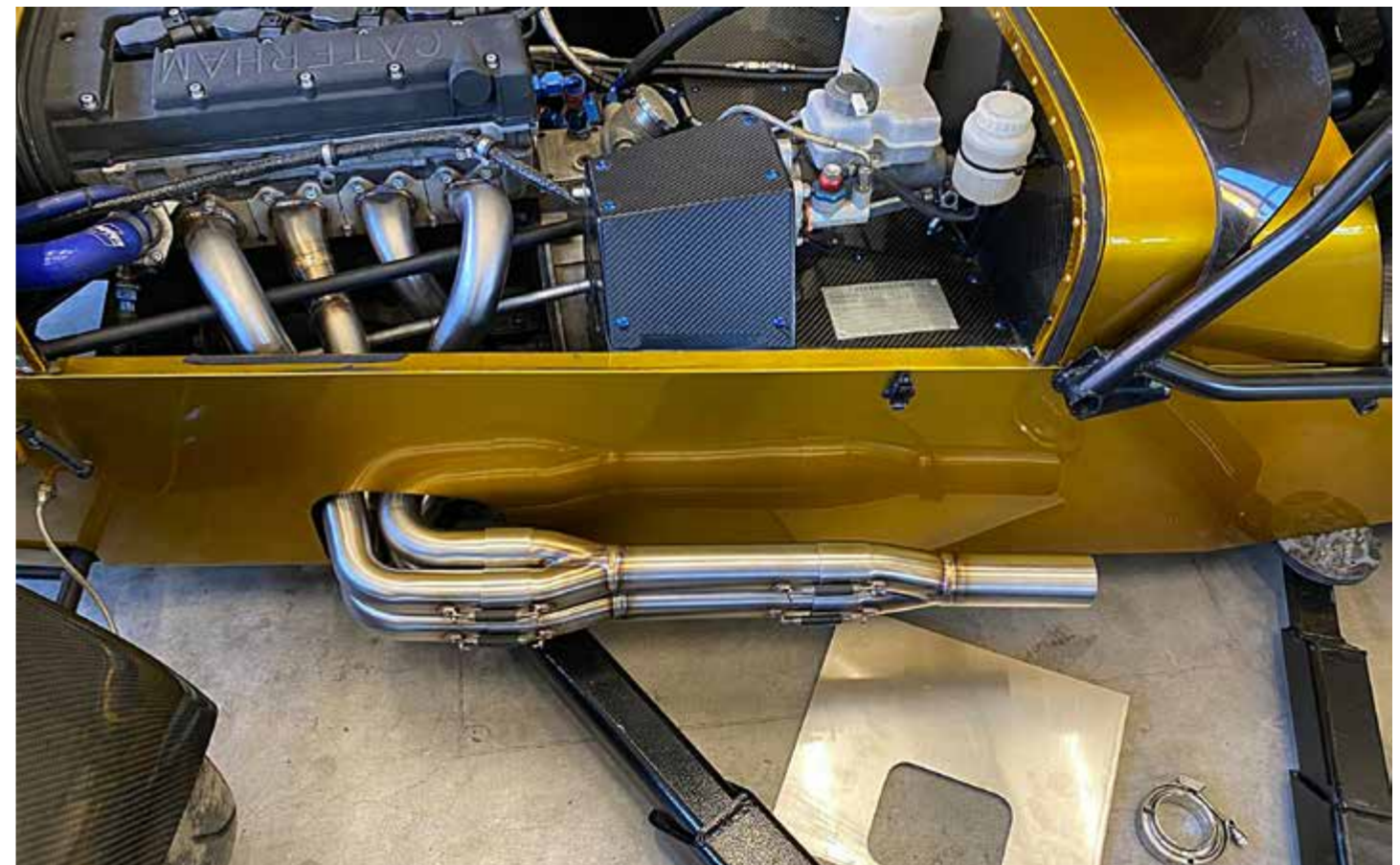
Das Business wuchs, die Werkstätte blieb klein - zu klein

The business grew, the workshop remained small - too small

importer.

The business grew, the workshop remained small - too small. But fate treated the company well. A well-known building contractor offered to completely rebuild his 400-year-old farm-house and adapt it to the needs of Martin and his team. The deal was sealed with a hand-shake, and shortly afterwards the team, which had already grown in the meantime, moved into the newly adapted premises (the former cow barn!). Racing, sports car service and tuning in the middle of the beautiful, but rural Mühlviertel in a brand new converted, ancient farm - you can do it.

In the beginning, almost half of the building was reserved for the showroom, the rest was the workshop. Soon it became apparent that Caterhams



Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

Wir begleiten im Kinderhospiz Bärenherz lebensverkürzend erkrankte Kinder und ihre Familien: Liebevoll, professionell, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr – weil jede Minute Leben kostbar ist...

Das Kinderhospiz Bärenherz ist eine Einrichtung der Bärenherz Stiftung in Wiesbaden.

Bärenherz Stiftung
Tel. 0611 3601110-0
info@baerenherz.de • www.baerenherz.de

Spenden/Zustiftungen
Wiesbadener Volksbank • BIC: WIBADE5W • IBAN: DE07 5109 0000 0000 0707 00
Nassauische Sparkasse • BIC: NASSDE55 • IBAN: DE91 5105 0015 0222 0003 00



Gebäudes reserviert, der Rest war Werkstatt. Bald zeigte sich aber, dass sich Caterhams ohnehin gut verkaufen, aber die Werkstatt für die große Nachfrage von Service, Unfallinstandsetzungen, Reparatur und Tuning der britischen Renner Caterham und Lotus viel zu klein war.

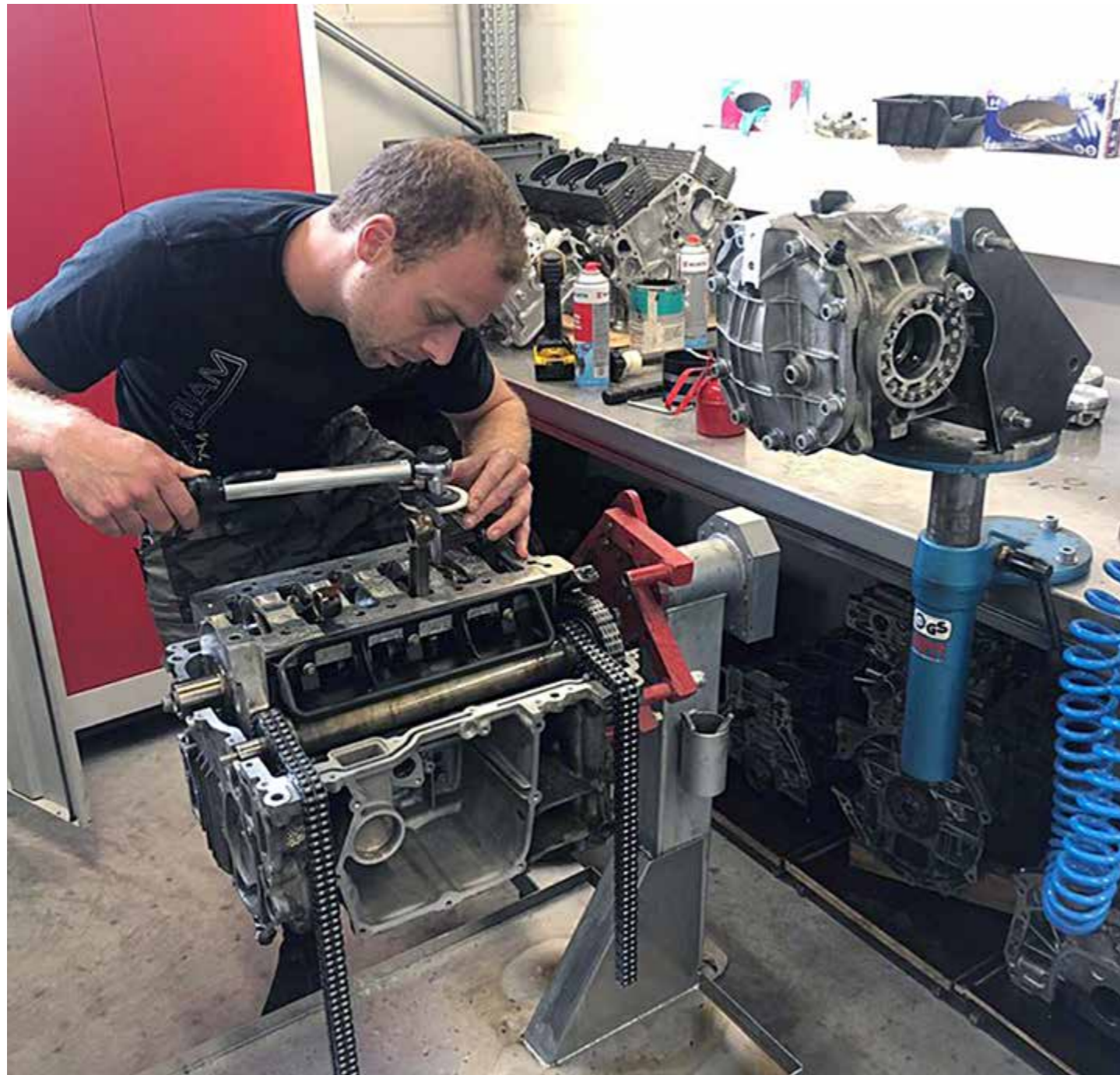
So wurde die neue Werkstatt gleich wieder vergrößert, das Team erneut erweitert. Wichtig war und ist Martin Jung der Zusammenhalt und das echte Engagement aller Mitarbeiter: War viel zu tun, dann ging es im Sinne der Kundenzufriedenheit auch mal bis 20:00 Uhr. Das Team in der Werkstatt machte das mit - dafür durften die Jungs am Wochenende aber auch mal die Werkstatt für ihren Kram benutzen - eben ein familiäres, partnerschaftliches Verhältnis von dem alle profitieren.

Mittlerweile setzen auch viele Kunden aus Deutsch-

were selling well in any case, but the workshop was far too small for the great demand for service, crash rebuilding, repair and tuning of the British racers Caterham and Lotus.

So the new workshop was enlarged straight away and the team was enlarged as well. What was and is important to Martin Jung is the team spirit and the genuine commitment of all employees: „If there was a lot to do, then it was sometimes possible to work until 8 pm in the interests of customer satisfaction. The team in the workshop was up to the task - but in return the guys were allowed to use the workshop for their stuff on weekends - a familiar, cooperative relationship from which everyone benefits.

In the meantime, many customers from Germany



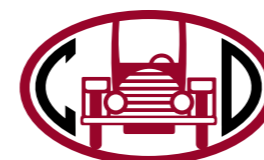
DATEN & FAKTEN
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

BLENDER*

Optik ist nicht alles.



* Wir lassen uns von einer Verkaufslackierung nicht beeindrucken.



Classic Data

land und anderen umliegenden Ländern auf das Team von JUBU-Performance. Entsprechend blieb es nicht lange bei dem einem Gebäude. Es kam eine zweite Halle dazu, ein Rollenprüfstand für bis zu 2.000 PS, eine weitere Werkstatt für komplette Motoren- und Getrieberevision und eine Entwicklungs- und Produktionsabteilung für optimierte Abgasanlagen und andere Tuningteile für Caterham und Lotus.

Ihren Wurzeln im Motorsport ist das Team von JUBU-Performance aber weiterhin treu geblieben. Das JUBU Rennteam mit eigenen Rennwagen, Ingenieuren, Mechanikern und Testfahrern ist bei unterschiedlichen Rennen in ganz Europa unterwegs.

Martin selbst fährt immer noch viele Trackdays - einmal mit dem Rennsport-Virus infiziert, gibt es offensichtlich kein Zurück mehr.

Heute ist JUBU Performance 10 Mann stark und widmet sich neben dem Service und der Reparatur von Straßen- und Rennfahrzeugen mit viel Leidenschaft, der Verbesserung von Caterham und Lotus Sportwagen - ob mit Turbo-Upgrades, Kompressoren, Sportfahrwerken, Aero-Kits oder Sport-Abgasanlagen - JUBU holt mit viel Bedacht auf Haltbarkeit das Maximum aus jedem Caterham oder Lotus

Und was nun? Die dritte Halle - der neue Marken Showroom für Caterham und Lotus - steht kurz vor der Fertigstellung und wird im Mai 2020 mit einer großen Party für Lotus- und Caterham-Fans eröffnet. ■

Ihren Wurzeln im Motorsport ist das Team von JUBU-Performance aber weiterhin treu geblieben

However, the JUBU-Performance team has remained true to its roots in motor sports

and other surrounding countries also rely on the JUBU-Performance team. Accordingly, it did not remain for long with the one building. A second hall was added, a rolling road for up to 2,000 hp, another workshop for complete engine and transmission overhauls and a development and production department for optimised exhaust systems and other tuning parts for Caterham and Lotus.

However, the JUBU-Performance team has remained true to its roots in motor sports. The JUBU racing team with its own racing cars, engineers, mechanics and test drivers is on the road in various races throughout Europe.

Martin himself still drives many trackdays - once infected with the racing virus there is obviously no turning back.

Today, JUBU Performance is 10 employees strong and, in addition to servicing and repairing road and racing cars, is passionately dedicated to improving Caterham and Lotus sports cars. Whether with turbo upgrades, compressors, sports suspensions, aero-kits or sports exhaust systems, JUBU brings the maximum out of every Caterham or Lotus with a focus on durability.

Where do we go from here? The third building - the new brand showroom for Caterham and Lotus - is nearing completion and will open in May 2020 with a big party for Lotus and Caterham fans. ■



The Home of British Sportcars



Gewerbepark 6

87466 Oy-Mittelberg

Official Caterham Service Partner

Web: brit-sport.de
Phone: +49 172 6428392

LICENSE TO RACE

BIETET AB 2020

CATERHAM

ALS TRACK TOOL AN.

LICENSE TO RACE

TRACK TEAM

WWW.LICENSE-TO-RACE.COM

License To Race steht für Fahrspaß, Speed und Quality Time verbunden mit britischer Lebensart. Unser neuer Kooperationspartner passt perfekt zu den Ansprüchen, für die License To Race seit Jahren steht. Wir freuen uns daher unglaublich, unser Portfolio zukünftig um eine zusätzliche Legende zu erweitern: dem Caterham.

Ab der Saison 2020 können unsere Kunden neben purem Rennsportfeeling im Aston Martin den Spirit dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs erleben. Leuchtende Augen angesichts des Retro-Designs verbunden mit Präzisionstechnik und Geschwindigkeit dürften garantiert sein. James Bond wäre stolz!

In Kooperation mit Caterham Deutschland / Kurt Hoffmann.

License to Race
Event- und Incentive Veranstalter
Pigagestrasse 16
D-68723 Schwetzingen
+49 62 02 - 12 77 60
007@license-to-race.com

Dann mal in Frankreich auf die kleinen Rennstrecken ...

Maybe go to the small race tracks in France? ...

Text: Harald Schleier, Fotos: Wolf und Archiv

Es befinden sich in Frankreich in einer maximalen Entfernung von 550 km ab Karlsruhe neben Magny-Cours und Dijon mehrere kleine, unbekannte Rennstrecken, die für uns Hobby-Motorsportler und speziell auch für Caterham ideal geeignet sind.

There are several small, unknown race tracks in France at a maximum distance of 550 km from Karlsruhe, besides Magny-Cours and Dijon, which are ideal for us hobby motor sportsmen and especially for Caterham.

Ich selbst habe – neben den großen Strecken Dijon und Magny-Cours – vor allem viel Erfahrung mit Chambley, Chenevières, Circuit de Bresse sowie Anneau du Rhin und werde dieses Jahr weitere Strecken testen.

Die Track-Day-Veranstaltungen werden von den Betreibern der kleineren Kurse (Länge unter 4 km, max. 195 km/h mit Caterham bei sehr engagierter Fahrweise) meist selbst organisiert und sind entsprechend unerreichbar preiswert. Es sind immer Streckenposten vorhanden, in der Regel auch Sanitäter.

Man teilt sich die Strecke in der Regel mit Fahrzeugen aller Art, außer Monoposti. Mit einem gut gefahrenen Caterham gehört man eindeutig zu den Schnellsten, da die kleinen Strecken sehr kurvig sind. Meistens wird in 2 oder 3 Erfahrungsklassen eingeteilt, mit Stints von 20 min.

Eine Besonderheit sind die zwei von Regis Viriot privat veranstalteten Wochenenden in Chambley, immer April und Ende September.

Hier gibt es keine Einteilung nach Klassen oder Können, Slicks sind erlaubt, zugelassene und nicht zugelassene Fahrzeuge fahren im Mix. Oft Caterham, Lotus usw. aber meistens französische Trackday-Sportwagen,

Man teilt sich die Strecke in der Regel mit Fahrzeugen aller Art, außer Monoposti.

As a rule one shares the track with vehicles of all kinds, except Monoposti.

I myself have - besides the big tracks Dijon and Magny-Cours - a lot of experience with Chambley, Chenevières, Circuit de Bresse as well as Anneau du Rhin and will test more tracks this year.

The Track-Day events are mostly organized by the operators of the smaller courses (length less than 4 km, max. 195 km/h with Caterham at very dedicated driving) and are accordingly unrivalled in terms of price. There are always track marshals available, usually also paramedics.

As a rule one shares the track with vehicles of all kinds, except Monoposti. With a well driven Caterham you are definitely one of the fastest, as the small tracks are very curvy. Mostly you are divided into 2 or 3 experience classes, with stints of 20 min.

A special feature are the two weekends in Chambley, privately organized by Regis Viriot, always in April and end of September.

Here there is no division according to classes or ability, slicks are allowed, registered and non-registered vehicles drive in a mix. Often Caterham, Lotus etc. but mostly French trackday sports cars,





mehr oder weniger aufgebrezelt und gut zusammengeschraubt. Viele Fahrer haben begrenzte Budgets, aber umso mehr Fahrkönnen (!). Neue Ferrari's verirren sich auch mal auf die Strecke und geben dann kleinlaut auf. Ich habe für meinen nicht zugelassenen C400 eine Rennsportversicherung. Außer Helm gibt es bezüglich der Ausstattung keine Vorschrift.

Es gilt „Open-Pitlane“ von 10:00 - 12:00 und 14:00 - 17:00 Uhr als Flatrate für ca. 240 € das ganze WE oder auf Wunsch auch nur einen oder einen halben Tag.

Ein Marschall an der Strecke regelt die Einfahrt.

Man muss zwar zu den Stoßzeiten immer mal wieder einige Minuten auf Streckeneinlass warten, kann aber beliebig oft auf die Piste. Insofern eignet sich diese Veranstaltung gerade auch für Anfänger oder zum Testen/Optimieren, Einfahren eines neuen Motors usw..

Insbesondere am Samstagvormittag herrscht noch wenig Verkehr.

Ich verballere neben einem vollem Tank noch rund 80 Liter am Wochenende. Schulterschmerzen am Abend sind garantiert!

Die Atmosphäre neben der Strecke ist ausgesprochen familiär. Mindestens 70% der Leute kennen sich. Ich habe noch nie einen nennenswerten Unfall zwischen 2 Beteiligten oder gar Verletzte erlebt. Abflüge sind selten, entsprechend auch kaum Rotphasen.

Man lässt sich teilweise gegenseitig mitfahren und gibt sich Tipps. Aber es ist eben eine urfranzösische Veranstaltung mit eigenem Charme! Nur wenige Elsässer sind dabei und sprechen Deutsch. Im Unterschied zu anderen o.a. Veranstaltungen ist diese sogar für Franzosen eher ein Geheimtipp, da sie nicht öffentlich ausgeschrieben wird. Mich begleiten in der Regel 'nur' max. 3 deutsche Caterham-Freunde.

Die kommende Veranstaltung ist am 18./19.04.2020. Eine Anmeldung erfolgt direkt per E-Mail an Regis. Ich rechne bald mit der Ausschreibung.

Es gibt mehrere günstige Hotels in Streckennähe. Übernachten an der Strecke ist erlaubt.

Falls Interesse besteht, könnte ich gerne Hilfestellung bei der Anmeldung geben und diese gesammelt an Regis weiterleiten.

Insbesondere am Samstagvormittag herrscht noch wenig Verkehr. Ich empfehle deshalb insbesondere für Anfänger und/oder Streckenneulinge die Anreise am Freitagabend

Wer Interesse hat, kann sich gerne auch schon vorab direkt an mich wenden.

Würde mich sehr freuen!
Huuschl@gmail.com



more or less dressed up and well bolted together. Many drivers have limited budgets, but all the more driving skills (!). New Ferrari's sometimes get lost on the track and then give up quietly. I have a racing insurance for my unregistered C400. Except for helmet there is no regulation regarding the equipment.

There is „open pitlane“ from 10 -12 and 14-17 o'clock as a flatrate for about 240 € the whole weekend or on request only one or a half day.

A marshal at the track regulates the entrance.

During rush hours, you have to wait a few minutes for the track to open, but you can enter the piste as often as you like. Therefore this event is also suitable for beginners or for testing/optimizing, breaking-in a new engine etc...

Besides a full tank of gas, I use up about 80 litres on the weekend. Shoulder pain in the evening is guaranteed!

The atmosphere next to the track is very informal. At least 70% of the people know each other. I have never experienced a significant accident between two people involved or even injured. Gravel visits are rare, therefore hardly any red flags.

People let each other ride along and give each other tips. But it is a very French event with its own charm! Only few Alsations are present and speak German. In contrast to other above mentioned events, this one is even for French people rather an insider tip, because it is not advertised publicly. Usually ‚only‘ max. 3 German Caterham friends accompany me.

The next event is on 18./19.04.2020. Registration



Especially on Saturday morning there is still little traffic.

is possible directly by e-mail to Regis. I expect the call for entries soon.

There are several inexpensive hotels near the track. Overnight stays along the track are allowed.

If you are interested, I could help you with the registration and forward it to Regis.

Especially on Saturday morning there is still little traffic. Therefore I recommend especially for beginners and/or track newcomers the arrival on Friday evening

If you are interested, please feel free to contact me directly in advance.

I would be very pleased!

Many greetings!

Harald Schleier, Huuschl@gmail.com





Druck- guss Die Cast

Bilder von Jürschen

Druckguß - eine der nicht ganz preiswerten Varianten, Einzelteile für ein Automodell im Masstab 1:24 herzustellen ...

Bei Bares für Rares würde dieser „unbespielte“ Bausatz eines Lotus 7 wahrscheinlich sang und klanglos untergehen – der Preis für ein ungebrautes Modell lag bei einer Auktion in Japan bei über 1.100 Dollar, andere Modelle die noch verfügbar sind, kosten zwischen 60 Pfund-Sterling und 800 Euro.

Alt?

Gekauft wurde der Bausatz von Jürschen in den 80iger Jahren bei einem Motorrad-Urlaub in England. Aber nicht irgendwo in England – nein, auf der Isle of Man, der Insel wo das alljährlich „Isle of Man TT“, das älteste, gefährlichste und umstrittenste Motorradrennen der Welt stattfindet.

Das man auch durch einen un-

Die casting - one of the not quite inexpensive ways to produce individual parts for a car model in 1/24th scale ...

At „The Bidding Room“ , this „unused“ kit of a Lotus 7 would probably drown without a sound - on the Internet a four-digit pound amount has been paid for a similarly old kit not so long ago.

Old?

The kit was bought in the 80s during a motorcycle holiday in England. But not somewhere in England - no, on the Isle of Man, the island where the annual „Isle of Man TT“, the oldest, most dangerous and controversial motorcycle race in the world takes place.

The fact that you can also



bespielten Bausatz vom Motorrad- zum Seven-Fan werden kann, ist irgendwie logisch.

Das man aber so einen Bausatz 35 Jahre unbespielt „in der Ecke“ liegen lässt ... - bedarf schon einer gewaltigen Willensstärke.

Andererseits, wer hat schon einen 7-Bausatz mit der laufen Produktions-Nr. 00007? ■

go from a motorcycle fan to a Seven fan with an unused kit is somehow logical.

But to leave such a kit lying unused „in the corner“ for 35 years ... - requires a tremendous willpower.

On the other hand, who has a 7-kit with the current production number 00007? ■





LUBRICANTS GENERATIONS

RACING

Von Motorenölen über Getriebe- und Hinterachsölen, Bremsflüssigkeiten und Kraftstoffzusätzen bis hin zu Wartungs- und Pflegeprodukten bieten wir ein breites Sortiment in gleich bleibend hoher Qualität zum Werterhalt technischer Meisterwerke längst vergangener Tage.



FOLLOW US ON
motul.com



Die neue Nummer 7 The New Number 7



Als **Gary Murfin** Anfang der 1990er Jahre The Prisoner zum ersten Mal sah, war er von der Serie fasziniert. Er war auch fasziniert von der Aussicht, seinen eigenen Caterham Super Seven zu bauen und zu fahren. Nach über 25 Jahren hat er seinen Traum endlich verwirklicht.

Hier ist die Geschichte...

*When **Gary Murfin** first watched The Prisoner in the early 1990s, he was captivated by the series. He was also fascinated by the prospect of building and driving his own Caterham Super Seven car. Over 25 years on, he has finally realised his dream.*

Here is the story...

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



Storm Cap



Draft reducer



Boot Bag



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



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



Nachdem ich The Prisoner bis zum Herbst 1992 nicht gesehen habe, als ich auf Channel 4 auf eine Wiederholung gestoßen bin, betrachte ich mich immer noch als relativen Neuling bei der ganzen Sache, obwohl ich auf jeder Six of One Convention war, die seit 1995 abgehalten wurde, und die Anzahl der Male, die ich auf Portmeirion war, nicht mehr gezählt habe. Ein paar Episoden der Serie und ich war süchtig danach. Das war ganz anders als alles, was ich jemals im Fernsehen gesehen hatte, und ich war auch von diesem Auto fasziniert.

In den Eröffnungssequenzen der meisten Episoden sehen wir Nr. 6, der die ikonische Lotus-Sieben fährt. Wenn wir im Zweifel sind, ob er das Auto selbst gebaut hat, wird das in der Folge Viele glückliche Rückkehren kristallklar, als unser Mann die gewählte Nummer Zwei, Frau Butterworth, darüber informiert:

Ich wollte Informationen und bestellte daher eine Broschüre bei Caterham. Ich erinnere mich nicht mehr genau an das damalige Angebot an Modellen und Optionen, aber ich erinnere mich, dass ich von der augenfälligen Preisliste etwas enttäuscht war. Also wirklich! Was hatte ich erwartet? Ach, egal, ich dachte, vielleicht in ein paar Jahren. Ich habe die Idee weitgehend vergessen, bis ich - weil ich mich bei Caterham als geschätzter Kunde durch die Anforderung einer Broschüre eindeutig identifiziert hatte - eine Einladung zu einem Track Day auf dem Croft Motor Racing Circuit in North Yorkshire erhielt. Da dies relativ nah an meinem Wohnort lag und der Preis für einen Caterham nur £30 betrug, dachte ich: „Ich nehme davon bitte etwas“. Ich steckte meinen Scheck in die Post und freute mich auf zumindest einen kleinen Vorgeschmack auf das, was meine Fantasie gefangen genommen hatte. Ironischerweise war die Nachfrage für die Veranstaltung nicht ausreichend und so wurde mein Scheck einige Tage vor dem geplanten Termin ordnungsgemäß zurückgeschickt. Pah! Danach habe ich die ganze Idee für den größten Teil der 25 Jahre wirklich aus meinem Kopf verdrängt.

Bis ... Vor ein paar Jahren habe ich angefangen, über den Ruhestand nachzudenken, oder zumindest über eine Halbpension und einen Plan, um der Arbeit für jemand anderen zu entfliehen. 2018 habe ich gekündigt. Im Gegensatz zu The Prisoner bin ich nicht einfach plötzlich gegangen, sondern konnte für eine begrenzte Zeit von zwei Jahren eine Teilzeitbeschäftigung in Anspruch nehmen, nach der ich gehen musste. Bis zum Sommer 2018 hatte ich mit meinem Arbeitgeber vereinbart, dass ich ab Anfang 2019 nur noch drei Tage pro Woche arbeiten würde. Etwa zur gleichen Zeit beschloss ich, dass ich lange und hart genug gearbeitet hatte, um mir endlich den „Sonderpreis“ zu verleihen. Zeit, den Schritt zu wagen. Endlich!

Was wollen Sie?

Ich möchte bitte einen Caterham Super Seven kaufen. Weiß ich, welches Modell, welche Variante, welche Extras etc. Nun, mal sehen. Ich weiß, dass es grün sein muss mit einem gelben Nasenkonus, und ansonsten sollte ich wohl besser etwas nachforschen. Obwohl ich lange nicht mehr darüber nachgedacht hatte, wusste ich, dass es eine

„Ich kenne jede Schraube und jedes Rädchen. Ich habe sie mit meinen eigenen Händen montiert...“

„I know every nut and bolt and cog. I built it with my own hands ...“

Having not seen The Prisoner until the autumn of 1992 when I happened across a repeat on Channel 4, I still consider myself a relative newcomer to the whole thing even though I've been to every Six of One convention that's been held since 1995 and lost count of the number of times I've been to Portmeirion. A couple of episodes into the series and I was hooked. This was completely different to anything I had ever seen on television and I was also fascinated by that car.

We see Number Six driving the iconic Lotus Seven in the opening sequences of the majority of the episodes. If we are in any doubt as to whether he built the car himself, it is made crystal-clear in the episode Many Happy Returns when our man informs Number Two elect, Mrs Butterworth that:

„I know every nut and bolt and cog. I built it with my own hands ...“

I wanted information and so I ordered a brochure from Caterham. I cannot remember very much about the range of models and options available at the time, but I do remember being somewhat deflated by the eye-watering price list. Well really! What did I expect? Oh well, never mind I thought, maybe in a few years. I largely put the idea out of mind until I received an invite to a track day at the Croft Motor Racing Circuit in North Yorkshire. As this was relatively close to where I live, and the price to drive a Caterham was only £30, I thought, „I'll have some of that please“. I stuck my cheque in the post and looked forward to at least a small taste of what had captured my imagination. Ironically, there was insufficient demand for the event and so my cheque was duly returned a couple of days before the planned date. Bah! After that, I really did put the whole idea out of my mind for the best part of 25 years.

Until ... A couple of years ago, I started thinking about retirement, or at least semi-retirement and a plan to escape from working for someone else. In 2018 I resigned. Unlike The Prisoner, I didn't just suddenly leave, but I was able to take advantage of working part time for a limited period of two years after which I would have to go. By the summer of 2018, I had an agreement with my employer that, from early 2019, I would work only three days per week. At roughly the same time, I decided that I had worked long enough and hard enough to finally award myself the „special prize“. Time to take the plunge. At last!

What do you want?

I'd like to buy a Caterham Super Seven please. Do I know what model, variant, added extras etc? Well now, let me see. I know it has to be green with a yellow nose cone, and apart from that, I guess I had better do some research. Although I hadn't given it much thought in a long while, I knew there were a number of options, mainly increasing levels of power



Reihe von Möglichkeiten gibt, vor allem die Erhöhung der Leistung zu entsprechenden Preisen. Jetzt sind wir im Internet-Zeitalter, natürlich gibt es ein unbegrenztes Angebot an Informationen, die mir bei der Auswahl helfen, einschließlich Tonnen von Sachen auf dem guten alten Youtube. Zur Zeit gibt es fünf Hauptmodelle mit den Nummern 270, 310, 360, 420 und 620 zur Auswahl. Welche Bedeutung haben die Modellnummern? Einfach gesagt, jede Zahl steht für die Bremsleistung (BHP) pro Tonne. Das Auto wiegt ungefähr eine halbe Tonne, also teilen Sie die Modellnummer durch zwei, um die BHP zu erhalten. So hat zum Beispiel der 270er 135 PS und der 620er 310 PS. Wenn man die relative Leistung und mein Budget betrachtet, habe ich fiktiv den 360er ausgewählt. Eine angegebene 0-60 mph Zeit von 4,8 Sekunden klang für mich gut und schnell genug. Im Vergleich dazu ist der 420er eine ganze Sekunde schneller, was sich ziemlich beängstigend anhört und der 620er schafft es in mentalen 2,8 Sekunden und für mich gehört dieses Modell auf die Rennstrecke.

Prüfung, Prüfung

Richtig, ich habe jetzt ein Modell im Kopf, also wird es Zeit, eine Testfahrt zu organisieren. Es überrascht nicht, dass es nur fünf Händler in ganz Großbritannien gibt, und da die meisten entweder „unten im Süden“ oder in Schottland liegen, schätzte ich mich glücklich, dass ich nur 50 Meilen zu meinem „lokalen“ Händler in Cheshire fahren musste. Am Samstag, den 01. September 2018 buchte ich mich bei der Oakmere Motor Group ein, die mir bestätigte, dass ich sowohl einen 360er als auch einen 310er fahren könne, um einen Vergleich zu ermöglichen. Normalerweise wäre ich mit meinem Audi dorthin gereist, aber Emma hatte ihn für einen Familienausflug ausgeliehen, also nahm ich den Mini. Obwohl moderne Minis im Vergleich zum Original nicht besonders klein sind, war es ziemlich entmutigend, aus diesem heraus und fast sofort in einen Seven zu steigen. Jetzt fühle ich mich wie zwei Zoll vom Boden entfernt, völlig ungeschützt und in einem Fahrzeug mit einer Motorhaubenlänge, die an mein erstes Auto erinnert - ein alter

at corresponding prices. Now we are in the internet age, of course, there is an unlimited supply of information to help with my choice including tons of stuff on good old Youtube. There are currently five main models to choose from with the numbers 270, 310, 360, 420 and 620. So what is the significance of the model numbers? Put simply, each number represents the Brake Horsepower (BHP) per ton. The car weighs approximately half a ton so divide the model number by two to get the BHP. So for example, the 270 has 135BHP and the 620 has 310BHP. Looking at relative performance levels and my budget, I notionally selected the 360. A quoted 0-60mph time

of 4.8 seconds sounded well rapid enough for me. By comparison, the 420 is a whole second quicker which sounds pretty scary and the 620 does it in a mental 2.8 seconds and for me, that model belongs on a race track.

Testing, Testing

Right, I now have a model in mind, so time to organise a test drive. Unsurprisingly, there are only five dealers in the whole UK and with the majority being either „down south“ or in Scotland, I considered myself fortunate that I only had to travel 50 miles to my „local“ dealership in Cheshire. I booked myself in with the Oakmere Motor Group on Saturday 01st September 2018 who confirmed I would be able to drive both a 360 and a 310 so I could make a comparison. I would have normally travelled there in my

Audi, but Emma had borrowed this for a family trip so I took the Mini. Although modern Minis are not particularly small compared to the original, getting out of that and almost immediately into a Seven was pretty daunting. Now I feel like I'm about two inches from the ground, totally exposed and in a vehicle with a bonnet length that was



Eine angegebene 0-60 mph Zeit von 4,8 Sekunden klang für mich gut und schnell genug.

A quoted 0-60mph time of 4.8 seconds sounded well rapid enough for me. hands ...“

Mk II Ford Capri.

Verkäufer Steve hatte mir den Weg zu einigen schönen kurvenreichen Landstraßen gezeigt, aber als ich vom Vorplatz auf den Asphalt fuhr, konnte ich nicht anders, als enttäuscht zu sein. Ich fühlte mich einfach wie in einem Gokart. Warte mal, ich dachte, gib der Sache eine Chance, Mann. Als ich von der Hauptstraße auf einen relativ viel ruhigeren Feldweg abbog, konnte ich endlich das Gaspedal öffnen und wow! Ich war nicht mehr in einem Gokart, sondern in einer unglaublichen Maschine, die auf eine Art und Weise handelte, die ich mir nie hätte vorstellen können. Ich bin nicht verrückt geworden, aber alle Zweifel wurden plötzlich durch die schiere Fahrfreude weggespült. Dies war das 360er Modell und ich wusste, dass es mehr als stark genug für mich war. Ich konnte dann einen 310er testen, der genauso schnell zu sein schien, obwohl es einige wesentliche Unterschiede zwischen den beiden Autos gab. Der 310 hatte die R-Pack-Spezifikation, die auf die Rennstrecke ausgerichtet ist, und der 360 hatte das straßenorientierte S-Pack. Zusätzlich hatte der 360 die Option eines breiten Fahrgestells mit abgesenktem Boden, was bedeutete, dass ich viel mehr Platz hatte und die konventionellen Sitze und die Trägheitsrollen-Gurte einfach für eine Plüschfahrt sorgten. Mit weniger als zwei Metern Höhe und in einigermaßen gutem Zustand betrachtete ich mich nicht als groß, aber ich fand das Standardchassis der 310 restriktiv. Auch das Sitzen



reminiscent of my first car – an old Mk II Ford Capri.

Salesman Steve had given me directions to some nice winding country roads, but as I pulled out of the forecourt onto the asphalt, I couldn't help being disappointed. I just felt like I was in a go-kart. Hang on, I thought, give it a chance man. Turning off the main road onto a relatively much quieter country lane, I was finally able to open the throttle and wow! I was no longer in a go-kart but in an incredible piece of machinery that handled in

a way I could have never imagined. I didn't go crazy, but all doubts were suddenly washed away in the sheer driving pleasure. This was the 360 model and I knew it was more than powerful enough for me. I was then able to test a 310, which seemed just as quick although there were some key differences between the two cars. The 310 had the R Pack specification which is race track oriented and the 360 had the road oriented S Pack. Additionally, the 360 had the wide chassis option with a lowered floor, which meant I had much more room and the conventional seats and inertia reel seatbelts just made for a plush ride. At under six feet tall and in reasonably good shape, I don't consider myself large, but I found the standard chassis of the 310 restrictive. Also, sitting on a seat not dissimilar to the one I have at my local football club and held in place with a seatbelt that looked

auf einem Sitz, der dem meines örtlichen Fußballvereins nicht unähnlich ist und der mit einem Sicherheitsgurt gehalten wird, der aussieht, als gehöre er zu einem Fallschirm, war nicht gerade eine angenehme Erfahrung. Dieses Auto hat natürlich seinen Platz auf einer Rennstrecke, es ist nur etwas, mit dem ich nicht viel Erfahrung habe, und ich habe auch nicht vor, das Auto routinemäßig auf diese Art und Weise zu benutzen.

Trotzdem hatte ich beide Arten von Setups erlebt und hatte generell viel Spaß und eine gute Grundlage für meine Kaufentscheidung. Als ich nach den Testfahrten mit den Verkäufern Steve und Simon sprach, stellte ich fest, dass Steve selbst eines gebaut hatte und ich war von meiner Fähigkeit, ein eigenes Set zu bauen, überzeugt, als er es einfach als „nur ein großes Meccano-Set“ beschrieb. Nachdem ich die Reise dorthin in Emmas Mini gemacht hatte, erinnerte mich das an das Meccano-Set, das ich als kleiner Junge hatte, und an die Geschichte, die ich in der mitgelieferten Literatur gelesen hatte, dass der Architekt des Mini, Sir Alec Issigonis, bei seinem Rückzug aus British Leyland ein Meccano Grand Deluxe Nr.10-Set geschenkt bekam. Wie viele Erfinder und Ingenieure vor ihm verbrachte Issigonis einen Großteil seiner Kindheit damit, an Meccano-Sets zu basteln, und man sagt, dass seine Vielseitigkeit sowohl als Lehrspielzeug als auch als Konstruktionswerkzeug ihm bei der Konstruktion des Mini-Abwasserbehälters geholfen haben soll.

Entscheidungen, Entscheidungen

Auf die höherwertigen Optionen 420 und „mentale“ 620 hatte ich bereits verzichtet, und nachdem ich die Modelle 310 und 360 getestet hatte, hätte mir eine einfache, binäre Entscheidung bleiben müssen. Viele Leute sagen, dass der 310er das ideale Straßenauto ist, und da ich mich schwer tat, einen wirklichen Unterschied zwischen den beiden Modellen, die ich fuhr, zu erkennen, entschied ich mich zunächst für den 310er. Ein paar Wochen später fuhren Emma und ich zusammen mit unseren Freunden Kristian und Sarah nach Cheshire, um das Geschäft zu besiegeln. Nun hatte ich zufällig ein Auto im Ausstellungsraum gesehen, das eine grüne und gelbe Karosserie hatte, die Ähnlich, aber nicht identisch mit dem war, was ich wollte, aber es hatte rote Ledersitze und ein rotes Armaturenbrett, das ich einfach haben musste, damit es wie das Auto von The Prisoner aussah. Ich spezifizierte auch ein rotes Getriebetunnel-Oberteil sowie das breite Chassis und das abgesenkte Bodensetup, das ich an dem getesteten S-Pack-Auto haben wollte, sowie den speziellen Draper-Werkzeugsatz, der so ziemlich alles enthalten sollte, was



like it belonged to a parachute did not make for such an enjoyable experience. This car does of course have its place on a racetrack, it is just something I don't have a lot of experience of, nor am I planning to routinely use the car in this fashion.

Nevertheless, I had experienced both types of setup and generally had a lot of fun as well as cementing my decision to make a purchase. Talking to salesman Steve and Simon after the test drives, I discovered that Steve had actually built one himself and I was reassured of my capability to build my own when he described it simply as „just a big Meccano set“. Having made the journey there in Emma's Mini, it reminded me of the Meccano set I had as a young boy and the story I read in the supplied literature that the architect of the Mini, Sir Alec Issigonis was presented with a Meccano Grand Deluxe No.10 set on his retirement from British Leyland. Like many inventors and engineers before him, Issigonis spent much of his childhood tinkering with Meccano sets and it is said that its versatility

as both an instructional toy and engineering design tool actually helped him design the Mini's sump gearbox.

Decisions, Decisions

I had already dispensed with the higher end 420 and „mental“ 620 options, and having tested the 310 and 360 models, I should have been left with a simple, binary decision. Many people say that the 310 is the ideal road car and as I struggled to detect a real difference between the two models I'd driven, I initially went for the 310. A couple of weeks later, Emma and I along with our friends Kristian and Sarah, headed over to Cheshire to seal the deal. Now, I'd happened to see a car in the showroom which had green and yellow bodywork which was similar, but not identical to what I wanted, but it had red leather seats and a red dashboard which I just had to have to make it look like The Prisoner's car. I also specified a red transmission tunnel top as well as the wide chassis and lowered floor setup that I'd liked on the S Pack car I'd tested, as well as the specific Draper tool kit that should contain just about everything I needed to put the car together. Kerching!

Although I'd signed up for the road specific 310 S Pack, there was still a doubt in the back of my mind that I'd made the right choice. With an estimated delivery lead-time of ten months, it wouldn't be too late at this point to change my mind, so Kristian and I took out the 360 for a final test drive. Over the next

... und ein rotes Armaturenbrett, das ich einfach haben musste, damit es wie das Auto von The Prisoner aussah.

... but it had red leather seats and a red dashboard which I just had to have to make it look like The Prisoner's car.



ich zum Zusammenbau des Autos brauchte. Kerching! Obwohl ich mich für den straßentauglichen 310 S Pack entschieden hatte, hatte ich immer noch Zweifel, ob ich die richtige Wahl getroffen hatte. Bei einer geschätzten Lieferzeit von zehn Monaten wäre es zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu spät, meine Meinung zu ändern, also nahmen Kristian und ich den 360 für eine letzte Testfahrt heraus. In den nächsten Tagen überdachte ich meine Entscheidungen und beschloss, einige Änderungen vorzunehmen. Ich wollte nicht bereuen, dass ich mich nicht für den größeren Motor entschieden hatte, nicht unbedingt, weil der 310er nicht schnell genug war, aber ich mochte einfach die Sicherheit des Zwei-Liter-Aggregats und die Tatsache, dass es mühelos im Verkehr und auch auf der offenen Straße herumtüteln konnte. Außerdem, nachdem ich das rote Tunneldeckel mit der Begründung fallen ließ, dass es einfach „zu viel Rot“ sei und beschloss, etwas Geld zu sparen, indem ich nicht den vorgeschriebenen Werkzeugsatz mitnahm, war der Anstieg des Gesamtpreises für das Upgrade auf die 360 relativ gering.

Beil dich und warte!

Es ist also Mitte September und ich habe meine Änderungen an der Spezifikation vorgenommen und den überarbeiteten Preis vereinbart. Jetzt muss ich nur noch warten ... und warten. Nach all der Aktivität des Testens, der Auswahl und der Bestellung des Dings war das Warten schmerzhaft. Ich blieb in regelmäßigem Kontakt mit Steve, um sicher zu gehen, dass alles in Ordnung ist und es gab natürlich genügend Zeit, die verschiedenen Bedienungsanleitungen und die Test- und Registrierungsunterlagen herunterzuladen und zu lesen. Die ursprünglich geschätzte Vorlaufzeit von zehn Monaten sah eher nach acht Monaten aus, so dass ich mich auf eine Lieferung gegen Ende April 2019 geeinigt hatte.

In der Woche vor dem Kongress 2019 rief mich Steve mit „guten Nachrichten“ an. Der geplante Liefertermin wäre nun der 08. April, der Montag, an dem wir aus Nordwales nach Hause fahren sollten. Ich schaffte es, einen Liefertermin am frühen Nachmittag auszuhandeln, was bedeutete, dass wir unsere Entschuldigung dafür finden mussten, Portmeirion am Montag früh zu verlassen, und wir kamen kurz vor 14:00 Uhr nach Hause, um den vor dem Haus geparkten Caterham-LKW zu finden. Mit der Hilfe eines Nachbarn konnten wir das Chassis in die Garage schaffen, das hintere Ende auf Achsständer stellen und das vordere Ende vorübergehend auf ein paar gestapelten Rädern abstellen. Den Rest des Getriebes in die Garage zu bringen war einfach und dann gab es nur noch das kleine Problem, dass wir den Motor nicht haben konnten, weil das falsche Gerät verschickt worden war. Nachdem ich einen Großteil meiner Karriere in der IT-Branche verbracht hatte, wurde ich mit der Entdeckung unterhalten, dass ein Stromausfall einige IT-Systeme in der Fabrik beeinträchtigt hatte und folglich ein 420er Motor geladen worden war. Als ich mit der Fabrik sprach, schlug ich vor, ihn einfach zu behalten, aber das hätte aus zwei Gründen nie funktioniert: Erstens gehörte er einem anderen Kunden und zweitens benötigte er ein Sechsgang-Getriebe, und da ich nur den serienmäßigen

Ich wollte nicht bereuen, dass ich mich nicht für den größeren Motor entschieden hatte, nicht unbedingt, weil der 310er nicht schnell genug war.

I didn't want to regret not going for the larger engine, not necessarily because the 310 wasn't fast enough

few days, I pondered over my choices and decided to make some revisions. I didn't want to regret not going for the larger engine, not necessarily because the 310 wasn't fast enough, but I just liked the surety of the two litre unit and the fact it could effortlessly potter round in traffic as well as take-off on the open road. Additionally, after I dropped the red tunnel top on the basis that there was just „too much red“ and decided to save some money by not taking the prescribed tool kit, the uplift in overall price to upgrade to the 360 was relatively minor.

Hurry up and wait!

So it's mid-September and I've made my changes to the specification and agreed the revised price. Now all I have to do is wait ... and wait. After all the activity of testing, making a choice and ordering the thing, waiting was painful. I kept in regular contact with Steve, just to make sure everything was on track and there was, of course, ample time to download and read the various instruction manuals and testing and registration documentation. The originally estimated ten months lead-time was looking more like eight months, so I'd settled on delivery being round about the end of April 2019.

In the week before the 2019 Convention, Steve rang me with „good news“. The scheduled delivery date would now be 08th April, which was the Monday we were due to travel home from North Wales. I managed to negotiate an early afternoon delivery slot, which meant that we had to make our excuses for leaving Portmeirion early on the Monday and we arrived home at just before 14:00 to find the Caterham truck parked outside the house. With the help of a neighbour, we were able to handle the chassis into the garage, get the back end onto axle stands and temporarily rest the front end on a couple of stacked up wheels. Getting the rest of the gear into the garage was straightforward and then there was just the small issue of not being able to have the engine because the wrong unit had been despatched. Having spent a large proportion of my career working in IT, I was entertained to discover that a power failure had affected some IT systems in the factory and consequently, a 420 engine had been loaded. On speaking to the factory, I suggested that I just keep it, but that was never going to work for two reasons: one being that it belonged to another customer and two, it required a six-speed gearbox and as I had only gone for the standard five-speed unit, it wouldn't have fitted anyway.

Nevertheless, there was plenty to be getting on with and I was reliably informed that my engine would be with me the following Monday. True to form, the delivery driver was knocking on my door at 08:00 the following Monday and dropped off the correct unit en-route to Newcastle with another 360 kit.

Just a big Meccano set?



Fünf-Gang-Motor genommen hatte, hätte er sowieso nicht gepasst.

Trotzdem gab es viel zu tun und ich wurde zuverlässig informiert, dass mein Motor am folgenden Montag bei mir sein würde. Formgetreu klopfte der Auslieferungsfahrer am darauffolgenden Montag um 08:00 Uhr an meine Tür und setzte den richtigen Motor mit einem weiteren 360er-Kit auf dem Weg nach Newcastle ab.

Nur ein großes Meccano-Set?

Willst du mich verarschen? Meine frühe Reaktion auf die Realität dieses Dings, verglichen mit den Anweisungen, war bestürzend. Es gibt zwei Hauptanleitungen zum Herunterladen: Eine ist hauptsächlich bildlich - was aus offensichtlichen Gründen das Etikett der IKEA-Anleitung anzieht -, die den Aufbau recht einfach aussehen lässt, und ein ausführlicheres, „wortreiches“ Dokument mit weniger Details und Fotos statt Illustrationen. Als erstes habe ich gelernt, beide Sets in Verbindung miteinander zu verwenden und mich daran zu erinnern, dass die IKEA-Sets eher für den 1600 Sigma-Motor (270 und 310 Modelle) als für die Zweiliter-Duratec-Version spezifisch sind, die ich für das 360er-Modell ausgewählt hatte

Einige Teile der Konstruktion schienen einfach zu sein. Zum Beispiel lief der Bau der Vorderradaufhängung und der Radnaben sehr gut, aber dann hatte ich mit der Zahnstange und meiner Unfähigkeit, den mitgelieferten Bolzen durch das zugehörige Kreuzgelenk zu bekommen, zu kämpfen.

Nachdem der Bolzen durcheinander gebracht wurde, würde sich die Antwort auf das Problem als sehr einfach erweisen: ein größeres Loch durch die Verbindung bohren. Dies schien mir eine ziemlich brutale Lösung zu sein, die nicht zu meinen Kindheitserinnerungen an Meccano passte, wo alle Bolzen durch alle Löcher passten. Ich brauchte nur den Anweisungen zu folgen und schon war es geschafft!

Ich entdeckte auch, dass einige der Anweisungen

Willst du mich verarschen? Meine frühe Reaktion auf die Realität dieses Dings, verglichen mit den Anweisungen, war bestürzend.

Are you kidding me? My early reaction to the reality of this thing compared to the instructions was one of dismay.

Are you kidding me? My early reaction to the reality of this thing compared to the instructions was one of dismay. There are two main instruction manuals available to download: one is mainly pictorial - which attracts the label of the IKEA instructions for obvious reasons - that makes the build look quite straightforward, and a more detailed, „wordy“ document with a lower level of detail and photographs rather than illustrations. The first thing I learned was to use both sets in conjunction with each other and to remember that the IKEA set are more specific to the 1600 Sigma engine (270 and 310 models) rather than the two-litre Duratec version that I had selected by going for the 360 model.

Some parts of the build seemed easy. For example, building the front-end suspension and wheel hubs went really well, but then I struggled with the steering rack and my inability to get the supplied bolt through the associated universal joint.

After making a mess of the bolt, the answer to the problem would prove to be very simple: drill a bigger hole through the joint. This seemed to me to be a rather brutal solution that was not in keeping with my childhood memories of Meccano where all the bolts fitted through all the holes. All I had to do was follow the instructions and hey presto!

I also discovered that some of the instructions are behind the evolution of the design. As another example, the illustrations show the windscreen washer bottle as residing in the engine compartment, but it is now in the boot. A simple piece of detective work confirmed this - I just traced the hose from the washer jet into the boot compartment - and then found an extra set of photographs that show how to make the installation.

As someone who has made my living designing and implementing complex IT solutions (and suffering from the effects of projects going wrong), I'm used to dealing with accurate and up to date technical designs and specifications, so this was somewhat alien to me. This frustrated me in the early stages of the build and I struggled to agree with the Meccano analogy.

This is the Therapy Zone

Right, time to take a step back. I'm not building a complex IT solution, I'm an enthusiastic amateur „engineer“ who is building a kit car ... in my garage ... and it's supposed to be fun for goodness sake! Before I started this project, if someone had said to me - look, you won't be able to use the published instructions as an absolute prescription, then I might have started off with a different attitude. Being

hinter der Entwicklung des Designs stehen. Als weiteres Beispiel zeigen die Abbildungen die Scheibenwaschflasche, wie sie sich im Motorraum befindet, jetzt aber im Kofferraum steht. Ein einfaches Stück Detektivarbeit bestätigte dies - ich habe gerade den Schlauch von der Waschdüse in den Kofferraumraum verfolgt - und fand dann einen zusätzlichen Satz Fotos, die zeigen, wie die Installation durchgeführt wurde.

Als jemand, der seinen Lebensunterhalt mit dem Entwurf und der Implementierung komplexer IT-Lösungen verdient hat (und unter den Auswirkungen von schiefgelaufenen Projekten leidet), bin ich es gewohnt, mit genauen und aktuellen technischen Entwürfen und Spezifikationen umzugehen, daher war mir dies etwas fremd. Das hat mich in der Anfangsphase des Baus frustriert und ich hatte Mühe, mich mit der Meccano-Analogie zu arrangieren.

Dies ist die Therapiezone

Richtig, Zeit, einen Schritt zurückzutreten. Ich baue keine komplexe IT-Lösung, ich bin ein enthusiastischer Amateur-„Ingenieur“, der in meiner Garage ein Kit-Car baut ... und es soll Spaß machen, um Himmels willen! Hätte mir vor Beginn des Projekts jemand gesagt - schau, du kannst die veröffentlichte Anleitung nicht als absolutes Rezept verwenden, dann hätte ich vielleicht mit einer anderen Einstellung begonnen. Wenn man mir sagt, dass man, wenn etwas nicht so läuft, wie man es vielleicht erwartet hat, innehalten, nachdenken und sich das Endergebnis vorstellen muss und herausfinden muss, wie man dorthin kommt, klingt das wirklich ziemlich einfach, und während ich vielleicht versuche, meine Frustration zu verteidigen, die auf meinem Wunsch basiert, den perfekten Job zu machen, war das, was ich wirklich brauchte, eine Änderung der Perspektive.

Schauen wir uns also die zusätzlich verfügbare Hilfe und Unterstützung an. Jeder, der einen Caterham gebaut hat, muss mit Derek in der Caterham-Fabrik Kontakt gehabt haben oder zumindest auf ihn aufmerksam geworden sein. Derek ist die Quelle des Wissens, wenn es darum geht, diese Dinge zu bauen. Ich hatte am Tag der Auslieferung des Wagens ein kurzes Gespräch mit ihm geführt, weil der falsche Motor geliefert wurde, aber ich hatte nicht erwartet, wie viel Interaktion ich mit ihm im Laufe des Baus haben würde. Wir tauschten verschiedene E-Mails aus, um ein paar fehlende Teile auszusortieren, die normalerweise am nächsten Tag auftauchten, und in der Anfangsphase des Baus war es einfacher, eine Frage zu stellen, wenn ich auf etwas Unerwartetes stieß, als es einfach selbst herauszufinden. Mit dem Fortschreiten des Builds wurde ich jedoch selbstbewusster in meinem eigenen Urteilsvermögen, und meine Mail-Austausche entwickelten sich von einem einfachen „Wie mache ich das...?“ zu „Ich habe ein Problem damit und ich denke, ich



told that when something doesn't go as you might have anticipated, you'll need to pause, think, and visualise the end result and figure out how to get there, sounds really rather simple and while I might attempt to defend my frustration based on my desire

to do the perfect job, what I really needed was a change in perspective.

So let's have a look at the additional help and support available. Everyone who has built a Caterham must have been in contact with Derek in the Caterham factory, or at least be aware of him. Derek is the fount of knowledge when it comes to building these things. I'd had a brief conversation with him on the day the car was delivered, due to the wrong engine being supplied, but I hadn't anticipated the level of interaction I would have with him over the course of the build. We swapped various emails to sort out a few missing bits and pieces which usually turned up the day after and in the early stages of the build it was easier to ask a question when I came across something unexpected, rather than just figure it out for myself. As the build progressed though, I became more confident in my own judgement and my mail exchanges evolved from a simple „how do I do ... ?“ to „I've got an issue with this and I think I should do this to sort it ...“. This usually prompted the response „you are correct“, so I knew I was heading in the right direction!

There are also a number of excellent online discussions and blogs, often with elaborate descriptions and helpful photographs. Seeing the quality of some of these entries made we wonder how much time some people invested in documenting their journeys in addition to actually building a car. Nevertheless, they have proved to be extremely useful. There is one particular build

sollte das tun, um es zu klären ...“. Dies führte normalerweise zu der Antwort „Sie haben Recht“, also wusste ich, dass ich in die richtige Richtung ging!

Es gibt auch eine Reihe von ausgezeichneten Online-Diskussionen und Blogs, oft mit ausführlichen Beschreibungen und hilfreichen Fotos. Wenn man die Qualität einiger dieser Einträge sieht, fragt man sich, wie viel Zeit manche Menschen neben dem eigentlichen Bau eines Autos auch in die Dokumentation ihrer Reisen investiert haben. Dennoch haben sie sich als äußerst nützlich erwiesen. Es gibt ein bestimmtes Bau-Protokoll, das ich gerne gelesen hätte, bevor ich angefangen habe. Als ich ein Foto von genau dem Bolzen sah, den ich beim Versuch, ihn in das Kardangelenke der Zahnstange zu bekommen, verstümmelt hatte, bevor ich das Loch einfach größer machte, konnte ich meine „Dummheit“ entschuldigen, da ich eindeutig nicht der einzige war, der es getan hatte. Ich hätte auch nicht den Fehler gemacht, denn das hätte mir im Voraus gesagt, was ich tun sollte. Viele der Blogs verwiesen auch auf zusätzliche Fotos und Diagramme, die Derek geliefert hatte, so dass ich weiter beruhigt war, dass ich nicht der einzige war, der ähnliche Fragen stellte.

Ein unerwarteter Nebeneffekt eines der Blogs war die Bildung von etwas namens Caterham Therapy Group (CTG), die eine Ansammlung von aktuellen oder neueren Bauherren sowie ein ausgebildeter Kfz-Mechaniker und Zweitbauern ist. Ich habe diese spezielle Diskussionsgruppe nicht genutzt - und es ist eine lose Verbindung, die ich kenne - aber sie erinnerte mich an The Therapy Zone in der Episode Free For All.

Ich kenne jede Schraube und jedes Rädchen...

Auf einer meiner frühen Versammlungen nahm ich, da ich dachte, dass ich viel über The Prisoner wüsste, an einem Quiz teil, nur um traurigerweise von der Schwierigkeit der Fragen enttäuscht zu sein, eine davon war „Was ist die Motornummer der Lotus-Sieben? Jetzt

Ein unerwarteter Nebeneffekt eines der Blogs war die Bildung von etwas namens Caterham Therapy Group

An unexpected side effect of one of the blogs has been the formation of something called the Caterham Therapy Group

log that I wish I'd read before I started. Seeing a photograph of the very bolt I had mangled while trying to get it into the steering rack universal joint before simply making the hole bigger allowed me to excuse my „stupidity“ as I was clearly not the only one who had done it. I would have also, not made the mistake as this would have told me what to do in advance. Many of the blogs also pointed to additional photographs and diagrams that Derek had supplied, so I was further reassured that I wasn't the only one asking similar questions.

An unexpected side effect of one of the blogs has been the formation of something called the Caterham Therapy Group (CTG), which is a collection of current or recent builders as well as a trained motor mechanic and second-time builder. I haven't used this particular discussion group - and it's a loose association I know - but it reminded me of The Therapy Zone in the episode Free For All.

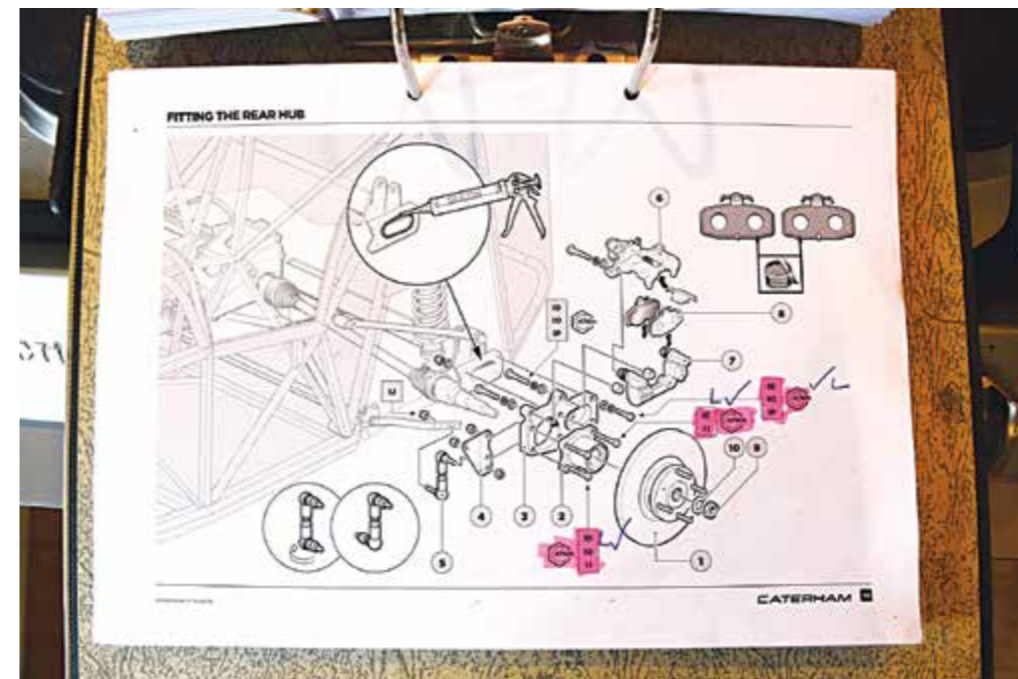
I know every nut and bolt and cog ...

At one of my early conventions, thinking that I knew a lot about The Prisoner, I took part in a trivia quiz, only to be sadly disappointed with the difficulty of the questions, one of them being „what is the engine number of the Lotus Seven?“. I do, of course, now know that it is 461034TZ as quoted in Many Happy Returns and I love the way Mrs Butterworth says „Marvellous“ after Number Six barks out the details. I could also tell you the engine number of my car as well as the chassis number, but do I know every nut and bolt and cog as Number Six informs the future Number Two when he tells her that he built the car with his own hands?

Hardly likely. I would say I know hundreds of nuts, bolts, washers, rivets and various fixings as well as major components and how they fit together, but I don't really know many cogs as they are concealed

within the engine and gearbox etc. A little pedantic on my part, but it made me wonder what the kit build would have been like circa 1967 when Number Six would have built a Lotus Seven S2. I shall have to do some research on that front (and yes, I know there were two Lotus models used in The Prisoner, the S2 and 105E but that's just being picky!).

Cogs aside, I did build the thing almost exclusively with my own hands. Fitting the engine is clearly not a solo enterprise and so my good friend Kristian was on hand for the preparatory stages of connecting the engine and gearbox together and then working the engine crane - I managed to loan one from a local garage that services our other cars - as I manoeuvred the unit



weiß ich natürlich, dass es 461034TZ ist, wie in Many Happy Returns zitiert wird, und ich liebe die Art und Weise, wie Frau Butterworth „wunderbar“ sagt, nachdem Nr. 6 die Details bellt. Ich könnte Ihnen auch die Motor- und Fahrgestellnummer meines Autos nennen, aber kenne ich jede Schraube und jedes Rädchen, wenn Nr. 6 die zukünftige Nr. 2 informiert, wenn er ihr sagt, dass er das Auto mit seinen eigenen Händen gebaut hat?

Wohl kaum. Ich würde sagen, ich kenne hunderte von Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Nieten und verschiedene Befestigungen sowie wichtige Komponenten und wie sie zusammenpassen, aber ich kenne nicht wirklich viele Zahnräder, da sie im Motor und Getriebe etc. versteckt sind. Etwas pedantisch meinerseits, aber ich fragte mich, wie der Bausatz wohl um 1967 gewesen wäre, als Nr. 6 einen Lotus Seven S2 gebaut hätte. Ich werde ein paar Nachforschungen an dieser Front anstellen müssen (und ja, ich weiß, dass es zwei Lotus-Modelle gab, die in The Prisoner verwendet wurden, den S2 und den 105E, aber das ist einfach nur wählerisch!)

Abgesehen von den Rädchen, habe ich das Ding fast ausschließlich mit meinen eigenen Händen gebaut. Die Montage des Motors ist eindeutig kein Solounterfangen und so war mein guter Freund Kristian bei den Vorbereitungen für die Verbindung von Motor und Getriebe und die Arbeit am Motorkran - ich konnte mir einen von einer örtlichen Werkstatt, die unsere anderen Autos wartet, ausleihen - dabei, als ich das Gerät an seinen Platz manövrierte. Nachdem ich zuvor viele Online-Inhalte als sehr hilfreich gelobt hatte, las ich auch einige Horror-



into place. Having previously praised a lot of online content as very helpful, I'd also read some horror stories about getting the engine in and lined up with the mountings as well as watching some time-lapse build footage on Youtube, where people just seemed to have completely ignored the build sequence and ended up making a right mess. Getting the engine and gearbox off the ground, lowering the assembled unit and feeding the gearbox into the transmission tunnel was a slow and deliberate process. While ever the engine and gearbox were effectively dangling on a piece of rope, I was pretty nervous but the installation went well and at the end of a late night, everything was bolted into place. What a sense of relief!

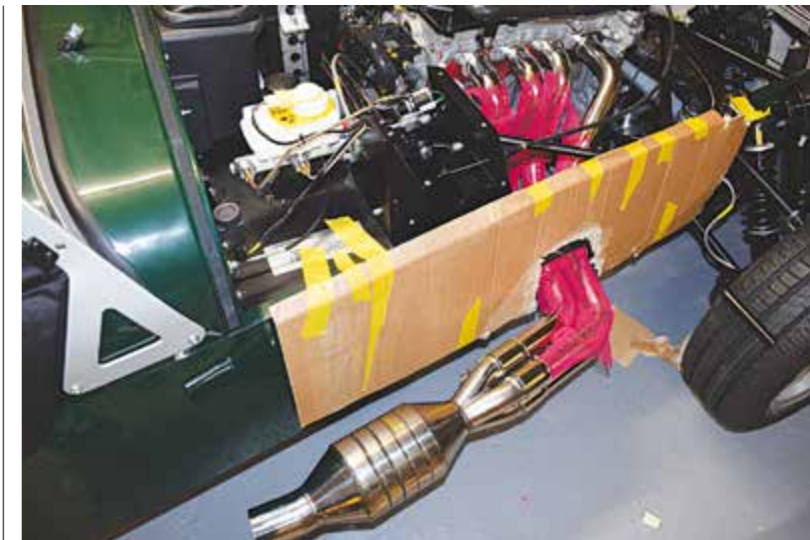
Commissioning and bleeding the brakes was

geschichten über das Einbringen des Motors und die Ausrichtung der Halterungen und sah mir einige Zeitrafferaufnahmen auf Youtube an, wo die Leute die Bau-sequenz einfach komplett ignoriert zu haben schienen und am Ende ein richtiges Durcheinander angerichtet haben. Motor und Getriebe vom Boden abzuheben, die montierte Einheit abzusenken und das Getriebe in den Getriebetunnel zu führen, war ein langsamer und bewusster Prozess. Obwohl Motor und Getriebe effektiv an einem Seil hingen, war ich ziemlich nervös, aber die Installation verlief gut und am Ende einer späten Nacht war alles verschraubt. Was für ein Gefühl der Erleichterung!

Die Inbetriebnahme und das Entlüften der Bremsen war ein weiterer Zwei-Personen-Job, also machte Kris seine Arbeit an jedem Bremsattel, während ich im Auto saß und das Bremspedal betätigte. Abgesehen davon habe ich alles andere alleine erledigt. Ich hätte idealerweise etwas Hilfe gehabt, um das Differential zu montieren, da es so schwer ist, aber da ich Zeit dafür hatte, als niemand anderes da war, habe ich ein wenig Initiative genutzt, um eine Differentialplattform auf dem Wagenheber zu bauen. Dies ermöglichte mir eine ausreichende Anschaffung, um das Gerät in eine grobe Position zu bringen und einen Schraubendreher durch das obere Bolzenloch zu stecken. Mit zwei Leuten wäre es vielleicht schneller gegangen, aber ich war mit meinem Querdenken zufrieden.

Ich habe einige gute Tipps aus meiner Internet-recherche angewandt, einschließlich der Montage der Heckflügelstützer mit gewölbten Inbusschrauben aus Edelstahl anstelle der Nieten, die bei Fabrikbauten verwendet werden. Außerdem habe ich die mit den Scheinwerferbaugruppen mitgelieferten Kabelhülsen durch Schrumpfschläuche ersetzt und die Massekabel des Blinker-Repeater in den Motorraum verlängert, anstatt den kurzen Stummel mit der Fahrradkotflügelhalterung zu verbinden, da es bei dieser Methode Zuverlässigkeitsprobleme gegeben hat. Als ich das erste Mal den Motor gestartet habe, gab es keinen Öldruck. Nachdem die Batterie dabei fast leer war, entdeckte ich in der Verkabelung zum Öldrucksensor einen Stecker, der nicht richtig saß, und als ich das sortierte, war der Öldruck in Ordnung. Da der Drucksensor einen eigenen Steckverbinder hat und sich eine überschüssige Länge der Verkabelung einfach um die Oberseite des Ölfilters gewickelt hatte, beschloss ich, den fehlerhaften Anschluss zu beseitigen, indem ich ihn herauschneide und gleichzeitig die Verkabelung kürze. Ein bisschen Löten, mehr Schrumpfschlauch und ein paar Kabelbinder später hatte ich eine viel ordentlichere Arbeit und ich hatte eine mögliche zukünftige Fehlerquelle beseitigt. Ich glaube, ich habe jetzt den Dreh raus!

Der gesamte Bau von der Anlieferung bis zur Abnahme dauerte zwölf Wochen, was ziemlich genau dem entsprach, was ich erwartet hatte, und ich war damit zufrieden. Caterham rechnet mit etwa 100 Stunden Bauzeit. Ich habe kein detailliertes Protokoll über die tatsächlich für den Bau aufgewendete Zeit geführt, aber ich schätze, dass ich ziemlich nahe an der Schätzung lag, obwohl ich wahrscheinlich weitere 20+ Stunden im Internet und per E-Mail verbracht habe.



Als ich das erste Mal den Motor gestartet habe, gab es keinen Öldruck.

another two-person job, so Kris did his stuff on each brake caliper as I sat in the car and operated the brake pedal. Apart from that, I managed everything else on my own. I would have ideally had some help to fit the differential, due to the weight of it, but as I had time to spend on it when no one else was around, I used a little initiative to build a diff-shaped platform on the trolley jack. This allowed me sufficient purchase to get the unit into rough position and stick a screwdriver through the top bolt hole. It might have been quicker with two people but I was satisfied with my lateral thinking.

I applied several good tips from my internet research including fitting the rear wing protectors in place with stainless steel, domed allen bolts rather than the rivets that are used on factory builds. I also replaced the wiring sleeves supplied with the headlight assemblies with heat shrink tubing, and extended the indicator repeater earth wires into the engine compartment rather than connecting the short stub to the cycle-wing mounting as there have been reliability issues with this method. When I first cranked over the engine there was no oil pressure. Having almost flattened the battery in the process, I discovered a connector in the wiring to the oil pressure sender that was not properly seated, so once I'd sorted this, the oil pressure was fine. I also found that as the pressure sender has its own plug connector and there was an excess length of wiring

When I first cranked over the engine there was no oil pressure.



Viel Glück mit Ihren Prüfungen

Bevor ein amateurhaft gebautes Fahrzeug für den Straßenverkehr zugelassen werden kann, muss es eine Einzelfahrzeugzulassung (IVA) durchlaufen, die vom Verkehrsministerium als Sichtkontrolle und andere Prüfungen beschrieben wird, um sicherzustellen, dass es den erforderlichen Standards entspricht. Ich hatte dies etwa einen Monat vor der geplanten Fertigstellung beantragt und auch Caterhams Post Build Check (PBC) Einrichtung genutzt, die eine empfohlene Zustandsprüfung vor der formellen IVA ist. Ich habe es geschafft, eine Woche vor der IVA eine Sitzung in Oakmere zu planen, um sicherzustellen, dass ich genügend Zeit habe, um alles zu korrigieren, was ich verpasst haben könnte. Ich hatte noch ein paar Kleinigkeiten zu erledigen - hauptsächlich Trimm und Schutz, die für die IVA erforderlich sind - aber ich war mit dem Ergebnis der PBC zufrieden.

Mechanic Roscoe war sehr hilfreich und eindeutig hervorragend in dem, was er tut. Er führte



mich durch die gesamte Checkliste, hob einige kleinere Ergänzungen hervor, die er gemacht hatte, und informierte mich darüber, was noch zu tun war. Das einzige, was wirklich Aufmerksamkeit erforderte, war die „Sauberkeit“ der Leitungen im Motorraum. Obwohl die IVA-Checkliste in diesem Punkt nicht übermäßig vorschreibend ist, machte sein Ratschlag vollkommen Sinn und er nahm sich die Zeit, mir ein anderes Auto zu zeigen, das die IVA als Beispiel durchlaufen hatte. Nach reiflicher Überlegung war der Hauptfehler, den ich gemacht hatte, der Versuch, mit dem Kabelbaum wie geliefert zu arbeiten. Ich fand es schwierig, die Kabelverbindungen rund um die Kraftstoffleitung sauber zu machen, da die Länge der verfügbaren Kabel begrenzt war. Eine einfache Logik hätte mir

simply coiled around the top of the oil filter, I decided to do away with the faulty connection by cutting it out and shortening the wiring at the same time. A bit of soldering, more heat shrink sleeving, and a few cable ties later I had a much neater looking job and I had eradicated a potential future point of failure. I think I'm getting the hang of this now!

The whole build from taking delivery to being ready for inspection took twelve weeks, which was pretty close to what I'd expected and I was happy with that. Caterham reckon on around 100 hours of build time. I didn't keep a detailed log of the actual time I spent on the build but I reckon I was pretty close to the estimate, although I probably spent another 20+ hours on the internet and email.

Good luck with your exams

Before an amateur built vehicle can be registered for road use, it has pass an Individual Vehicle Approval (IVA), which is described by the Department of Transport as a visual inspection and other tests to make sure it meets the necessary standards. I'd applied for this about a month before I planned to be ready and I'd also taken advantage of Caterham's Post Build Check (PBC) facility which is a recommended sanity check prior to the formal IVA. I managed to schedule a session at Oakmere a week before the IVA to ensure I'd have sufficient time to put right anything I might have missed. I still had a few bits and pieces to do - mainly trim and protection required for the IVA - but I was pleased with the outcome of the PBC.

Mechanic Roscoe was very helpful and clearly excellent at what he does. He took me through the whole checklist, highlighting some minor additions he had made and briefing me on what else needed doing. The only real thing needing attention was the „neatness“ of the engine compartment plumbing and wiring. While the IVA checklist is not overly prescriptive on this point, his advice made perfect sense and he took the time to show me another car that had been through IVA as an exemplar. On reflection, the main error I had made was trying to work with the wiring loom as supplied. I found it difficult to make the wiring connections around the fuel pipe neat, due to the restricted length of wiring available. Simple logic should have told me to cut the cable ties applied in the factory, unravel the mess, route the wiring and plugs away from the congested area, and re-tie everything. A couple of hours in the garage back home and it was job done.

Whenever anyone had said good luck with the

sagen sollen, dass ich die werkseitig angebrachten Kabelbinder durchschneiden, das Durcheinander auflösen, die Kabel und Stecker von der verstopften Stelle wegführen und alles neu verbinden sollte. Ein paar Stunden in der Garage zu Hause, und schon war die Arbeit getan.

Wann immer jemand viel Glück mit dem IVA-Test gesagt hatte, habe ich es mit der Antwort abgetan, dass es nicht eine Frage des Glücks sei, sondern eine einfache wissenschaftliche Tatsache, und solange ich die Dinge richtig gemacht hätte, gäbe es kein Problem. Es brachte mich auch dazu, über die Episode Der General nachzudenken: warum sagten die Dorfbewohner immer wieder „Viel Glück“ bei Ihren Prüfungen, wenn das System angeblich von einer unfehlbaren Behörde überprüft und erneut überprüft worden war? (Ich denke, das war ein Stich in ironischen Humor - Ed).

Eine Woche später war ich in der DVSA-Teststation in Beverley für meinen 07:30-Termin. „Mack“, der IVA-Prüfer, erschien genau aufs Stichwort und winkte mir, den Wagen zum Hauptprüfgelände zu bringen. Er bat mich, die Motorhaube abzunehmen und schraubte den Deckel vom Bremszylinder ab. Haben wir ein Warnlicht? Nein. OK, woher weißt du dann, dass keine Bremsflüssigkeit im System ist? Das läuft gut - ich bin erst fünf Minuten hier und es ist schon ausgefallen. Während ich die „IVA-Checkliste“ genauestens beachtet hatte, hatte ich es versäumt, die Zylinderwarnvorrichtung zu testen. Wie konnte ich nur so dumm sein, dass ich dachte. Wie auch immer, nach einer kleinen Spielerei stellte sich heraus, dass es einfach der Schwimmer war, der klebte und ein wenig Klopfen brachte das Ding zum Laufen. Puh! Vielleicht hatte ich doch Glück?

Danach ging alles glatt. Wir sprachen über den Bauprozess, über die Aufmerksamkeit, die dem Anzeichen verschiedener Schrauben und Muttern gewidmet wurde, um zu zeigen, dass die Drehmomenteneinstellungen überprüft worden waren, über die Sauberkeit des Motorraums (danke Roscoe) und darüber, was passieren würde und warum. Mack erläuterte alle Schritte im Detail und wir sprachen über Physik und Technik, einschließlich Kraftmomente, logarithmische Skalen und die Differenz zwischen Geschwindigkeit und Drehzahl als skalare und vektorielle Größen. Das Auto wurde gewogen, gemessen und die Abgasemissionen, der Geräuschpegel und die Bremsen wurden getestet. Ich saß im Auto, einen Meter über dem Boden, während die Unterseite untersucht wurde, und bediente dann verschiedene Kontrollen, um zu überprüfen, ob alles funktionierte. Der letzte Test war die Tacho-Kalibrierung. Nun war ich nervös, da der Tacho anfangs eine viel höhere Geschwindigkeit anzeigte, als er hätte anzeigen sollen. Nachdem ich ihn durch die Programmierung des korrekten, von Caterham gelieferten Codes neu kalibriert hatte, war ich ziemlich sicher, dass er korrekt war, aber ein weiterer Nachteil meiner Internetrecherche war, dass anscheinend einige Leute

Er bat mich, die Motorhaube abzunehmen und schraubte den Deckel vom Bremszylinder ab. Haben wir ein Warnlicht? Nein.

He asked me to remove the bonnet and proceeded to unscrew the lid from the brake cylinder. Do we have a warning light? No.

IVA test, I'd dismissed it with the response that it wasn't a matter of luck, but simple scientific fact and as long as I had done things correctly, there would be no problem. It also made me think about the episode The General: why did village residents keep saying good luck with your exams when the system had supposedly been checked and rechecked by an infallible authority? (I think that was a stab at ironic humour - Ed).

One week later, I was at the DVSA testing station in Beverley for my 07:30 appointment. „Mack“ the IVA Examiner appeared right on cue and beckoned to me to bring the car round to the main testing area. He asked me to remove the bonnet and proceeded to unscrew the lid from the brake cylinder. Do we have a warning light? No. OK, so how do you know if there's no brake fluid in the system? This is going well - I've only been here five minutes and it's already failed. While I'd paid rigorous attention to the „IVA Checklist“, I had neglected to test the cylinder warning device. How could I have been so daft I thought? Anyhow, after a little jiggery-pokery, it proved to be simply the float that was sticking and a little tapping got the thing working. Phew! Maybe I've had my bit of luck after all!

Things went swimmingly after that. We talked about the build process, the attention to marking up various nuts and bolts to show the torque settings had been verified and the neatness of the engine compartment (thanks Roscoe) as well as what was going to happen and why. Mack explained all the stages in some detail and we talked about physics and engineering including moments of force, logarithmic scales and the difference between speed and velocity as scalar and vector quantities. The car was weighed, measured and exhaust emissions, noise levels, and brakes were tested. I found myself sitting in the car, eight feet above the ground while the underside was inspected and then operating various controls to verify everything was working. The last test was speedometer calibration. Now I was nervous about this as the speedo was initially reading a much higher speed than it should have.





IVA-Ausfälle bei diesem Artikel hatten. Mack „fuhr“ den Wagen bis zu 70mph auf einer rollenden Straße und ich war erfreut, dass die Kalibrierung nahezu perfekt war. Weniger als eine halbe Stunde später war ich auf dem Weg nach Hause mit meinem Zertifikat.

Jetzt musste ich nur noch den Registrierungsprozess abschließen und schon war ich auf der Straße. Ich hatte mir einige Monate zuvor ein personalisiertes Nummernschild gekauft, so dass es nur noch darum ging, den Antrag auf Erstzulassung einzureichen. Das DVLA-Antragsformular hat nur 65 Fragen und erfordert die Einreichung einer ganzen Reihe von zusätzlichen Unterlagen. Nach einem etwas verwirrenden Anruf bei der DVLA rief ich Oakmere an und Shelley hat mich freundlicherweise durch den Prozess geführt.

Ich hatte gelesen, dass der Registrierungsprozess bis zu sechs Wochen dauern kann, daher war ich angenehm überrascht, als das V5-Dokument nach zwei Wochen auftauchte und ich endlich meine Nummernschilder kaufen konnte.

Fazit

Nach einigen kurzen, lokalen Fahrten machte das Auto am 12. August 2019 seine erste Fahrt nach Portmeirion Village. Unser ursprünglicher Plan war es, eine Nacht zu übernachten, aber das Wetter war allgemein mies und es wurde vorhergesagt, dass es sich verschlechtern würde, so dass es schließlich als Tagesausflug endete ... und es regnete. Ich hatte mir ein „halbes Dach“ gekauft, das viel schneller zu montieren ist als das volle Dach, und es hat den Regen gut abgehalten, abgesehen von dem wirbelnden Nebel, der von hinten hereinwehte. Es ist wahrscheinlich ein Kinderkrankheit, aber die Sicherung des Scheibenwischers ist zweimal durchgebrannt, obwohl ich sie seitdem nicht mehr benutzen musste. Abgesehen vom Wetter war die Reise angenehm genug, und ich freue mich darauf, meine nächste Reise nach Nordwales unter günstigeren Bedingungen zu unternehmen.

Ich hatte mir ein „halbes Dach“ gekauft, das viel schneller zu montieren ist als das volle Dach

I had bought a „half roof“, which is much quicker to get on than the full hood

After recalibrating it by programming the correct code supplied by Caterham, I was pretty sure it was correct, but another downside to my internet research was that quite a few people seem to have had IVA fails on this item. Mack „drove“ the car up to 70mph on a rolling road and I was pleased to find that the calibration was near perfect. Under half an hour later, I was on my way home with my certificate.

All I had to do now was complete the registration process and I would be on the road. I had bought myself a personalised number plate some months earlier so it was just a case of submitting the application for first registration. The DVLA application document has a mere 65 questions and requires submission of a whole raft of supplementary paperwork. After a somewhat confusing call to the DVLA, I called Oakmere and Shelley kindly talked me through the process. I'd read that the registration process can take up to six weeks so I was pleasantly surprised when the V5 document turned up after two weeks and I was able to go out and finally buy my number plates.

Conclusion

Following a few short, local drives, the car made its first trip to Portmeirion Village on 12th August 2019. Our original plan was to stay over for one night but the weather was generally rubbish and forecast to be getting worse, so it ended up being a day trip ... and it rained. I had bought a „half roof“, which is much quicker to get on than the full hood and it did a good job of keeping out most of the rain apart from the swirling mist that blew in from the back. It's probably a teething problem, but the windscreen wiper fuse blew twice although I've not needed to use them since. Weather aside, the trip was pleasant enough and I'm looking forward to making my next trip to North Wales in more

Während ich die letzten Worte dieses Stückes schreibe, nähert sich das Auto bei 1000 Meilen seinem ersten Service und je mehr ich dieses Ding fahre, desto mehr gefällt es mir! Ich hätte nie gedacht, dass ich so viel Spaß in einem Auto haben würde und die Erfahrung scheint mit jedem Ausflug besser zu werden. Es gab Zeiten während des Baus, in denen ich mich fragte, was ich mir vorgenommen hatte, aber umgekehrt gab es Zeiten, in denen es mir einfach nur Spaß machte, mein großes Meccano-Set zusammenzustellen. Jetzt, wo er fertig ist, sind alle Zweifel ausgeräumt - ich würde morgen noch einen weiteren bauen, und das wahrscheinlich in der Hälfte der Zeit.

Ich möchte mich bei allen Mitarbeitern der Oakmere Motor Group in Cheshire bedanken: Steve, Simon und Tom im Vertrieb, Paul und Roscoe im Service und Shelley, die mich mit den lächerlichen Zulassungsunterlagen aus dem Weg geräumt haben. Danke auch an Mack, den IVA-Prüfer, meinen guten Freund Kristian für die Hilfe bei der Motorinstallation und dem Aussortieren der Bremsen und nicht zuletzt an Derek in Caterham für seine super Hilfe und Unterstützung während des gesamten Bauprozesses. Der Mann ist eine Legende!

Als ich anfang, ernsthaft zu recherchieren, was an diesem Projekt beteiligt sein würde, stieß ich auf eine Diskussion in einem Internetforum, in der jemand seine begrenzten technischen und mechanischen Fähigkeiten erklärte und nach einer Perspektive suchte, ob er einen Seven-Build übernehmen sollte. Eine der Antworten riet ihm, „einfach weiterzumachen - es wird der beste Spaß, den man je mit Hose hat“. Ich bin geneigt, dem zuzustimmen!

Wir sehen uns: GM
Die neue Nummer 7

... nicht zuletzt an Derek in Caterham für seine super Hilfe und Unterstützung während des gesamten Bauprozesses

... and last, but not least, Derek at Caterham for his super help and support throughout the build process

favourable conditions.

As I write the final words of this piece, the car is nearing its first service at 1000 miles and the more I drive this thing, the more I like it! I never thought I would have so much fun in a car and the experience seems to get better with each outing. There were times during the build when I wondered what I'd taken on but conversely, there were times when I just thoroughly enjoyed putting together my big Meccano set. Now that it's completed, all the doubt is gone – I'd build another one tomorrow and I'd probably do it in half the time.

I would like to say a big thank you to all the folks at the Oakmere Motor Group in Cheshire: Steve, Simon and Tom in Sales; Paul and Roscoe in Service; and Shelley for sorting me out with the ridiculous registration documentation. Thanks also to Mack the IVA examiner, my good friend Kristian for help with engine installation and sorting out the brakes and last, but not least, Derek at Caterham for his super help and support throughout the build process. The man is a legend!

When I started doing serious research on what would be involved in this project, I happened across a discussion on an internet forum where someone was explaining his limited engineering and mechanical skills and looking for a perspective as to whether he should take on a Seven build. One of the replies advised him to „just get on with it – it'll be the best fun you ever have with your trousers on“. I'm inclined to agree!

Be Seeing you: GM
The new Number 7



Eine Alternative

An alternative

Morgan Threewheeler



Bilder und Text von Nils Matthias Wruck

Liebe Seven-Gemeinde,
um mich kurz vorzustellen: mein Name ist Nils Matthias Wruck, bin 26 Jahre alt und großer Caterham-Fan (wobei ich auf einen solchen noch hinarbeite).
Im Zuge meines 25. Geburtstages machte ich die „Schnuppertour“, welches das Autohaus Morgan Park Leberfinger in Hamburg anbietet, mit dem Morgan Threewheeler im September des Jahres 2018. Als kleinen Exkurs abseits des Super Sevens und deren Derivate möchte ich Euch nun meine Erlebnisse dieser Veranstaltung nahebringen.

*Dear Seven Community,
to introduce myself briefly: my name is Nils Matthias Wruck, I am 26 years old and a big Caterham fan (although I am still working towards one).
In the course of my 25th birthday I made the „trial tour“, which is offered by the car dealership Morgan Park Leberfinger in Hamburg, with the Morgan Threewheeler in September 2018. As a little excursion away from the Super Seven and its derivatives I would like to share my impressions of this event with you now.*

Es ist Samstag, der 29. September 2018 10:50, der Himmel zeigt sich bewölkt. Ich stehe mit meiner Freundin und meinen Eltern vor einem grauen Morgan Threewheeler mit brauner Lederausstattung. Er wirkt klein, historisch. Historisch sind an diesem Wagen nur die Wurzeln, welche bis 1909 zurückreichen, bekräftigt der sehr freundliche Händler. Er fährt mit einem kleinen Briefing fort, wobei auch hier wieder das Wort „klein“ passt. Lenkrad, Lenkstockhebel, modernes Schaltgetriebe und eine kleine Reihe an massiven Kippschaltern nebst Tacho und Drehzahlmesser sind in der Fahrerkabine zu finden, welche stark an die eines WK I - Fliegers erinnert. Mehr findet man nicht. Keine Weichmacher. Servolenkung? Eure Arme sind heute der Servo. ABS, ESP? Vergiss es. Vielleicht einen Bremskraftverstärker als kleinste Schnittstelle mit einem normalen Auto? Wozu hast Du denn Waden? All das passt doch auch zu einem Auto mit drei Rädern, einer stehenden Pedalerie und lediglich zwei kleinen Windabweisern, jedoch einer fanatisch anmutenden Detailverliebtheit.

Die Miete ist auf 3 Stunden begrenzt, also rein in den Morgan. Der Einstieg gestaltet sich aufgrund der Maße als nicht ganz einfach, eine gewisse Gelenkigkeit ist hier Voraussetzung. Man sitzt flach, sehr flach im Gegensatz zu einem normalen Auto. Durch fehlende Säulen eines konventionellen Autos haben Sie aber eine unübertreffliche Übersicht. Schlüssel drehen, Startknopf auf der Mittelkonsole drücken. Der von S & S zugeliesserte 2 Liter V2 Motor mit etwa 82 PS erweckt sich schüttelnd und durch die Sidepipes bollernd zum Leben. Der ganze Wagen schüttelt sich bei geringer Drehzahl und macht somit einen lebendigen Eindruck. Der erste Gang rastet sehr knackig in die 5-Gang-Box von Mazda ein und unspektakulär rollt der Threewheeler mit etwas untergefügtem Gas los.

Über Autobahn und Landstraße soll es nach Ratzeburg zu meinem Onkel gehen. Die Sonnenbrille als notdürftige Schutzausrüstung gegen die Naturgewalten muss reichen. Hat man den entsprechenden Nagel im Kopf (wie ich es auch von den meisten Lesern dieser Lektüre erwarte), reicht diese auch. Selbst bei 170 km/h, wobei man dabei an einen Unfall nicht denken sollte.

Der Morgan beweist, dass selbst 82 PS durchaus ausreichen, um die etwa 500 kg Gewicht in werksangegebenen 6 Sekunden auf 100 Sachen fliegen zu lassen. Wobei wir bei Fliegen wären: Das Fahrgefühl, angereichert durch den teils blubbernden, teils brüllenden

eine kleine Reihe an massiven Kippschaltern nebst Tacho und Drehzahlmesser sind in der Fahrerkabine zu finden, welche stark an die eines WK I - Fliegers erinnert

a small row of massive toggle switches together with speedometer and rev counter can be found in the driver's cabin, which reminds strongly of a WK 1 plane

It is Saturday, 29 September 2018 10:50, the sky is cloudy. I am standing with my girlfriend and my parents in front of a grey Morgan Threewheeler with brown leather interior. It looks small, historic. Historical are only the roots of this car, which go back to 1909, confirms the very friendly dealer. He continues with a short briefing, whereby again the word „small“ fits. Steering wheel, steering column lever, modern manual gearbox and a small row of massive toggle switches together with speedometer and rev counter can be found in the driver's cockpit, which strongly resembles that of a WK I plane. You won't find anything else. This is not for the faint of heart. Power steering? Your arms are the power steering today. ABS, ESP? Forget it. Maybe a brake booster as the smallest denominator with a normal car? What do you have calves for? All this fits a car with three wheels, a stationary pedal set and only two small wind deflectors, but with a fanatical love of detail.

The rent is limited to three hours, so let's hop in the Morgan. The entrance is not easy due to the dimensions, a certain flexibility is required. You sit flat, very flat in contrast to a normal car. But due to the missing pillars of a conventional car you have an unsurpassable overview. Turn the key, press the start button on the centre console. The 2 litre V2 engine supplied by S & S with about

82 hp comes to life shaking and rumbling through the sidepipes. The whole car shakes at low revs and makes a lively impression. The first gear engages very crisply in the Mazda 5-speed box and unspectacularly the three-wheeler rolls off with a little underfed gas.

Over highway and country road we are driving to Ratzeburg to visit my uncle. The sunglasses as makeshift protection against the forces of nature have to be sufficient. If you have the right nail in your head (as I expect most readers of this publication to have), these will do. Even at 170 km/h, although you should not think of an accident at this kind of speed.

The Morgan proves that even 82 hp is quite sufficient to let the 500 kg weight fly to 100 km/h in 6 seconds, as specified by the factory. Which brings us to flying: The driving experience, enriched by the partly



Sound und der schlichten Abwesenheit von Türen und Dach, dürfte mit dem Tieffliegen eines Doppeldeckers vergleichbar sein. Der Benzingeruch, die Aussicht, die Vibration, alles an diesem Wagen intensiviert die Fahrt. Auch die Kurvenlage ist nach meiner Einschätzung für einen Otto-Normal-Verbraucher ohne nennenswerte Erfahrung in diesem Bereich bemerkenswert. In schnelleren Kurven sollte man aber darauf gefasst sein, das Hinterrad durch Gegenlenkimpulse wieder dahin leiten zu müssen, wo es hingehört.

Des Öfteren erwischt man auf den Überholspuren der Autobahn große Kombis, in denen die werte Gattin des fahrenden Mannes offensichtlich aufgefordert wurde, diese eigenartige, aber fesche Kiste doch mit dem Smartphone zu filmen. Der Threewheeler sorgt auch in Ratzeburg für verdutzt dreinguckende und strahlende Menschen. Nein, das ist kein zu lauter AMG, getunter VW oder sonstwas, welches dem Besitzer als Persönlichkeitsprothese dient. Der Morgan löst Bewunderung, Begeisterung und Faszination aus, keine ignorierenden, wegschauenden Blicke. Neid und Morgan Threewheeler scheinen nicht vereinbar zu sein. Das Pärchen in diesem winzigen Auto braucht ganz offensichtlich kein Ego-Push, die nehmen sich ja selbst nicht zu ernst.

Nun wird auch mein Vater im Begleitfahrzeug etwas kribbelig, er möchte mal mitfahren. Trotz der amtlichen Plautze passt auch er in den Threewheeler. Nach 10 Kilometern wird es ihm aber doch etwas zu viel und er steigt wieder in seinen eigenen Wagen. Na gut, für solche Autos muss man eben geboren sein. Also wieder die vollgasfeste Freundin auf den Beifahrersitz. Die quengelnde nicht mal jenseits der 170 Sachen auf der Autobahn.

Auf der Rückfahrt werden wir sentimental. Bald ist er wieder weg, der Morgan. Resümiert man jedoch im Kopf, dass man für 150 € ein kleines Abenteuer in einem faszinierenden Auto erlebt, was einen gefühlt 100 Jahre zurückwirft und einem ein dümmliches Grinsen so lange ins Gesicht zwingt, dass es wehtut, ist es das Geld ganz klar jeden Cent wert. Und das schreibe ich als (zu diesem Zeitpunkt) knauernder Student.

Auch solltet Ihr euch früh genug an Morgan Park Leberfinger wenden, um einen Termin für eine Ausfahrt zu vereinbaren. Diese sind schnell vergriffen. Auch wenn das Wetter zum vereinbarten Termin nicht mitspielen sollte, hat das höchst kompetente und freundliche Team des Morgan Park's immer eine

Neid und Morgan Threewheeler scheinen nicht vereinbar zu sein.



Envy and Morgan Threewheeler seem to be incompatible

bubbling, partly roaring sound and the simple absence of doors and roof, should be comparable to the low flying of a biplane. The smell of petrol, the view, the vibration, everything about this car intensifies the ride. In my opinion, the cornering is also remarkable for a normal consumer with no significant experience in this area. But in faster corners you should be prepared to have to guide the rear wheel back to where it belongs by counter-steering impulses.

Often, you can find big station wagons in the fast lanes of the motorway, in which the wife of the man driving the car was apparently asked to film this strange, but smart car with her smartphone. The threewheeler also makes

people in Ratzeburg look stunned and beaming. No, this is not a too noisy AMG, tuned VW or anything else, which serves the owner as a personality extension. The Morgan triggers admiration, enthusiasm and fascination, not ignorant, staring away. Envy and Morgan Threewheeler seem to be incompatible. The couple in this tiny car obviously do not need an ego push, they do not take themselves too seriously.

Now my father who was driving the support vehicle is also getting a little antsy, he would like to take a ride. In spite of his enormous belly, he also fits into the threewheeler. But after 10 kilometers it becomes a bit too much for him and he gets back into his own car. Well, you have to be born for these kind of cars. So back to the full throttle girlfriend on the passenger seat. She didn't even complain about the highway above 170 km/h.

On the way back we get sentimental. He'll be gone soon, the Morgan. But

if one sums up in one's head that for 150 € one experiences a little adventure in a fascinating car, which feels like a 100 years back and forces a stupid grin in one's face for so long that it hurts, it is clearly worth every cent. And I write this as a (at this point) broke student.

You should also contact Morgan Park Leberfinger early enough to make an appointment for a ride. These are quickly sold out. Even if the weather does not play along at the agreed date, the highly competent and friendly team at Morgan Park's always has a satisfactory solution

zufriedenstellende Lösung parat.

Fazit: Ein Auto wie ein edler Single Malt. Herzlich, Ehrlich, ein Genußmittel. Es ist schwierig ihn zu beschreiben, man muss ihn erleben. Und mein Rat an Euch, werde Leser: Erlebt ihn mal. Solch ein Auto als Alternative zum ikonischen Seven sehen? Mitnichten. Beide Autos haben Ihren ganz eigenen Charakter, wobei eine direkte Vergleichbarkeit meines Erachtens nicht gegeben ist. Zu groß sind die technischen Unterschiede, die Anwendungsbereiche. Es ist eben eine Frage des Geschmacks. Wofür ich mich persönlich entscheiden würde? Doch lieber den Caterham. Er bietet einfach ein weniger mehr Möglichkeiten, andere Emotionen ruft er in mir hervor. Und es ist eben Geschmacksache. ■

Ein Auto wie ein edler Single Malt

A car like a noble single malt

ready.

Conclusion: A car like a noble single malt. Cordial, honest, a treat. It's difficult to describe, you have to experience it. And my advice to you, dear readers: Experience it. Do you see such a car as an alternative to the iconic Seven? Not at all. Both cars have their very own character, although in my opinion there is no direct comparison. The technical differences, the areas of application are too great. It is simply a question of taste. What would I personally choose? But rather the Caterham. It simply offers a few more possibilities, other emotions it triggers in me. And it is a matter of taste. ■



CATERHAM – DINO

Wolfgang Becker turns 70

Eine kleine Story von Kurt Hoffmann

Wolfgang Becker , Düsseldorf -
NEIN, nicht der Auto Becker.

Obwohl er und seine Frau Marianne viele Jahre bei AUTO BECKER gearbeitet haben.

Wolfgang war dort Einkaufs- und Verkaufsleiter für die BRITISCHEN Fahrzeuge die ihm sehr am Herzen liegen.

Alteingesessene Autohändler Britischer Marken kennen ihn in Deutschland oder haben zumindest schon mal von ihm gehört.

Ansprechpartner bei YOKOHAMA, BILSTEIN oder AUTO BILD schätzen

Wolfgang Becker , Düsseldorf - NO, not the Auto Becker.

Although he and his wife Marianne worked for many years at AUTO BECKER.

Wolfgang worked there as purchasing and sales manager for the UK vehicles which are very dear to him.

Long-established car dealers for British brands know him in Germany or at least have heard of him.

Contact persons at YOKOHAMA, BILSTEIN or AUTO



BILD appreciate him. Vehicles like MORGAN, TVR, PANTHER, JAGUAR, MG, TRIUMPH, WESTFIELD and of course CATERHAM are his passion. Wolfgang has a NETWORK in the UK which is very impressive. He goes into all the factories and knows the people at the race tracks. If you want to walk with Wolfgang around a classic car show or through a paddock you need a lot of time. You can't walk 50 meters with him without being addressed or without him telling a suitable story about a certain car. Wolfgang was the FIRST to bring a CATERHAM to Germany and organize the distribution in Germany. We also have him to thank for the German CATERHAM racing series, the CATERHAM -

ihn. Fahrzeuge wie MORGAN, TVR, PANTHER, JAGUAR, MG, TRIUMPH, WESTFIELD und natürlich CATERHAM sind seine Leidenschaft.

Wolfgang hat ein NETZWERK in UK was sich sehen lassen kann.

Er geht in alle Fabriken rein und kennt die Leute an den Rennstrecken.

Wer mit Wolfgang über eine Oldtimer Messe oder durch ein Fahrerlager gehen will braucht viel Zeit.

Keine 50 Meter kann man mit ihm laufen, ohne das er angesprochen wird oder ohne das er eine passende Story über ein bestimmtes Fahrzeug erzählen könnte.

Wolfgang war der ERSTE, der einen CATERHAM nach Deutschland geholt hatte und den Vertrieb in Deutschland organisiert hatte.

Auch die Deutsche CATERHAM Rennserie, die CATERHAM - YOKOHAMA Challenge haben wir ihm zu verdanken. Er ist selbst in der Deutschen Meisterschaft gestartet und war dort recht erfolgreich. Später ist er zusammen mit KURT HOFFMANN auf einem CATERHAM CSR 260 in der EUROPAMEISTERSCHAFT gefahren.

Diese Serie beinhaltete auch jeweils einen Sprint für beide Fahrer und zusammen ein Rennen über 1 Stunde mit vorgeschriebenem Fahrerwechsel zwischen der 20. und 40. Minute

Das waren tolle Jahre auf internationalen Rennstrecken wie ESTORIL - MAGNY COURS - HOCKENHEIM - DONINGTON - BRANDS HATCH - MONZA usw.

Der CSR 260 mit 260 PS und SLICKS war sicher der



YOKOHAMA Challenge. He himself started in the German Championship and was quite successful there. Later he rode together with KURT HOFFMANN on a CATERHAM CSR 260 in the EUROPEAN CHAMPIONSHIP. This series also included a sprint for both drivers and a race over 1 hour with mandatory driver change between the 20th and 40th minute. Those were great years on international race tracks like ESTORIL - MAGNY COURS - HOCKENHEIM - DONINGTON - BRANDS HATCH - MONZA etc. The CSR 260 with 260 hp and SLICKS was certainly the fastest CATERHAM officially used by CATERHAM CARS ever on the race tracks and a permanent challenge in heat or rain. Although he no longer takes the wheel at car races, he is still active as an instructor at the 20 or so Drift Experience days each year at the Nürburgring. The participants appreciate his humorous and funny as well as entertaining manner. So at the end of the event he rarely lets oneself be deprived of a few DONUTS to say goodbye. Wolfgang has picked up most of the CATERHAM himself in the UK and therefore knows almost all the staff in DARTFORD. He has a large network in the UK and can still



schnellste von CATERHAM CARS offiziell eingesetzte CATERHAM, der je auf den Rennstrecken unterwegs war und eine permanente Herausforderung bei Hitze oder Regen.

Er greift zwar heute nicht mehr bei Autorennen ins Lenkrad, aber bei den etwa 20 Drift Experience Tagen am Nürburgring ist er noch immer als Instruktor aktiv.

Die Teilnehmer schätzen seine humorvolle und lustige sowie unterhaltsame Art.

So lässt er sich am Ende der Veranstaltung selten nehmen, noch ein paar DONUTS zum Abschied zu drehen.

Wolfgang hat die meisten CATERHAM selbst in UK abgeholt und kennt daher fast alle Mitarbeiter in DARTFORD. Er hat ein großes Netzwerk in UK und kann heute noch bei vielen Fragen und Besorgungen wertvolle Tipps geben.

Auch vielen CATERHAM Besitzern ist er persönlich bekannt, da er schon oft für Kurt Hoffmann Autos innerhalb Deutschlands holt und bringt.

Durch ein paar Operationen lässt sich dieser Teufelskerl nicht bremsen und entlässt sich wegen einem Drift Event am Nürburgring mal eben selbst aus dem Krankenhaus.

Wir wünschen uns noch viele gesunde und lustige Jahre mit ihm und sind sicher dass wir ihn auch mit über 80 noch im Fahrerlager treffen.



give valuable advice on many questions and errands.

Many CATERHAM owners also know him personally, as he often picks up and brings cars for Kurt Hoffmann within Germany.

This hotshot can't be stopped by a few surgeries and he even leaves the hospital for a drift event at the Nürburgring.

We wish him many more healthy and fun years with him and are sure that we will meet him in the paddock even when he is over 80.



Nikolaos Bitza

0176 57 01 46 61

Gewerbepark West 13

76863 Herxheim

www.bitzani.com

bitzani@aol.com

APRIL

Sonntag, 5. April

Passenger Ride bei Caterham Deutschland Dierdorf

Freitag, 3. bis Sonntag, 5. April

Veterama Hockenheim

Montag, 13. April

Easter Open Day
Join Caterham at Gatwick
Ein Auto? Via Flugzeug? oder doch mit dem Seven?

Freitag, 24. bis Sonntag, 26. April

Bosch Historic: Das Jim Clark Revival Hockenheim

MAI

Freitag, 8. bis Sonntag, 10. Mai

Motorworld Classics Bodensee Friedrichshafen

Samstag, 9. bis Sonntag 10. Mai

Historic Grand Prix Monaco

Mittwoch, 13. bis Samstag 16. Mai

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

Sonntag, 17. Mai

Passenger Ride bei Caterham Deutschland Dierdorf

Sonntag, 17. bis Sonntag 23. Mai

Auf den Spuren der Mille Miglia
Wir sind keine Schwarzfahrer - wie genießen die Strecke, Italien und das Wetter

JUNI

Sonntag 14. bis Samstag 27. Juni

Schottlandtour
Siehe „Forum“

Montag, 29. bis Mittwoch, 1. Juli

L7C meets Portmeirion
Großbritannien

JULI

Donnerstag, 2. bis Sonntag, 5. Juli

Le Mans Classic
Le Mans, Frankreich

Freitag, 3. bis Sonntag, 5. Juli

The International Seven Meeting
Ticino, Schweiz

Donnerstag, 9. bis Sonntag, 12. Juli

Goodwood Festival of Speed
Chichester, West Sussex, Großbritannien

Samstag, 11. bis Sonntag 12. Juli

Caterham Motorsport
Zandvoort, Niederlande

Sonntag, 19. Juli

Passenger Ride bei Caterham Deutschland Dierdorf

AUGUST

Freitag, 31. Juli bis 02. August

Schloss Dyck - Internationales Caterham und Lotus 7 Treffen

Samstag, 1. bis Sonntag 2. Juli

L7C meets Silverstone Classic
Towcester, Großbritannien

Freitag, 07. bis 09. August

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

Sonntag, 16. August

Passenger Ride bei Caterham Deutschland Dierdorf

Sonntag, 30. August

British Car Meeting
Mollis, Schweiz

SEPTEMBER

Freitag, 11. bis 13. September

Goodwood Revival
Chichester, West Sussex, Großbritannien
Wir fahren mit unseren Autos und unseren Schätzchen zum Revival.
Was besuchen wir noch?

Sonntag, 13. September

Passenger Ride bei Caterham Deutschland Dierdorf

OKTOBER

Samstag, 3. Oktober

Swiss Classic British Car Meeting
Morges, Schweiz

Freitag, 9. bis Sonntag, 11. Oktober

Veterama
Mannheim

WEITERE TERMINE:

Caterham Drift Experience

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

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

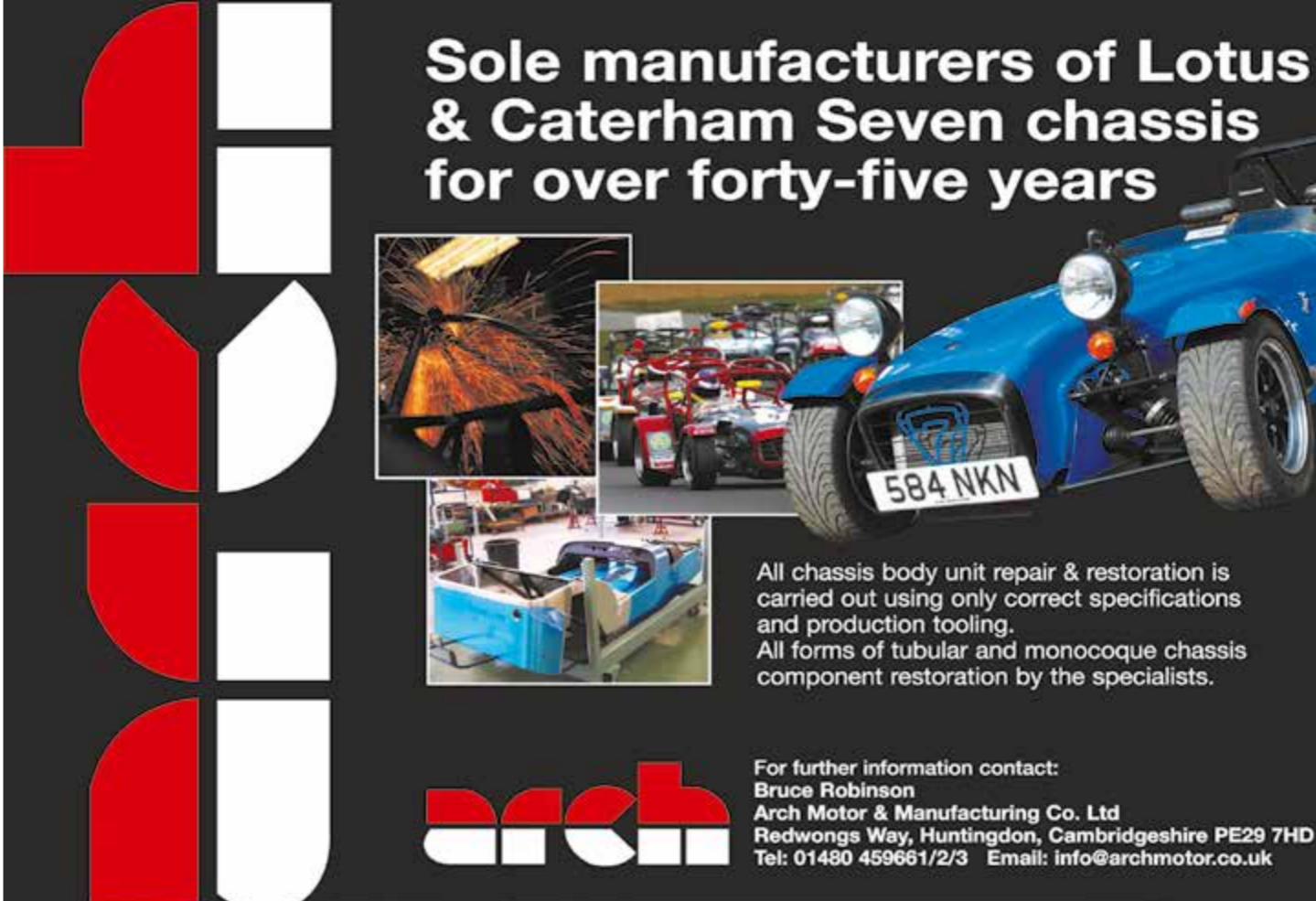
Int. Treffen vom L7C

www.lotus7.club/whats-on/calendar

International 7 Network

www.international7network.org

tbd = to be defined



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

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

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

REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

sales@redlinecomponents.co.uk

+44 1883 346515

www.redlinecomponents.co.uk

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham und Lotus Super Seven ?

Dann maile sie an info@CaterhamCar.Club
Alle Termine gelten nur als Hinweise.
Für Änderungen oder Setzfehler keine Haftung.



21 MAR

SILVERSTONE INTERNATIONAL

TEAM ENDURO
Non-Championship Round

18-19 APR

SILVERSTONE INTERNATIONAL

420R
310R
270R
Roadsport

23 MAY

ANGLESEY

Academy

30-31 MAY

SNETTERTON 300

420R
310R
270R
Roadsport

20-21 JUN

KNOCKHILL

420R
310R
270R
Roadsport
Academy

CATERHAM MOTORSPORT

2020 SEASON CALENDAR



11-12 JUL

ZANDVOORT GP

420R
310R
270R
Roadsport

22-23 AUG

THRUXTON

420R
310R
270R
Roadsport
Academy

12 SEP

SILVERSTONE NATIONAL

Academy

26-27 SEP

BRANDS HATCH INDY

420R
310R
270R
Roadsport
Academy

17-18 OCT

DONINGTON NATIONAL

420R
310R
270R
Roadsport
Academy