

Caterham Journal 7



In dieser Ausgabe: Telegram-/Facebook-News – nicht nur Sonntagmorgens | News and Events | Das Seven-Tagebuch
Meet Your Maker Tour 2025 | Nacht der langen Schatten: Wenn das „Brettbohren“ zum Sieg wird | Auf zum Nürburgring!
Lotus/Caterham Restauration: „Scheunenfund“ | Kurvenrausch zwischen zwei Meeren: 7.000 Kilometer im Seven

No. 57
01/2026



ACHTUNG NEUE ADRESSE: NÜRBURGRING BOULEVARD



CATERHAM BRAND STORE
Jetzt NEU im RING BOULEVARD
NÜRBURGRING



Verabreden Sie ihren persönlichen
Beratungs- und Testfahrt-Termin



Konfigurieren Sie mit uns Ihren
CATERHAM live am Bildschirm

CATERHAM
Sportfahrzeuge • Verkauf • Service • Motorsport-Event
ring°boulevard • NÜRBURGRING • 53520 Nürburg

Tel.: +49 175 5644 011
info@caterham.de
www.caterham.de

CATERHAM
NÜRBURGRING

Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design
Redaktion / Editorial office:
Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag des
CATERHAM CAR CLUB e.V.
Lektor / Proofreading: Michael Fromm
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:
info@caterhamcar.club

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jewei-
ligen Autors und nicht immer die Meinung der Redaktion wieder.
Contributions marked by name reflect the opinion of the respective
author and not always the opinion of the editors.

Erscheinungsweise 1/4-jährlich / Frequency: 1/4 yearly

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Editorial deadline for the issue
No. 58 - April 2026: 15. März 2026

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:
Mitglieder des Caterham Car Club, Caterham Deutschland, Caterham
Cars, Archiv u.a. / Members of the Caterham Car Club,
Caterham Germany, Caterham Cars, archive and others.

© 2026 Herausgeber / Publisher

Alle Rechte vorbehalten. Jegliche Texte, Bilder und Illustrationen,
sowie Inhalt und Struktur dieser Zeitschrift unterliegen dem Schutz
des Urheberrechts und anderen Gesetzen zum Schutz des geistigen
Eigentums. Ihre Kopie, Veränderung, gewerbliche Nutzung, Ver-
wendung in anderen Medien oder die Weitergabe an Dritte ist nicht
gestattet bzw. bedarf der vorherigen wie ausdrücklichen Genehmi-
gung durch den Herausgeber.

Die Verwendung von geschützten Markennamen, Handelsnamen,
Gebrauchsmustern und Markenlogos in dieser Zeitschrift stellt keine
Urheberrechtverletzung dar, sondern dient als illustrativer Hinweis.
Auch wenn diese an den jeweiligen Stellen nicht als solche gekenn-
zeichnet sind, gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmun-
gen.

Die verwendeten Markennamen und -logos sind Eigentum der Her-
steller und unterliegen deren Copyrightbestimmungen.

All rights reserved. All texts, images and illustrations, as well as the
content and structure of this journal are protected by copyright and
other laws protecting intellectual property. Their copying, alteration,
commercial use, use in other media or transfer to third parties is not
permitted or requires the prior or express permission of the publi-
sher.

The use of protected brand names, trade names, utility models and
brand logos in this journal does not constitute an infringement of
copyright, but serves as an illustrative reference. Even if these are
not marked as such in the respective places, the corresponding legal
regulations apply.

The brand names and logos used are the property of the manufactu-
rers and are subject to their copyright regulations.

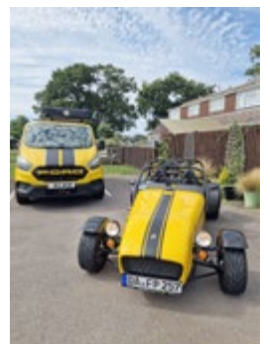
Inhalt:

Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens	4
News and Events	6
Kalenderformat	6
Caterham-Teilemarkt in Kuppenheim	6
International Get Together Party 2026	6
Unser kleiner Tischaufsteller	6
Frühlingstreffen 2026	6
Mosel 2026	6
CCC-Online Meetings	6
Classic Days 2026	7
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	7
Das Seven-Tagebuch	8
Meet Your Maker Tour 2025	10
Nacht der langen Schatten: Wenn das „Brettbohren“ zum Sieg wird	16
Auf zum Nürburgring !	22
Lotus/Caterham Restauration: „Scheunenfund“	26
Kurvenrausch zwischen zwei Meeren: 7.000 Kilometer im Seven	30
Veranstaltungskalender 2026	38



Front Cover:

Sechs mal Tanken bitte
Six fill-ups, please
Andreas



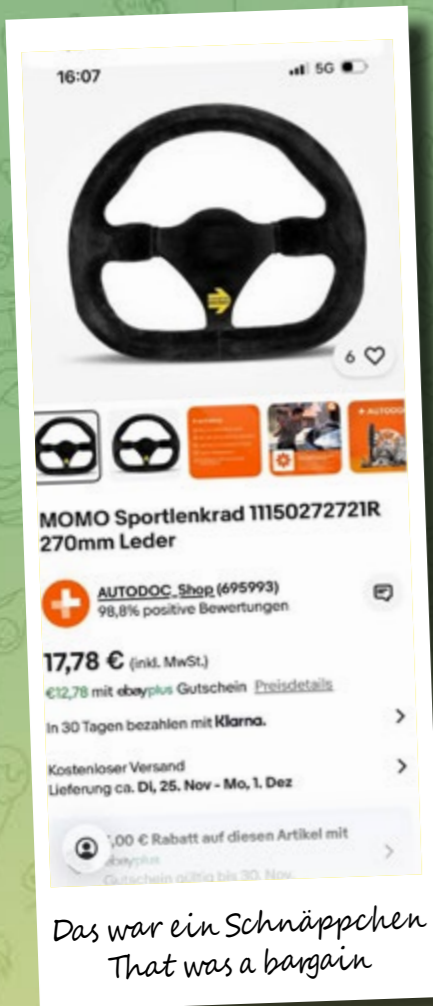
Rear Cover:

Großer Bruder?
Big brother?
Florian

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder



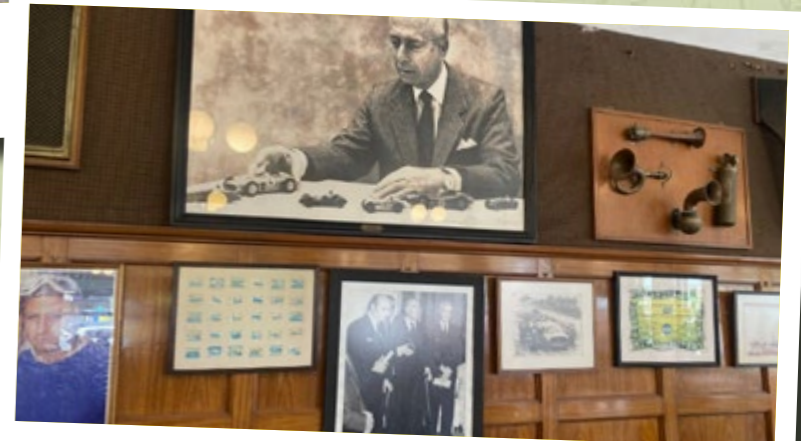
Das war ein Schnäppchen
That was a bargain



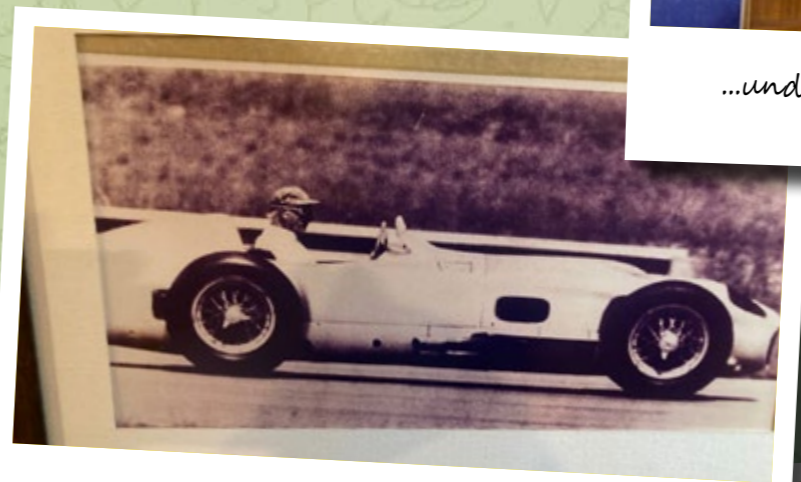
Auch für Caterham lieferbar
Also available for Caterham



Wenn man eine Reise tut ...
When travelling...



...und man kommt an diesem Cafe vorbei ...
...and you pass this café...



... dann muss es Buenos Aires sein...
... then it must be Buenos Aires...



Winterausfahrt
winter trip



Winterschlaf
hibernation

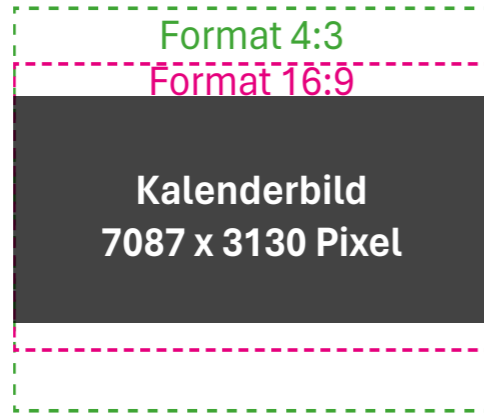


... das Lieblingscafe von Juan Manuel Fangio.
... Juan Manuel Fangio's favourite café.

News and Events

Kalenderformat

Der Kalender 2026/2027 wartet wieder auf Eure Fotos. Aber bitte bedenkt, unser Kalender ist im Format 20:9. Damit dann bei Euren Bildern das Hauptmotiv nicht abgeschnitten werden muss, müsst Ihr oben und/oder unten genug Himmel oder Straße lassen. Und die Abstimmung zum Kalenderinhalt findet dieses Mal Online von Euch statt - Link hierzu folgt.



The 2026/2027 calendar is once again waiting for your photos. However, please keep in mind that our calendar uses a 20:9 format. To ensure that the main subject of your image is not cropped out, please make sure there is enough of sky and/or road at the top and bottom of the frame.

This time, you will vote on the calendar content online - a link will follow.

Caterham-Teilemarkt in Kuppenheim

Am 14. April plant Westermann Motorsport in Kuppenheim einen großen Community-Teilemarkt. Neben Angeboten aus dem eigenen Lager können Fahrer eigene Gebrauchtteile mitbringen und vor Ort verkaufen. Für das leibliche Wohl mit Bratwurst und Getränken wird gesorgt; bei schlechtem Wetter wird in die Halle ausgewichen. Ein Muss für alle, die Raritäten suchen oder bei Benzingesprächen Träume am Laufen halten wollen.

On April 14, Westermann Motorsport is planning a big community parts market in Kuppenheim. Alongside items from the company's own stock, drivers are welcome to bring their own used parts to sell on-site. Bratwurst and drinks will be provided, and the event will move indoors in case of bad weather. A must-attend for everyone looking for rarities or wanting to keep dreams alive through some good old petrol talk.

International Get Together Party 2026

Die Anfrage aus der Schweiz ist zwar noch ohne Datum, aber ein Treffen Freitag Abend in Schötz werden wir uns nicht entgehen lassen. Machen wir daraus ein langes schweizer Wochenende? Bleibt am Ball, wenn Ihr mit wollt.

The inquiry from Switzerland doesn't have a fixed date yet, but we certainly won't miss a Friday evening meetup in Schötz. Shall we turn it into a long Swiss weekend? Stay tuned if you want to join us!

Unser kleiner Tischaufsteller

Wer kennt das nicht - man lädt jemand nach einem Telefonat zum Stammtisch ein, und plötzlich geistert jemand durchs Lokal und blickt sich suchend um. Das passiert nicht mehr, wenn Ihr unseren Tischaufsteller dabei habt. Wer einen Stammtisch oder Treffen durchführt, kann sich diese faltbaren Tischaufsteller beim Vorstand bestellen. Mail hierzu genügt.

We all know the situation: you invite someone to a club night, and then they're wandering around the restaurant looking for the right table. Not anymore! Our foldable table-top signs are here to help. If you run a ,Stammtisch' or any local gathering, you can order yours from the board via email.



Frühlingstreffen 2026

Das Rhodes Hotel hält unsere reservierten Zimmer noch bis zum 28. Februar 2026 fest. Wer bis zu diesem Datum nicht gebucht hat, muss darauf hoffen, kurzfristig noch eine Unterkunft zu finden. Falls sich eure Pläne ändern, gelten folgende Stornierungsbedingungen: Bis 48 Stunden vorher, kostenlos. Danach: 80 %, wenn nicht weitervermietet werden kann. Bitte meldet euch im Online-Shop an, damit wir einen genauen Überblick über die Teilnehmerzahl behalten.

The Rhodes Hotel is holding our reserved block of rooms until 28 February 2026. Anyone who has not booked by then will have to hope they can find a bed at short notice.

If your plans change, the following cancellation policy applies: Up to 48 hours in advance: Free of charge. Less than 48 hours: 80% fee (if the spot cannot be re-booked).

Please log in to the online shop so we can keep an accurate track of the number of participants.

Mosel 2026

Machen wir eine schnelle Tagestour oder wird es mal wieder Zeit für ein „Mosel-Wochenende Spezial“? Zwei Tage lang Kurvenjagd und Serpentina-Spaß hätten doch was! Sobald der Termin feststeht (wir würfeln noch), geben wir Bescheid.

Are we going for a quick one-day outing, or is it time for another „Moselle Weekend Special“? Two days of chasing corners and tearing up the hairpins certainly has a ring to it! As soon as the date is settled (we're still rolling the dice on that), we'll let you know.

CCC-Online Meetings

Nachdem der SonnTalk in den DonnersTalk verlegt wurde, haben wir abwechselnd einmal DientsTalk und einmal DonnersTalk jeden Monat. Wir haben alle Termine in unseren Kalender eingetragen, wir beginnen immer gegen 20 Uhr. Der Link zum Meeting ist immer der gleiche. Schau' ins Forum oder in unser Telegram.

After moving our ,SonnTalk' (Sunday Talk) to ,DonnersTalk' (Thursday Talk), we will now alternate each month between ,DientsTalk' (Tuesday Talk) and ,DonnersTalk'. We have added all dates to our calendar, always starting at 8 PM. The meeting link remains the same for every session. Check our forum or Telegram for details.

Classic Days 2026

Das Anmeldefenster ist offen! Unser Club-Areal ist für über 30 Fahrzeuge vorbereitet - wir freuen uns auf Caterham-Fahrer aus dem In- und Ausland. Bitte sichert euch eure Tickets und informiert uns über eure Teilnahme, damit wir die Planung finalisieren können. Hotelbuchung nicht vergessen! Details zur gemeinsamen Verpflegung folgen wie gewohnt kurz vor dem Event. Hoffen wir auf viel Sonnenschein!

Registration now open! We've secured more than 30 spots in our club enclosure and are welcoming all Caterham owners from Germany and beyond. Please grab your tickets and drop us a quick message so we can keep track of numbers. Don't forget to book your hotel! We'll be in touch regarding food and drinks closer to the date. Let's hope for sunshine!



Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



Lutz Menneke - Amelinghausen
Göran Lorenzen - Bremen

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?

CR-Modelltechnik

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

Volltüren für Caterham S3 und den SV/CSR, die durch Abnehmen der rahmenlosen Seitenscheiben zu **klappbaren Halbtüren** werden.
Preis pro Paar (S3): € 1190,-
Preis pro Paar SV/CSR: € 1250,-



Carbon Mittelkonsole für Caterham mit beflacktem Ablagefach: € 260,-



Carbonkotflügel für Caterham (Standardbreite/300mm)
Paar: € 690,-

Caterham Carbonnasen:
S3: € 595,-
SV: € 714,-

Carbon Mittelkonsole für Caterham (universal): € 198,-



Alle Teile können auch bei uns montiert werden!

Viele weitere Angebote und Infos finden Sie auf unserer Homepage unter:

www.cr-modelltechnik.de

CR-Modelltechnik
Christof Rothe
Bahnhofstraße 5
35759 Driedorf / Roth

Tel.: 02775 / 5788610
E-Mail:
c.r@cr-modelltechnik.de

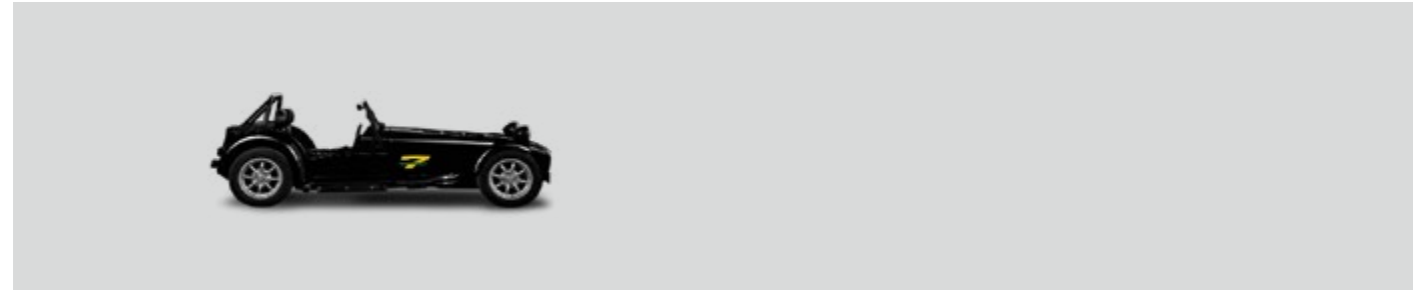
Caterham Carbon Gehäuse für Nebel- und Rückfahrcheinwerfer: € 98,- pro Stück



Das Seven-Tagebuch

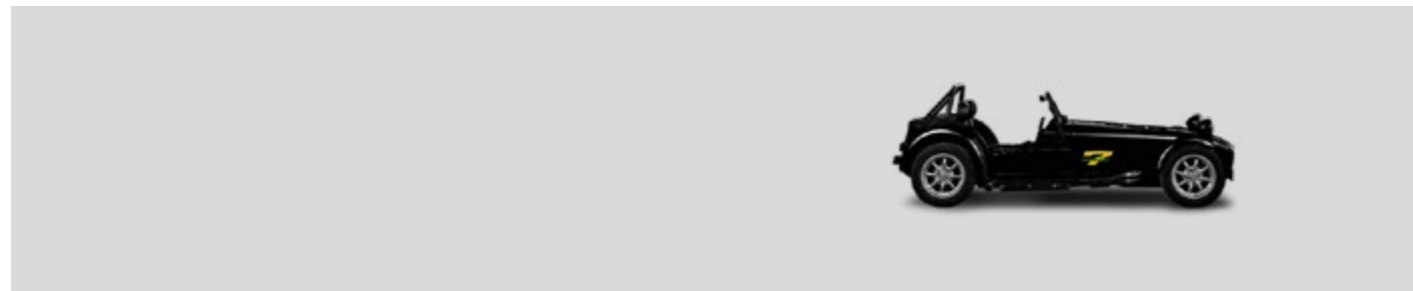
Von Martin Stather

Gestern gefühlt noch in den Ferien, jetzt sind die Tage bedeutend kürzer geworden, der Seven steht in der Garage, 2 dicke Klötze vor den Vorderrädern und sieht vorne ungewohnt hoch aus. Und das liegt ganz einfach daran, dass dem guten Stück der Motor fehlt. Eine gute Gelegenheit, den Motorraum mal so richtig sauber zu machen: man steigt einfach innen rein und fängt an zu putzen. Meinem Rücken gefällt das nicht wirklich, muss aber halt mal sein. Ihr fragt euch, wo mein Motor hingekommen ist? Nun, eigentlich sollte er alle 40.000 Meilen überholt werden. Die letzte Überholung ist aber in etwa schon 60.000 Meilen und viele Jahre her, deshalb wurde er ausgebaut, in den großen Kofferraum verfrachtet, mit Seilen gesichert, Decke drüber und ab durch die Mitte, bzw. durch



den Tunnel und rüber nach UK. Dort gibt es diverse Spezialisten für meinen Motor und direkt hinter der Rennstrecke Brands Hatch hat der meiner Wahl seine Werkstatt. Die Fahrt aufs Gelände ist schon mal abenteuerlich, überall Schilder „Keep out“ und „Danger“, weil es da verschiedene baufällige Gebäude gibt, in deren Nähe man lieber nicht kommen möchte. Die Werkstatt selbst ist klein, aber durch verschiedene Container ergänzt. Das Ganze ist eine Art mittleres Labyrinth. Wir werden aber freundlich empfangen, erstens durch infernalisches Lärm vom Motorenprüfstand, wo gerade ein Anglia-Motor am Limit kreischt und zweitens durch den Werkstattchef, der Kaffee und süße Stückchen kredenzt.

Was für eine kreative Unordnung: überall liegen Motorteile herum, Kisten mit Teilen, Werkzeug, Maschinen (auf einer wird gerade ein Zylinder ausgebohrt), und ja, einen Stuhl gibt es auch, brauchen wir aber nicht. Der Chef sieht sich den Motor an und klar,



eine Generalüberholung steht an und am Ende wird er wieder die Leistung haben, die er einstmalig gehabt hat. Das geht natürlich nicht hopplahopp, der gute Mann hat mehr als genug zu tun, im Frühjahr darf ich auf das fertige Teil hoffen. Die Zeit kann ich nutzen – war da nicht noch was mit putzen?

Ich schaue mich gar nicht weiter um, wäre diese Werkstatt in Deutschland, wäre ich grußlos wieder weitergefahren. Aber in UK ticken, wie ich seit langem weiß, die Uhren anders und eine Werkstatt wie diese hat bei mir inzwischen höchste Glaubwürdigkeit und außerdem ist der Mann eine bekannte Motorengröße in der Szene.

Also verbringen wir noch ein paar nette Tage mit Pub besuchen und solche bei Freunden, bis es wieder zurück geht. Im Frühjahr dann das gleiche nochmal – ich freue mich schon auf den Einbau!

(to be continued)

Dear Diary

Yesterday it still felt like the holidays, but now the days have become significantly shorter, the Seven is in the garage, two thick blocks in front of the front wheels, and it looks unusually high at the front. And that's simply because the engine is missing. A good opportunity to give the engine compartment a thorough clean: just climb inside and start cleaning. My back doesn't really like it, but it has to be done. You're wondering where my engine has gone? Well, it's supposed to be overhauled every 40,000 miles. However, the last overhaul was about 60,000 miles and many years ago, so it was removed, stowed in the large boot, secured with ropes, covered with a blanket and off we went through the middle, or rather through the tunnel

and over to the UK. There are various specialists for my engine there, and the one I chose has his workshop right behind the Brands Hatch race track. The drive to the site is quite an adventure, with 'Keep out' and 'Danger' signs everywhere because there are various dilapidated buildings that you'd rather not go near. The workshop itself is small, but supplemented by various containers. The whole thing is a kind of medium-sized labyrinth. However, we are given a friendly welcome, firstly by the infernal noise from the engine test bench, where an Anglia engine is currently screeching at its limit, and secondly by the workshop manager, who serves coffee and sweet pastries.

What a creative mess: engine parts are scattered everywhere, boxes with parts, tools, machines (a cylinder is being drilled out on one of them), and yes, there is also a chair, but we don't need it. The boss takes a look at the engine and, sure

enough, it needs a complete overhaul, but in the end it will have the power it once had. Of course, this won't happen overnight; the good man has more than enough to do, and I can hope to have the finished part in the spring. I can use the time – wasn't there something about cleaning?

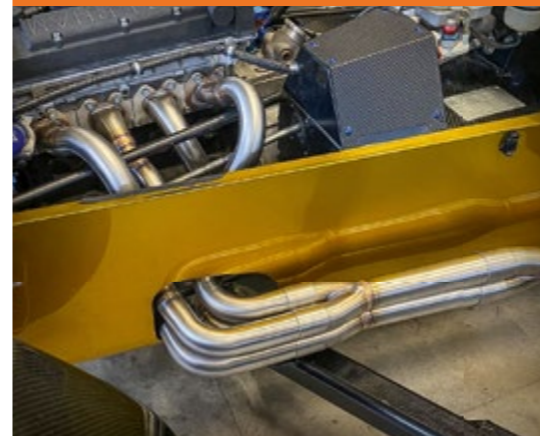
I don't even look around; if this workshop were in Germany, I would have driven on without saying goodbye. But in the UK, as I have known for a long time, things work differently, and a workshop like this now has the highest credibility in my eyes, and besides, the man is a well-known engine expert in the scene.

So we spend a few more pleasant days visiting pubs and friends until it's time to go back. Then the same thing again in the spring – I'm already looking forward to the installation!

(to be continued)



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



OFFICIAL CATERHAM IMPORTER IN AUSTRIA

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

CATERHAM TUNING

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

CATERHAM MOTORSPORT

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

CATERHAM



JUBU
PERFORMANCE

JUBU Performance GmbH

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

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

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

Alle zwei Jahre verspüren deutsche Caterham-Enthusiasten den unwiderstehlichen Drang, ihre Fahrzeuge „nach Hause“ zu führen. In diesem Jahr stand die Tour unter dem Motto „Tradition trifft Moderne“: Vom neuen Montagewerk in Dartford bis zu den schlammigen Legenden des Goodwood Revival – eine Reise über 1.327 Meilen voller Leidenschaft, Regenponchos und technischer Faszination.

Es ist ein fast ungeschriebenes Gesetz unter Seven-Fahrern: Alle zwei Jahre muss der Caterham die britische Insel nicht nur sehen, sondern spüren.

Getreu diesem Rhythmus startete unsere Planung bereits im Herbst 2024. Thomas und ich tüftelten die Route aus, das Forum war begeistert, und die Eckpfeiler standen schnell fest: Westbury, das neue Werk in Dartford und als krönender Abschluss das legendäre Goodwood Revival. Dass dazwischen Land's End und die wilde Küste Cornwalls warteten, machte die Vorfreude perfekt – auch wenn die Hotelpreise rund um Goodwood jeden Budgetrahmen zu

die Truppe. Während Sybille und ich das Gespann sicher in Calais parkten, kämpften die „Direktfahrer“ gegen die erste feuchte Vorahnung dessen, was uns wettertechnisch erwarten sollte. Das erste Bier im Hotelrestaurant war verdient, die Sevens unter ihren Planen sicher verstaubt.

Der Freitag begann versöhnlich. „Was ist ein Englandurlaub ohne Fähre?“ fragten wir uns bei strahlendem Sonnenschein auf dem Deck. Doch kaum rollten die Räder auf britischem Asphalt, holte uns die Realität ein: Der Feierabendverkehr rund um Brighton zerpfückte unseren Zeitplan. Statt um 16 Uhr erreichten wir Jill und Tristan von Oxted Trimming



Story von Andreas mit Bildern von allen Teilnehmer

Story by Andreas with photos contributed by all participants



Fish & Chips in Brighton
Fish & Chips in Brighton

sprengen drohten.

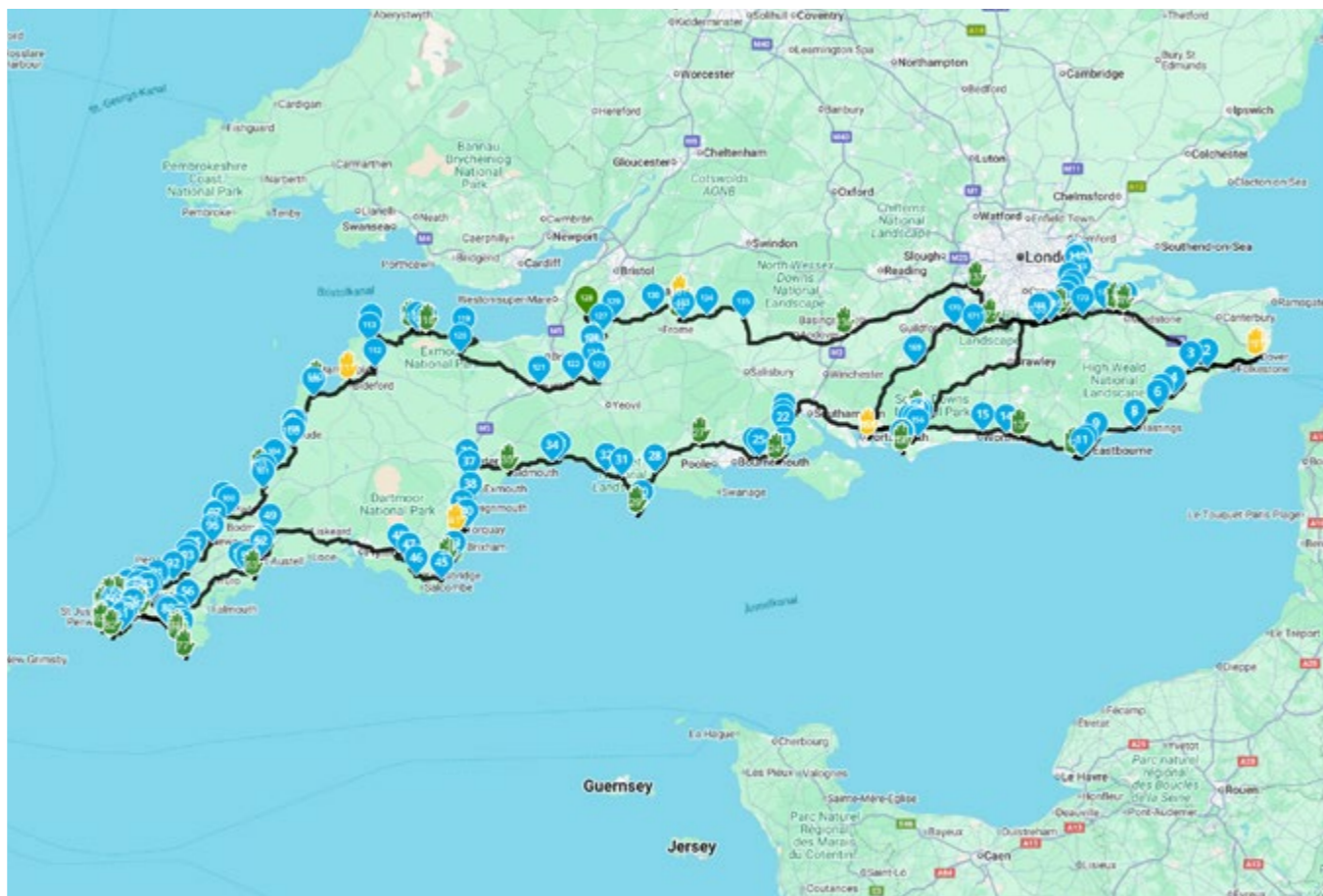
Der Start: Nassforscher Auftakt in Calais

Am 4. September sammelte sich

erst zwei Stunden später. Tristan wartete geduldig – schließlich galt es, Schablonen für Spezialtonneaus zu besprechen. Ein kurzer Coke-Stopp, dann weiter nach Portsmouth. Will-



Mittagspause im Farm Shop & Country Store
Lunch break at the Farm Shop & Country Store



Gesamtroute 2.136 km

Entire route 1,327 mls

Every two years, German Caterham enthusiasts feel an irresistible urge to bring their cars „home.“ This year's tour followed the slogan „Tradition meets modernity“—from the new assembly plant in Dartford to the mud-soaked legends of the Goodwood Revival. A 1,500-mile journey defined by passion, waterproofs, and technical fascination.

It is almost an unwritten law among Seven owners: every two years, the Caterham must not only see the British Isles but feel them. Following this rhythm, our planning began back in autumn 2024. Thomas and I hammered out the route, the forum was buzzing, and the milestones were set: Westbury, the new Dartford facility, and the grand finale at the Goodwood Revival. The fact that Land's End and the wild Cornish coast lay in between made the anticipation perfect—even if the hotel prices around Goodwood threatened to

trailer in Calais, the „direct drivers“ fought through the first damp omen of what the British weather had in store for us. The first beer at the hotel restaurant was well-earned, and the Sevens were tucked away safely under their outdoor covers.

Friday began on a more forgiving note. „What is a trip to England without a ferry crossing?“ we asked ourselves under bright sunshine on the deck. But as soon as the wheels touched British tarmac, reality caught up: Friday evening traffic around Brighton tore our



Anpassarbeiten bei Soft Bits
Customisation work for Soft Bits

blow any budget.

The Start: A Damp Departure in Calais

On 4th September, the group assembled. While Sybille and I safely parked our tow vehicle and

timetable to shreds. Instead of 4:00 PM, we didn't reach Jill and Tristan at Oxted Trimming until two hours later. Tristan patiently waited—after all, we had half-hoods to adjust and templates for custom tonneaus to discuss. A quick Coke, then



Das Redcliff-Hotel - wie ein kleines Schloss
The Redcliff-Hotel - like a small castle

kommen in England: Bestellen per App, klebrige Tische, aber das erste Pint schmeckte wie flüssiges Gold.

Von der Jurassic Coast nach „Silent Running“

Der Samstag verwöhnte uns mit Kaiserwetter. Ein Farm Shop bot die Kulisse für das perfekte Foto (Gelb mit schwarzen Streifen – ein Traum!), bevor wir die Jurassic Coast entlang zum Leuchtturm von Portland Bill schnurrten. Thomas hatte die Route perfekt gewählt: Kurvenreiche Küstenstraßen, regelmäßige Pausen für Mensch und Maschine.

Der Sonntag führte uns tiefer in



Der Frühstücksraum, direkt an der Küste
The breakfast room, directly on the coast

Montag war „The Big Loop“-Tag. Über Cape Cornwall ging es zum obligatorischen Stopp am Land's End. Ein Highlight war der Clotted Cream Tea in der Rosemergy Barn – Kalorien zählen verboten! Über Lizard Point und mit Blick auf St. Michael's Mount kehrten wir zurück.

Doch die Idylle bekam Risse: Das Wetter schlug um. Dienstag und Mittwoch verwandelten sich in „Nieselfahrten“. Während die Lynmouth Cliff Railway – eine faszinierende, wasserbetriebene Standseilbahn von 1890 – uns noch begeisterte, forderte



Fährüberfahrt
Ferry crossing

den Westen. Eine winzige Fähre, die unsere Gruppe nur häppchenweise schluckte, brachte uns Richtung Cornwall.

Ziel: Das Eden Project. Inmitten einer alten Tongrube ragen dort riesige geodätische Kuppeln auf, die wie eine Kulisse aus dem Sci-Fi-Klassiker „Silent Running“ wirken. Ein Ort, der zum Staunen einlädt, bevor uns das Union Hotel in Penzance nach dreimaligem Umrunden des Blocks endlich seinen Parkplatz offenbarte.

Land's End und die Tücken der Hecken



Hafenrundfahrt in Penzance
Harbour tour in Penzance



Land's End

die „Cliff Road“ später ihren Tribut. Ein Caterham unserer Gruppe suchte ungeplant Kontakt mit einer Hecke.

Gott sei Dank nur Blechschaden, aber die Bergung verzögerte alles.

Dank der Spezialisten von HWM konnte der Havarist später versorgt werden, während wir uns in Dartford im „The Beacon Beefeater“ trotz leerer Tische und Personalmangels eine Abfuhr holten. Typisch englisches Abenteuer eben.

Heilige Hallen:
Westbury & Dartford X

Der Donnerstag und Freitag gehörten der Technik. In Westbury



Eden Project

onwards to Portsmouth. Welcome to England: ordering via app, sticky tables, but that first pint tasted like liquid gold.

From the Jurassic Coast to „Silent Running“

Saturday spoiled us with glorious weather. A local farm shop provided the backdrop for the perfect „Big Brother/Little Brother“ photo (Yellow with black stripes—a dream!), before we hummed along the Jurassic Coast to Portland Bill Lighthouse. Thomas had selected



Parkplatz im Hinterhof
Parking space in the backyard

fascinating water-ballast funicular from 1890—delighted us, the „Cliff Road“ later claimed a victim. One of our Sevens had an unplanned encounter with a Cornish hedge. Thankfully, no one was hurt, but the recovery caused a major delay. Thanks to the specialists at HWM, the stricken car was eventually tended to, while the rest of us headed for Dartford.

Hallowed Halls:
Westbury & Dartford X

Thursday and Friday were all about the engineering. In West-



Fotosession vor St. Michael's Mount
Photo session in front of St Michael's Mount

the route perfectly: twisty coastal roads and regular stops for both man and machine.

Sunday took us deeper into the West. A tiny ferry, which could only take our group in small batches, carried us towards Cornwall. Our destination: The Eden Project. Nestled in a disused china clay pit, the massive geodesic domes look like a set from the 1972 sci-fi classic Silent Running. It's a breathtaking place, though the Union Hotel in Penzance proved elusive, requiring three laps around the block before we finally navigated our way into the car park from the „wrong“ side.



Der Blick auf die Stecke der Standseilbahn
The view of the funicular railway route

führte uns Simon durch die Chassis-Fertigung. Faszinierend: Die Hinterachse des 170ers ist ein kleines Kunstwerk aus Zersägen und neu Verschweißen, um die Spurbreite exakt anzupassen. In einer neuen Halle wird die Bepankung montiert, mit Schmierseife und viel Fingerspitzengefühl – Handarbeit pur.

In Dartford, dem neuen Herz von Caterham Cars, empfangen uns Darren und Allen. Zwölf Millionen Pfund Investment haben eine Produktionsstätte geschaffen, die Maßstäbe setzt.

Montageboxen mit Platz zum Atmen, keine Enge mehr. Vom Sondermodell „LE60“ bis zum „Grand



**King Arthurs Grab
King Arthur's Tomb**

delten sich in Schlammfallen, die Tweed-Sakkos der Engländer sogen sich voll Wasser, doch die Stimmung? Ungetrüb!

Es ist diese britische Gelassenheit, die ansteckt. Wir sahen klassische Rennen, aßen traditionelle Snacks und ignorierten die Zentimeter dicke Schlammschicht, die sich an unseren Side Pipes festbrannte. Ein älterer Herr meinte beim Anblick unserer verdreckten Autos trocken: „Das nasseste Goodwood, das ich je erlebt habe.“ Wir nahmen es als Kompliment.



**Die spannendste Ecke am Chassis
The most exciting corner at Chassis**

Tour“-Star war alles zu sehen. Wer hierher will, muss planen: Die Führungen (30 £) finden nur Freitags statt und sind Monate im Voraus ausgebucht.

Goodwood: Schlamm, Speed und Stolz

Samstag, 13. September – der Tag der Tage. Das Goodwood Revival. Und der Regen kam nicht allein, er brachte die Sintflut mit. Wir parkten den Caterham unter aufgespannten Regenschirmen. Die Wege verwand



Caterham Dartford X

ment.

Fazit: See you in 2027

Nach einem schnellen Shopping-Stopp bei Sainsbury's (Scones und Bier müssen mit!) ging es am Sonntag zurück auf die Fähre. Hinter uns liegen zehn Tage voller Kontraste. Wir haben gelacht, geflucht, geschraubt und genossen.

Der Seven ist mehr als ein Auto – er ist eine Eintrittskarte in eine Welt voller Verrückter und Enthusiasten.

Der Blick geht nach vorn: 2027 feiert der Seven seinen 70. Geburtstag. Die Insel ruft bereits. Wir werden antworten. ●



**Die Montagebuchten
The assembly bays**



**Simon zeigt uns die geschweißte Hinterachse des 170er
Simon shows us the welded rear axle of the 170.**

bury, Simon led us through the chassis production. Fascinating detail: the rear axle of the 170 is a small work of art—sawn apart and re-welded to ensure the mounts fit the chassis perfectly while maintaining the track width. Inside a new hall, the paneling is mounted using soft soap and a lot of finesse – craftsmanship at its finest.

In Dartford, at the new „Caterham HQ,“ we were welcomed by Darren and Allen. Twelve million pounds of investment has crea-



**Gruppenfoto für Goodwood Revival
Group photo for Goodwood Revival**

ted a production facility that sets new standards. Clean assembly bays with room to breathe—the cramped days are over. From the special edition „LEGO“ model to the „Grand Tour“ star, it was all there. A tip for anyone planning a visit: tours (£30) are booked out months in advance and usually run on Fridays.

Goodwood: Mud, Speed, and Pride

Saturday, 13th September—the day of days. The Goodwood Revival. And the rain didn't just fall; it was a deluge. Sybille and I drove

the final yards into the car park with an open umbrella inside the cockpit just to avoid a total soaking. The paths turned into mud traps, and the English gentlemen's tweeds were sodden, but the mood? Unshakable.

It is this British resilience that is so infectious. We watched classic races, ate traditional snacks, and ignored the inch-thick layer of mud baking onto our catalytic converters and side pipes. An elderly gentleman, spotting our filthy car, remarked dryly: „The wettest Goodwood I've ever seen.“ We took it as a compliment.



**Probesitzen im Grant Tour Caterham
Test sitting in the Grant Tour Caterham**

Verdict: See you in 2027

After a quick „Click & Collect“ stop at Sainsbury's in Ashford to stock up on scones and English ale, we headed back to the ferry. Behind us lie ten days of contrasts. We laughed, we cursed, we fettled, and we drove. The Seven is more than just a car—it's a passport into a world of enthusiasts.

We are already looking ahead: 2027 marks the 70th anniversary of the Seven. The Island is already calling. We shall answer. ●



**Schlamm zum Einsinken
Mud to sink into**

Nacht der langen Schatten: Wenn das „Brettbohren“ zum Sieg wird

Eine Story von Tobias Lenz mit Bildern von den Teilnehmern

Die 500 Nocturnes 2025 – Ein Bericht zwischen Jetset-Flair und dem Dreck unter den Fingernägeln.

Wenn die Sonne über dem Elsass langsam hinter den Vogesen verschwindet und der Anneau du Rhin in ein Meer aus künstlichem Licht und Champagnerlaune getaucht wird, schlägt die Stunde der 500 Nocturnes. Es ist eine Veranstaltung, die den Spagat zwischen High-Society-Lifestyle und knallhartem Langstreckensport wagt. Während in den VIP-Lounges das Gala-Dinner serviert wird, bereiten sich draußen ein paar „Verrückte“ auf das vor, was Langstreckenrennen im Kern ausmacht: Leiden, schrauben und niemals aufgeben.

In diesem Jahr hielten zwei Teams die Fahne der Leichtbau-Enthusiasten hoch: **Chill 88** mit Sebastian Büchert und Eurico Pacheco sowie **Westermann Motorsport 98** mit Tobias Lenz und Michael „Mischa“ Kummer.

Eine Achterbahnfahrt der Geschichte

Für Westermann Motorsport ist dieses Rennen mehr als nur ein Termin im Kalender – es ist eine offene Rechnung mit dem Schicksal. Die Historie der letzten Jahre liest sich wie ein Drehbuch für ein Motorsport-Drama:

- Nach dem großartigen 2. Platz in der Gesamtwertung folgte 2022 ein starker 3. Platz.
- 2023 dann die Ernüchterung: DNF durch einen technischen Defekt an der Getriebesteuerung.
- 2024 der Tiefpunkt: Ein fataler Unfall führte erneut zum DNF und forderte die Moral des gesamten Teams.

Doch 2025 sollte das Jahr der Rückkehr werden. Während die Startnummer 98 ihre ganz eigenen Dämonen bekämpfte, sorgte das Kundenteam **Chill 88** für die Sensation der Nacht: Mit einer konstanten und fehlerfreien Leistung führen sie auf einen hervorragenden **4. Platz in der Gesamtwertung** – ein Ergebnis,



Night of the Long Shadows: When „Grinding it Out“ Leads to Victory

Story by Tobias Lenz with photos contributed by the participants

The 2025 500 Nocturnes – A Report Between Jet-Set Flair and Grease Under the Fingernails.

As the sun slowly dips behind the Vosges mountains in Alsace and the Anneau du Rhin is bathed in a sea of artificial light and champagne-fueled excitement, the hour of the 500 Nocturnes strikes. It is an event that balances on the tightrope between high-society lifestyle and brutal endurance racing. While gala dinners are served in the VIP lounges, a few „madmen“ outside prepare for what endurance racing is at its core: suffering, wrenching, and never giving up.

This year, two teams flew the flag for lightweight enthusiasts: **Chill 88** with Sebastian Büchert and Eurico Pacheco, and **Westermann Motorsport 98** with Tobias Lenz and Michael „Mischa“ Kummer.

A Rollercoaster of History

For Westermann Motorsport, this race is more than just a date on the calendar—it is about settling an old score with fate. The history of recent years reads like a script for a motorsport drama:

- Following a magnificent 2nd place overall, a strong 3rd place followed in 2022.
- 2023 brought heartbreak: DNF due to a technical defect in the gearbox control system.
- 2024 marked the low point: A fatal accident resulting in another DNF that tested the team's morale to its limits.

But 2025 was to be the year of the comeback. While the #98 car fought its own demons, the customer team **Chill 88** provided the sensation of the night: with a consistent and flawless performance, they secured an outstanding **4th place overall**—a result proving that the Caterhams can more than hold their own against the „giants.“



Gott sei Dank ist ein Motorkran vor Ort
Thank goodness there is a motor crane on site

Ligier-Boliden. „Wir haben uns gegenseitig belauert, überholt, wieder verloren – keiner konnte sich absetzen“, beschreibt Tobias die Anfangsphase. Doch die Romantik des Zweikampfs wich schnell der harten Realität. Ein Ligier-Pilot fuhr mit der Brechstange; ein seitlicher Kontakt blieb nicht ohne Folgen.

Runde 20 wurde zum Schicksalsmoment: Die Hinterradaufhängung quitierte nebst Antriebswelle den Dienst. Das bedeutete 36 Minuten Zwangspause in der Box. Während andere bei einem solchen Defekt in der Dunkelheit bereits das erste Bier geöffnet hätten, zeigten die Jungs von Westermann Motorsport, woraus

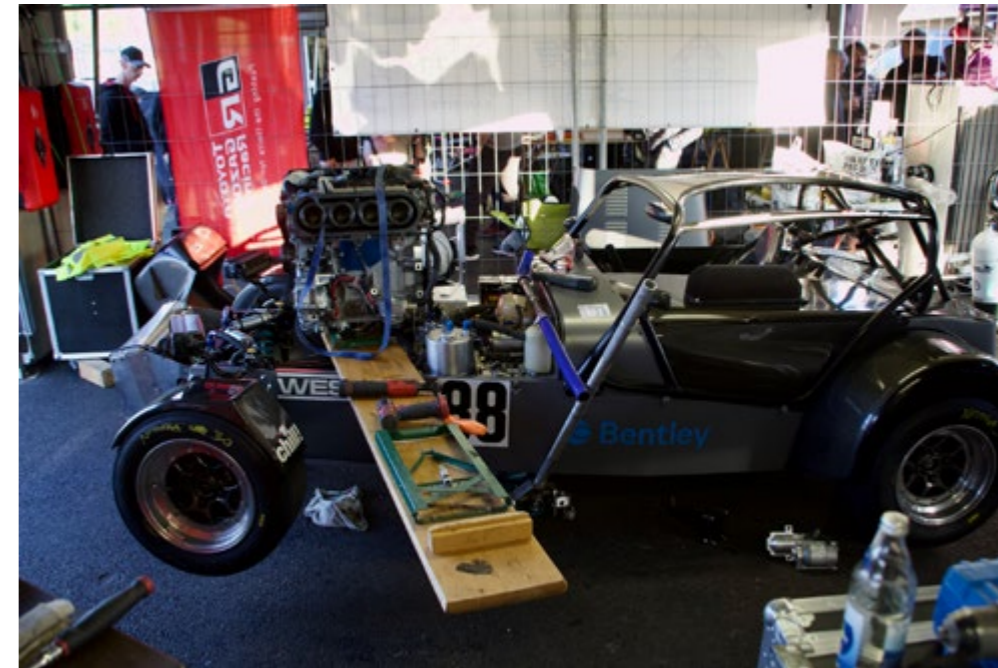
Das Team hinter dem Wahnsinn / Team Roster:

Westermann Motorsport 98: Tobias Lenz & Michael Kummer
 Chill 88: Sebastian Büchert & Eurico Pacheco
 Die Helden der Box: Thomas, David, Stephan, Carsten
 Support: Joachim Westermann und Team

Dancing with the Giants

Tobias Lenz had a perfect start in the #98. For the first 25 laps, his Caterham was locked in a thrilling battle against the much more massive Cayman and Ligier bolides. „We were stalking each other, overtaking, losing the spot, and gaining it back—no one could break away,“ Tobias said of the opening phase. However, the romance of the duel quickly gave way to harsh reality. A Ligier pilot drove with an „iron fist“; a side-on contact left its mark.

Lap 20 became a moment of destiny: the rear suspension and the drive shaft gave up the ghost.



... und eine Bierbank zur Motorablage
... and a beer bench for storing the engine

das zeigt, dass die Caterhams auch gegen die „Großen“ bestehen können.

Der Tanz mit den Riesen

Tobias Lenz erwischte in der 98 einen Start nach Maß. In den ersten 25 Runden lieferte er sich mit seinem Caterham packende Duelle gegen die deutlich massiveren Cayman- und



Die Startplätze
The starting positions

Die Maschinen hinter dem Kampf:

Die eingesetzten Caterham waren keine Standardmodelle. Westermann Motorsport schickte hochgezüchtete Caterham CSR-Modelle ins Rennen, die speziell für die Langstrecke optimiert wurden. Mit einem WESMO by Cosworth 2.4 l mit 280 PS bei nur knapp über 500 kg Leergewicht ist das Leistungsgewicht phänomenal, doch die Belastung für das Material bei einem 500-km-Rennen – vor allem bei den harten Randsteinen in Anneau du Rhin – ist enorm. Besonders die modifizierten Hinterachsen und die Kühlung sind bei den Nacht-Temperaturen und der Dauerbelastung gefordert.

The Machines Behind the Battle:

The Caterhams used were far from standard. Westermann Motorsport entered highly tuned Caterham CSR models, specifically optimized for endurance racing. With a WESMO by Cosworth 2.4 engine delivering around 280 hp and a curb weight of just over 500 kg, the power-to-weight ratio is phenomenal. However, the stress on the material during a 500 km race—especially with the aggressive curbs at Anneau du Rhin—is immense. The modified rear axles and cooling systems, in particular, are pushed to their limits by the constant load and fluctuating night temperatures.

This meant a 36-minute forced hiatus in the pits. While others might have cracked open their first beer in the darkness after such a defect, the Westermann Motorsport crew showed exactly what Caterham drivers are made of.



Caterham-Fahrer geschnitzt sind.

Pleiten, Pech und eine kaputte Lichtmaschine

Mischa Kummer übernahm den reparierten Wagen, doch das Glück war ein flüchtiges Gut. Nach rund 30 Runden die nächste Hiobsbotschaft: Die Lichtmaschine gab den Geist auf. Der Seven kehrte am Abschlepphaken in die Box zurück. Wieder schrauben, wieder fluchen, wieder kämpfen.

„Ankommen ist alles“, wurde zum Mantra der Nacht. Tobias Lenz, geplagt von Motivationslöchern und einer Technik, die sogar die Bordkameras lahmlegte, biss sich durch den letzten Stint. „Phasenweise war es im Wald extrem rutschig, und nach dem ganzen Stress mit den Reparaturen war der Kopf eigentlich schon woanders“, gibt er offen zu.

Ehre, wem Ehre gebührt

Was Tobias am Ende auf der Strecke hielt, war nicht die Aussicht auf ein Podium – es war die Loyalität gegenüber dem Team. Die Mechaniker David, Stephan, Carsten und Thomas hatten zuvor schon bei **Chill 88** eine Kupplung im Rekordtempo gewechselt (und damit deren 4. Gesamtrang erst ermöglicht!) und anschließend den Wagen der Nummer 98 unter Hochdruck wiederbelebt.

„Wenn die Jungs alles geben, wollte ich nicht als Weichei die Segel streichen“, so Lenz. Und genau das ist der Geist der 500 Nocturnes für die Caterham-Truppe: Es geht nicht nur um die schnellste Runde im Scheinwerferlicht, sondern um das „Brettbohren“, bis die schwarz-weiß-karierte Flagge fällt.

Als der Wagen schließlich die Ziellinie überquerte, war das Team zwar Letzter in der Wertung, fühlte sich aber wie der heimliche Sieger. In einer Nacht, die für viele nur aus Glitzer und Glamour bestand, haben die Caterham-Fahrer den wahren Motorsport zelebriert: hart, ehrlich und verdammt ausdauernd. Der Stress wird noch einige Tage brauchen, um abzubauen. Doch eines steht fest: Der Anneau du Rhin sieht sie wieder. In zwei Wochen. Dann hoffentlich ohne Abschlepphaken.



Ups, das ist keine Hinterachslenkung
Oops, that's not rear-axle steering

P	N°	TEAM	VOITURE	MEILLEUR TOUR
1	37	KRAFT RACING		1:21.486
2	3	SCHÜTZ MOTORSPORT		1:24.665
3	29	PEGASUS RACING		1:24.591
4	88	CHILLI RACING		1:31.058
5	55	REGMATEAM		1:30.445

Failures, Flukes, and a Broken Alternator

Mischa Kummer took over the repaired car, but luck remained a fleeting guest. After about 30 laps, the next blow fell: the alternator died. The Seven returned to the pits on a tow hook. More wrenching, more cursing, more fighting.

„Finishing is everything“ became the mantra of the night. Tobias Lenz, battling bouts of low motivation and technical gremlins that even knocked out the onboard cameras, bit his way through the final stint.

„At times, it was extremely slippery in the forest section, and after all the stress with the repairs, my head was honestly already elsewhere,“ he admitted candidly.

Honor Where Honor is Due

What kept Tobias on the track in the end wasn't the prospect of a podium—it was loyalty to the team. Mechanics David, Stephan, Carsten, and Thomas had already performed a record-breaking clutch change for Chill 88 (securing their 4th place finish!) before working under immense pressure to resurrect the #98 car.

„When the boys give it their all, I didn't want to be the ‚wimp‘ who throws in the towel,“ said Lenz. And that is exactly the spirit of the 500 Nocturnes for the Caterham squad: it's not just about the fastest lap under the floodlights; it's about „drilling through thick boards“ until the checkered flag drops.

When the car finally crossed the line, the team was last in the official standings but felt like the secret winners. In a night that for many consisted only of glitz and glamour, the Caterham drivers celebrated true motorsport: hard, honest, and damn persistent. The stress will take a few days to subside. But one thing is certain: the Anneau du Rhin will see them again. In two weeks. Hopefully without a tow hook next time.

A Statement from Joachim Westermann:

„The 500 Nocturnes are unforgiving. We know our cars are incredibly fast, but endurance racing is about dealing with the unexpected. The morale shown by Tobias, Mischa, and the entire mechanical team this time is exactly what defines the spirit of Westermann Motorsport. We don't just repair cars; we keep dreams running—no matter how late it is or how deep the frustration goes. In two weeks at the next AdR event, we'll be back at full throttle!“

Das Fazit von

Joachim Westermann:

„Die 500 Nocturnes verzeihen nichts. Wir wissen, dass unsere Autos extrem schnell sind, aber Langstrecke bedeutet eben auch, mit dem Unerwarteten umzugehen. Was Tobias, Mischa und das gesamte Mechaniker-Team dieses Mal an Moral gezeigt haben, ist genau das, was den Geist von Westermann Motorsport ausmacht. Wir reparieren nicht nur Autos, wir halten Träume am Laufen – egal wie spät es ist oder wie tief der Frust sitzt. In zwei Wochen beim nächsten AdR-Termin greifen wir wieder voll an!“

MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



Upgrade the performance of your Caterham lights with our high quality, long lasting front & rear LED lights

- Super Bright OSRAM LED's
- Retains the Classic look
- Easy Installation
- British Design, British Made

www.justaddlightness.co.uk

JUST ADD LIGHTNESS

Suppliers to Lotus and Caterham for over 60 years



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

For further information contact:
Bruce Robinson or Philip Robinson



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

Auf zum Nürburgring !

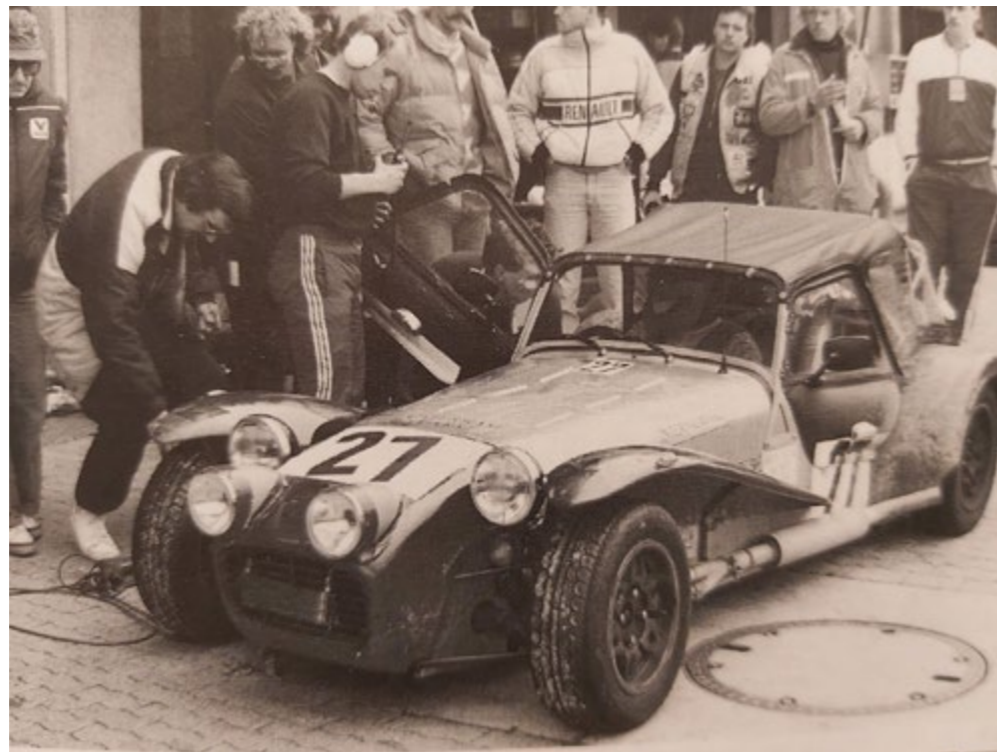
Wie Caterham 1987 die Grüne Hölle erobern wollte

Story von Martin Stather, Fotos diverse Quellen

Als Caterham die Produktionsrechte des Seven 1973 von Lotus übernahm, wurden diese zunächst vom RAC mit mehr als fadenscheinigen Argumenten weder in der Modsports-Rennserie (für modifizierte Serienwagen) noch für die Prodsports-Serie (für Serienwagen) zugelassen. Bereits 1963 hatte Lotus geklagt, dass der Sports Car Club of America den Seven nicht zu Rennen zugelassen hatte.

Der RAC (Royal Automobile Club), der die Regeln für den BRSCC (British Racing and Sports Car Club) im sogenannten Blue Book (das Motorsport UK Yearbook) festhielt, argumentierte, als Kit-Car sei der Seven nicht zulassungsfähig, gleichzeitig wurde jedoch ein Ginetta G15, auch ein Kit-Car, akzeptiert. Nearn protestierte vehement und für 1975 wurde Caterham dann doch noch gelistet. In der Prodsports-Serie hingegen dauerte es bis 1980 und eine Rennbeteiligung war erst durch den anhaltenden Protest von Caterham (Graham Nearn produzierte eigens ein T-Shirt mit der Aufschrift „Too fast to race“) und die Vermittlung des Unterhaus-Abgeordneten Sir Geoffrey Howe möglich geworden. 1985 wurde die Prodsports-Serie bereits wieder eingestellt und für 1986 eine eigene Serie nur für Caterhams aufgelegt. Die Regeln wurden so einfach wie möglich formuliert und es wurden nur für öffentliche Straßen zugelassene Fahrzeuge akzeptiert. Einige der ersten Rennbeteiligten waren Fahrer, die entweder bei Caterham arbeiteten oder einen direkten Bezug zur Firma hatten wie etwa Jez Coates, Reg Price und Jeremy Coulter.

Nachdem Caterham in den späten 70ern und frühen 80er Jahren bereits in Großbritannien sehr erfolgreich war, trauten sich die Caterham-Männer dann 1987, am 24-Stunden Rennen vom Nürburgring am 21./22. Juni teilzunehmen. Das war die ultimative Herausforderung! Also machten sich Andy Noble (als Teammanager), Jez Coates, Reg Price und Jeremy Coulter in einem Escort XR3i mit vielen Renn-Ersatztei-



len auf den Weg über den Kanal. Die Autos wurden separat transportiert. Unter den vielen teilnehmenden Teams war nur noch ein weiteres aus Großbritannien, Tony Charnell, Robin Smith und Laurence Jacobsen auf Ford Capri. Doch das Vorhaben lief von Anfang an nicht richtig rund. Unterwegs auf dem Kontinent rammte sie ein VW Golf, dessen Fahrer am Steuer eingeschlafen war. Der Escort schleuderte in die Leitplanke und verstreute die Ersatzteile über die Fahrbahn. Schnell wurden sie wieder eingesammelt, zum Glück war der Wagen noch fahrbereit: Noch 5 Stunden bis zum Rennen!

Los geht's!

Am Ring angekommen, fingen die Schwierigkeiten jedoch erst an. Der Auspuff war zu laut und um die Abnahme zu bekommen, musste mit Hilfe einer Coladose(!) der Lärm etwas reduziert werden. Bei der Qualifikation war sich das Team unsicher, ob man schnell genug war, denn von 216 Teilnehmern würden nur 180 zugelassen werden. Also in den letzten zehn Minuten nochmal raus, um die Sache klar zu machen. Das Auto war aber vollgetankt und hatte damit deutliches Übergewicht, was dem Fahrer offenbar nicht klar war. Gleich im ersten Drittel der Strecke schob es Reg Price aus der Fahrbahn und ein Crash

Off to the Nürburgring!

How Caterham wanted to conquer the Green Hell in 1987

Story by Martin Stather, photos from various sources

When Caterham took over the production rights for the Seven from Lotus in 1973, the RAC initially refused to approve it for either the Modsports racing series (for modified production cars) or the Prodsports series (for production cars), citing flimsy arguments. Lotus had already complained in 1963 that the Sports Car Club of America had not approved the Seven for racing.

The RAC (Royal Automobile Club), which laid down the rules for the BRSCC (British Racing and Sports Car Club) in the so-called Blue Book (the Motorsport UK Yearbook), argued that the Seven was not eligible for registration as a kit car, yet at the same time a Ginetta G15, also a kit car, was accepted. Nearn protested vehemently and Caterham was finally listed for 1975. In the Prodsports series, however, it took until 1980, and participation in races was only made possible by Caterham's persistent protests (Graham Nearn even produced a T-shirt with the slogan 'Too fast to race') and the mediation of Member of Parliament Sir Geoffrey Howe. In 1985, the Prodsports series was discontinued and a separate series exclusively for Caterhams was launched for 1986. The rules were formulated as simply as possible and only vehicles approved for use on public roads were accepted. Some of the first participants in the races were drivers who either

worked for Caterham or had a direct connection to the company, such as Jez Coates, Reg Price and Jeremy Coulter.

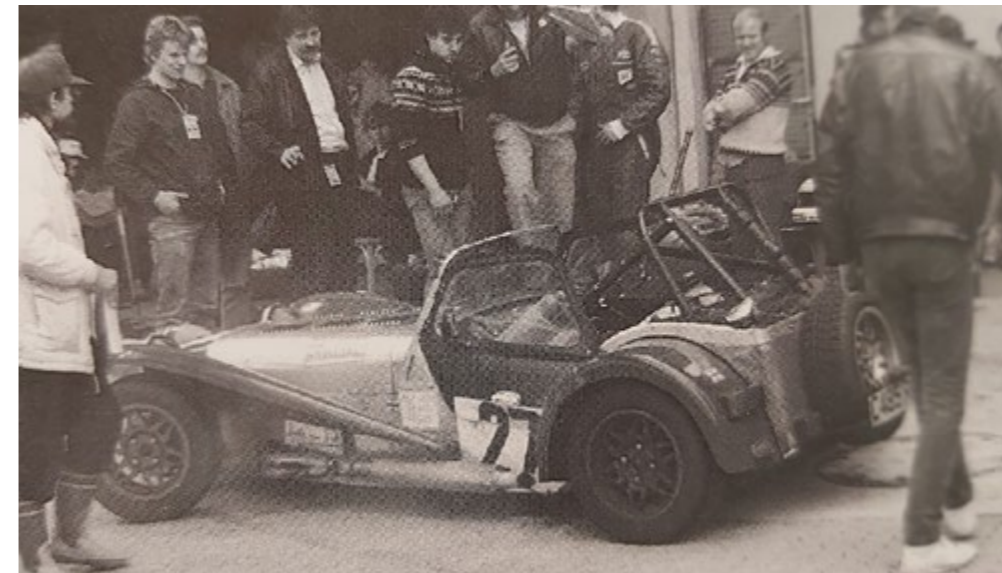
After Caterham had already enjoyed great success in Great Britain in the late 1970s and early 1980s, the Caterham team decided to take part in the 24-hour race at the Nürburgring on 21/22 June 1987. It was the ultimate challenge! So Andy Noble (as team manager), Jez Coates, Reg Price and Jeremy Coulter set off across the Channel in an Escort XR3i with lots of spare racing parts. The cars were transported separately. Of the many teams participating, only one other was from the UK: Tony Charnell, Robin Smith and Laurence Jacobsen in a Ford Capri. But the project didn't go smoothly from the start. While travelling on the continent, they were hit by a VW Golf whose driver had fallen asleep at the wheel. The Escort skidded into the crash barrier and scattered the spare parts across the road. They were quickly collected

again and, luckily, the car was still roadworthy: just five hours to go until the race!

Let's go!

However, once arrived at the circuit, the difficulties began. The exhaust was too loud, and in order to get approval, they had to reduce the noise somewhat with the help of a cola can(!). During qualifying, the team was unsure whether they were fast enough, as only 180 of the 216 participants would be admitted. So, in the last ten minutes, they went out again to settle the matter. However, the car was fully fuelled and therefore significantly overweight, which the driver was apparently unaware of. Right in the first third of the track, it pushed Reg Price off the road, resulting in a crash with a bent chassis. Fortunately, a replacement car was on hand and qualification was not in jeopardy. During the race, however, it turned out that the additional headlights mounted on the nose for night driving completely discharged the battery. In the middle of the night, Jez Coates strayed off course and Andy Noble asked him over the radio where he was. 'In a field,' was the reply. He couldn't start the motor because the battery was flat. What's more, he couldn't say exactly where he was. So the team set off on foot to find him, which took a good half hour. Pushing the car was not an option because of the wet grass on which the Seven was standing. So they first had to find a replacement battery to get back into the race.

After about 17 hours of racing, it became clear that the engine, which was now spewing clouds of smoke, would not last much longer. Andy Noble was in favour of abandoning the race. But Reg Price was determined to continue. One lap later, the

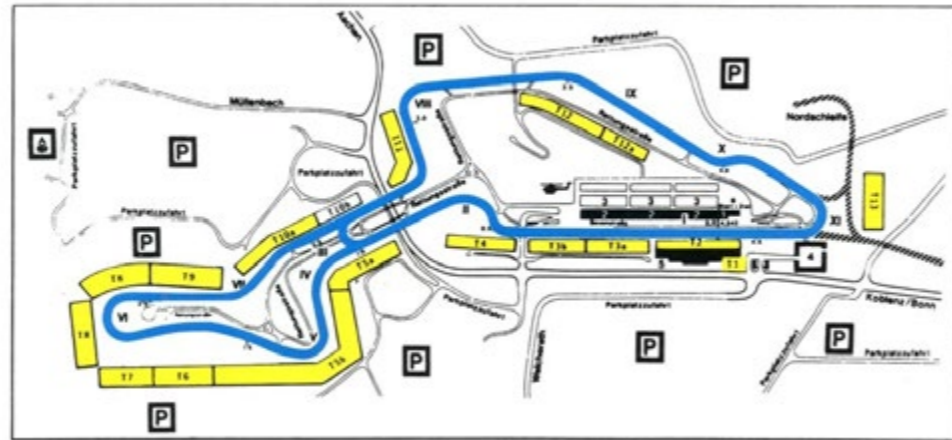


mit verbogenem Chassis war die Folge. Zum Glück war ein Ersatzauto zur Stelle und auch die Qualifikation war nicht in Gefahr. Im Rennen stellte sich allerdings heraus, dass die für die Nachtfahrt auf der Nase montierten Zusatzscheinwerfer die Batterie komplett entluden. Mitten in der Nacht geriet Jez Coates abseits der Bahn und Andy Noble fragte über Funk, wo er sei. "In einem Feld" war die Antwort. Starten war nicht möglich, da die Batterie leer war. Außerdem konnte er nicht genau angeben, wo er war. Also trabte das Team los, um ihn zu finden, was eine gute halbe Stunde dauerte. Anschließen war bei dem nassen Gras, auf dem der Seven stand, keine Option. Also musste erst eine Ersatzbatterie besorgt werden, um wieder ins Rennen zu kommen.

Nach etwa 17 Stunden Rennen wurde klar, dass der inzwischen Rauchwolken ausspuckende Motor nicht viel länger halten würde. Andy Noble war dafür, das Rennen abzubrechen. Aber Reg Price wollte unbedingt weiterfahren. Eine Runde später lief der Seven nur noch auf drei Zylindern und verbrauchte jede Menge Öl. Price merkte, dass Öl auf die Pedalerie lief, hielt an und ver-

ließ den Wagen, Öl tropfend. Die Zuschauer warfen ihm Taschentücher zu, dass er sich säubern konnte. Es war sicher, dass das das Ende war, aber immerhin konnte der Wagen in den letzten Minuten des Rennens noch einmal auf die Strecke und das Rennen beenden, so dass noch ein 92. Platz drin war. Von den enthusiastischen Publikumsreaktionen her konnte man immerhin vermuten, dass der Seven einer der Publikumslieblinge war.

Heute ist Caterham eine feste Adresse am Nürburgring...



Seven was running on only three cylinders and consuming a lot of oil. Price noticed that oil was running onto the pedals, stopped and left the car, oil dripping from him. Spectators threw him tissues so he could clean himself up. It was clear that this was the end, but at last the car was able to get back on the track in the final minutes of the race and finish, securing 92nd place. Judging by the enthusiastic reaction of the crowd, it was clear that the Seven was one of the crowd favourites.

Today, Caterham is a permanent fixture at the Nürburgring...

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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer

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

Soft Bits for Sevens
Innovate and refine

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



The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

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

Lotus/Caterham Restoration: „Scheunenfund“

Story von Ralf (GDC e.V.) und Andreas, Fotos diverse Quellen

Angeblich gibt es sie ja nicht mehr, die sogenannten „Scheunenfunde“ – also Fahrzeuge, die über viele Jahrzehnte vergessen in einer Ecke, vornehmlich in einer Scheune, standen und irgendwann mehr oder weniger behutsam exhumiert werden. Doch aus hiesiger Erfahrung ist das nicht richtig: Es gibt sie sehr wohl noch. Zugegeben, nur noch sehr, sehr vereinzelt. Vor allem aber zu exorbitant unverschämten Preisen. In Zeiten des Internets glaubt jeder Laie, sich vermeintlich zusammenrecherchieren zu können, was er da vor sich hat.

Und genau das ist meist die Problembasis, denn es wird von völlig falschen Voraussetzungen ausgegangen. Garniert man das Ganze mit einigen „Schlaumi-Schlümpfen“, die das Super-Schnäppchen wittern, ist der angepeilte Verkaufspreis-Irrsinn perfekt.

Alles fing mit der Bitte an, diesen Scheunenfund mit der Frage nach dem möglichen Wert in ein Forum zu stellen. Erste Schätzungen begannen bei 5.000 €, andere sprachen für einen „1700 Sprint“ von einem Wert zwischen 19.000 und 25.000 € nach Abschluss der Restauration. Allein die Papiere wurden bereits mit 5.000 € bewertet.

Dann kamen durch weitere Details die exakten Fakten ans Licht: Es handelte sich um einen 1600 GT, Baujahr 1994. Gab es mögliche Zulassungsprobleme, weshalb er in der Scheune abgestellt wurde? Irgendwie ist er dann doch in die Werkstatt verfrachtet worden und die Arbeit begann.

Hier steht nun ein solcher „Scheunenfund“, ausgegraben von einem ambitionierten Hobbybastler, der der Meinung war, den Super-Schnapper gemacht zu haben. Dieser fing (wie so oft) mit völlig belanglosen Dingen wie der Scheinwerferverkabelung an. Um es vorwegzunehmen: Diese ganzen „Basteleien“ müssen im Zuge der Restauration leider wieder vollständig entfernt und durch eine fach- und sachgerechte Installation ersetzt werden. An die wirklichen Problemzonen traute man sich offenbar (noch) nicht heran. Irgendwann kam dann aber vermutlich doch die Erkenntnis, dass es mit ein paar



Lotus/Caterham Restoration: „Barn Find“

Story by Ralf (GDC e.V.) and Andreas, photos from various sources

Supposedly, they don't exist anymore—the so-called „barn finds.“ Those vehicles forgotten for decades, tucked away in a corner of a shed or barn, eventually being „exhumed“ with more or less care. However, based on local experience, that's not quite true; they definitely still exist. Admittedly, they are becoming very, very rare. But above all, they often come with exorbitantly outrageous price tags. In the age of the internet, every layman thinks they can „research“ exactly what they have in front of them.

And that is exactly where the trouble usually begins, as people start with completely false assumptions. Season that with a few „smart alics“ scenting a „super bargain,“ and you have the perfect recipe for asking-price insanity.

It all started with a request to post this barn find on a forum to gauge its potential value. Initial estimates started at €5,000, while others suggested a value between €19,000 and €25,000 for a „1700 Sprint“ once restoration was complete. The papers alone were valued at €5,000.

Then, as more details emerged, the exact facts came to light: it was a 1600 GT, built in 1994. Were there potential registration issues that led to it being tucked away in a barn? Somehow, it eventually found its way into a workshop, and the work began.

So, here we have such a „barn find,“ unearthed by an ambitious hobbyist who believed he'd bagged a steal. He began (as is so often the case) with completely trivial matters like the headlight wiring. To put it bluntly: all this „tinkering“ will, unfortunately, have to be completely stripped out during the restoration and replaced with a professional, proper installation. The real problem areas were clearly left untouched—presumably because they were too daunting. Eventually, however, the realisation must have dawned that a few cables and a bit of polish

Kabeln und etwas Politur nicht getan sei – zumal man nicht einmal den Motor zum Laufen brachte.

Kurzum: Das gesamte Ausmaß der notwendigen Arbeiten würde sich erst nach einer zumindest teilweisen Zerlegung zeigen.

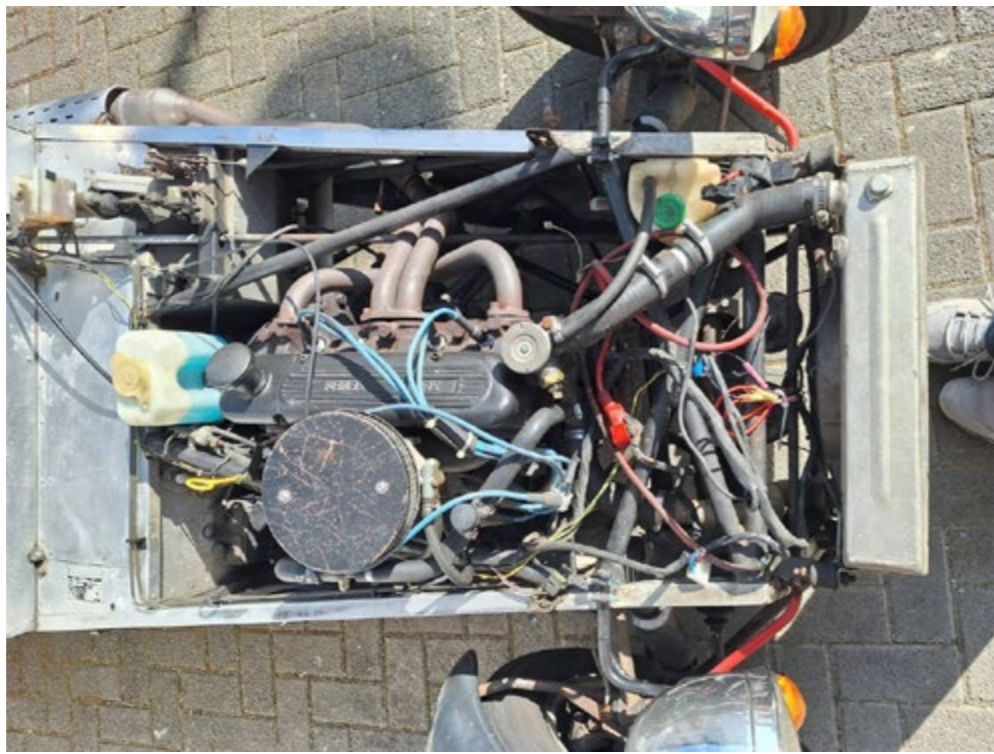
So wandte sich der Besitzer an den CCC, um das Fahrzeug auszuschreiben (siehe unser Forum), sowie parallel auch an das Museum der GDC (Gentleman Drivers' Collection e.V.), wo man sich schlussendlich des englischen Patienten annahm, ganz getreu dem Motto: Think positive!

Es stellte sich Folgendes heraus: Bei dem Kleinen handelt es sich um einen „GT“, das war seinerzeit sozusagen die Basisversion. Angesichts der schon von Lotus und später auch von Caterham angebotenen Upgrade-Kits wurden diese Fahrzeuge im Laufe der Jahre fast alle irgendwie aufgerüstet. Und so kommt es, dass heute kaum noch originale GTs zu finden sind. Bei Vollrestaurationen werden heute sogar zum „Supersprint“ aufrüstete Cattys wieder in die GT-Spezifikation zurückgebaut, wenn sie laut Papieren als solche ausgeliefert wurden. Verrückt ...

Es wurde also in der Museumswerkstatt mit der Zerlegung begonnen. Wie auf den Bildern unschwer zu erkennen ist, erstreckte sich diese am Ende bis zu einer nahezu vollständigen Totalzerlegung und offenbarte folgendes Bild:

- Sämtliche Fahrwerksgummis nur noch partiell vorhanden oder in Auflösung.
- Vorderachse ausgeschlagen und verrostet, Lenkung ausgeschlagen.
- Verkabelung porös, in weiten Teilen zahlreiche „Nachrüstungen“, Überbrückungen und Flickstellen.
- Instrumente nur noch eingeschränkt funktionsfähig.
- Innenausstattung stark verschmutzt und überholungsbedürftig.
- Bremsanlage dringend komplett überholungsbedürftig (Leitungen und gesamte Mechanik).
- Außenhaut stark in Mitleidenschaft gezogen.
- Kühlsystem mit falschen Teilen zusammengesetzt.
- Last but not least: Motor auf Zylinder 1 und 4 mit wenig, auf Zylinder 2 und 3 fast gar keiner Kompression – er muss zur kompletten Überholung.

Weiterhin gibt es noch einen weiteren interessanten Punkt: Die Zulassung. Das kleine Entlein hat eine EZ 1994. Nun muss man kein Fachmann sein, um zu recherchieren, dass die Vergaser-Cattys nur bis 92 zugelassen werden können. An diesem Exemplar wurde tatsächlich ein (Mini-) Kat eingeschweißt, sowie eine Lambda-Sonde verbaut – mit einem „Fake-Anschluss“, sprich, wirklich regeln kann diese gar nichts. Wie das Fahrzeug zu der eingetragenen Euro 2 kam bleibt wahrscheinlich für immer ein Geheimnis. Fakt ist jedoch, dass die Annahme „Wenn's mal eine Zulassung gibt, hat man



einen Persilschein“ falsch ist. Vielmehr gilt: Es gibt kein Recht im Unrecht. Bedeutet in diesem Fall: die Zulassung ist im Prinzip nicht das Papier wert, auf dem sie gedruckt ist.

Da der Kleine aber ohnehin ins Museum wandern wird, ist die Klärung dieses Punktes für den GDC aber (zumindest zunächst) irrelevant.

So oder so bedeutete dies dennoch, dass das Fahrzeug noch weiter demontiert werden musste und eine Zwangspause wegen der nötigen Motorrevision durch einen Fachbetrieb folgen würde.

Nach der Zerlegung des Motors offenbarte sich weiter, dass der Zylinderkopf massiv „bearbeitet“ worden war; offensichtlich versuchte man sich an einer Art Tuning, baute andere Ventile ein, die nicht passten und vermutlich deshalb eine, na sagen wir mal „hemdsärmelige“ Bearbeitung von Ventilsitzen etc. nach sich zog. Kurzum: Dass das überhaupt noch lief, zeigt, wie robust die alten Kent-Motoren wohl sind. Nachdem der Kopf komplett überarbeitet und der Motor auch „untenherum“ klar gemacht wurde, ist dieser nun wieder zusammengebaut.

In der Zwischenzeit wurden auch alle Fahrwerksteile zum Strahlen gegeben, bekamen eine Spritzverzinkung nebst neuen Chassis-Lack und neue Lagerungen rundum. Die Bremsanlage wurde komplett erneuert; hier waren Leitungen teilweise so vergammelt, dass sie sich aus den Zylindern gar nicht mehr lösen ließen.

Als nächstes wird der gesamte Body aufgearbeitet und erhält eine Komplettlackierung, zusammen mit neuen Kotflügeln. Schließlich wird die Instrumentierung und die Verkabelung instandgesetzt, d.h., weitgehend erneuert.



Die Teile-Bestellliste ist leider noch immer lang, sehr lang ...

Die meisten benötigten Ersatzteile sind glücklicherweise aus dem Lagerfundus des GDC verfügbar, jedoch kommen aufgrund der Komplexität von Motor & Co. Fremdfirmen ins Spiel. Je nach Lieferfristen der Fachbetriebe ist eine Fertigstellung bis Frühjahr 2026 geplant. nach Fertigstellung der Restaurierung wird das Ergebnis gerne in Wort und Bild vorgestellt.

... to be continued.



wouldn't cut it—especially since they couldn't even get the engine to start.

In short: the full extent of the necessary work would only become apparent after at least a partial teardown. Consequently, the owner turned to the CCC to advertise the vehicle (see our forum), and simultaneously contacted the GDC Museum (Gentleman Drivers' Collection e.V.). There, they eventually took on the „English patient“, staying true to the motto: Think positive!

It turned out that the little car is a „GT“, which was essentially the base model at the time. Given the upgrade kits offered by Lotus and later Caterham, almost all of these vehicles were upgraded in some way over the years. As a result, original GTs are hard to find today. In the case of full restorations, even „Supersprint“ upgraded Cattys are now being reverted to GT specification if the original papers show they were delivered as such. Mad...

And so, the teardown began in the museum workshop. As is clearly visible in the photos, this eventually extended to a near-total dismantling, revealing the following picture:

- Suspension bushes: All either only partially present or disintegrating.
 - Front axle: Worn out and rusted; steering rack worn out.
 - Wiring: Brittle, with numerous „retrofits“, bypasses, and patches in many areas.
 - Instruments: Only partially functional.
 - Interior: Heavily soiled and in need of an overhaul.
 - Braking system: Urgently requires a complete overhaul (lines and entire mechanical assembly).
 - Bodywork: Severely weathered and damaged.
 - Cooling system: Bodged together with the wrong parts.
 - Last but not least: Engine compression low on cylinders 1 and 4, and almost non-existent on 2 and 3 – it requires a complete rebuild.
- Furthermore, there is another

interesting point: the registration. This „ugly duckling“ was first registered in 1994. Now, you don't have to be an expert to discover that carburetted Catties could only be registered until '92. On this particular example, a (mini) catalytic converter had actually been welded in and a lambda sensor installed—albeit with a „fake connection“, meaning it couldn't actually regulate anything. How the vehicle obtained its registered Euro 2 status will likely remain a mystery forever. However, the fact remains that the assumption „once it's registered, you have a clean bill of health“ is false. Rather, the principle applies: There is no right to the continuation of an error. In this case, it means the registration is essentially not worth the paper it's printed on.

However, since the little car is destined for the museum anyway, clarifying this point is (at least for now) irrelevant for the GDC. Either way, it meant the vehicle had to be dismantled further, followed by a forced hiatus while the engine underwent a necessary overhaul by a specialist firm.

Once the engine was stripped down, it was further revealed that the cylinder head had been „reworked“ extensively. Someone had clearly attempted a bit of DIY tuning, installing valves that didn't fit, which presumably led to a rather, shall we say, „rough-and-ready“ modification of the valve seats. In short: the fact that it ran at all is a testament to how robust those old Kent engines are. Now that the head has been completely refurbished and the „bottom end“ has been sorted, the engine is back together.

In the meantime, all suspension components were sent off for blasting, received a galvanised spray coating along with new chassis paint and new bearings all around. The braking system was completely renewed; some lines were so corroded they couldn't even be loosened from the cylinders.

Next, the entire body will be refurbished and given a full respray, along with new wings. Finally, the instrumentation and wiring will be repaired—or rather, largely replaced.

The parts order list is unfortunately still long, very long...

Fortunately, most of the required spares are available from the GDC's own stores, though specialist firms are involved due to the complexity of the engine and other components. Depending on the lead times of these specialists, completion is planned for Spring 2026. Once the restoration is finished, we will be happy to present the result in words and pictures.

... to be continued.

Kurvenrausch zwischen zwei Meeren: 7.000 Kilometer im Seven

Story von Paul und Waldemar mit Fotos der Teilnehmer

Von Luxemburg bis zum Atlantik, über die Pyrenäen ans Mittelmeer und zurück durch die Hochalpen. Drei Männer, drei Leichtbau-Legenden und die Suche nach der perfekten Ideallinie



Caterham Supersport 1,8 - 485 SV - R300 Superlight

Statistik der Leidenschaft:

- Kilometerstand Start: 48.511
- Kilometerstand Ende: 55.686
- Distanz: 7.175 km
- Schnitt: ca. 500 km pro Tag
- Kurvenrekord: 913 Kurven auf 475 km (21. Juni)

2025 stand das Gerüst: Wir würden das Frühlingstreffen in Luxemburg als Sprungbrett nutzen und von dort aus das Abenteuer „Pyrenäen 15.06.“ starten.

Der Kampf gegen die Uhr und die Elemente

Doch bevor der erste Pass bezwungen werden konnte, schlug das Schick-

Die besten Ideen entstehen selten am Reißbrett.

Sie entstehen dort, wo der Asphalt unter den Reifen vibriert und der Fahrtwind den Kopf freipustet. Im Sommer 2024, irgendwo auf der Route des Grandes Alpes, fiel der entscheidende Satz. Waldemar, dessen Hunger nach Kurven ebenso grenzenlos scheint wie die Drehzahlfestigkeit seines Motors, warf ein neues Ziel in den Raum: die Pyrenäen.

Christoph und ich zögerten. Die Pyrenäen sind kein Wochenendausflug. Sie sind eine logistische Herausforderung, eine Materialschlacht und ein Test für die physische Belastbarkeit. 6.000 Kilometer in einem Caterham? In einem Auto, das im Grunde aus einer Aluminiumhaut, einem Gitterrohrrahmen und einer großen Portion Wahnsinn besteht? In einem Fahrzeug, das jede Bodenwelle ungefiltert weitergibt und dessen Wetterschutz eher symbolischer Natur ist? Wir rechneten, wir zweifelten – und wir sagten zu. Über die Weihnachtsfeiertage 2024 saß Waldemar über den Karten von Südfrankreich und Nordspanien. Er plante nicht einfach eine Route; er komponierte eine Symphonie aus Kehren, Haarnadelkurven und Passhöhen. Im Frühjahr



Die Pyrenäen-Route ohne An- und Abfahrt
The Pyrenees Route (excluding arrival and departure)

Cornering Fever Between Two Seas: 7,000 Kilometers in a Seven

Story by Paul and Waldemar with photos from the participants

From Luxembourg to the Atlantic, across the Pyrenees to the Mediterranean, and back through the High Alps. Three men, three lightweight legends, and the quest for the perfect line.

Passion by the Numbers:

- Starting odometer: 48,511
- Ending odometer: 55,686
- Total distance: 7,175 km
- Average: approx. 500 km per day
- Cornering record: 913 curves over 475 km (June 21st)

The best ideas rarely emerge from a drawing board

They are born where the asphalt vibrates beneath the tires and the rushing wind clears the mind. In the summer of 2024, somewhere along the Route des Grandes Alpes, the decisive sentence was uttered. Waldemar—whose hunger for corners seems as boundless as his engine's



Waldemar Jodda - Christoph Esswein - Jens-Paul Hänig

rev limit—tossed a new goal into the ring: the Pyrenees.

Christoph and I hesitated. The Pyrenees are no weekend jaunt. They are a logistical challenge, a war of attrition, and a test of physical endurance. 6,000 kilometers in a Caterham? In a car that essentially consists of an aluminum skin, a spaceframe, and a generous helping of madness? In a vehicle that transmits every bump unfiltered and offers weather protection that is purely symbolic? We calculated, we doubted—and then we agreed. Over Christmas 2024, Waldemar pored over maps of Southern France and Northern Spain. He wasn't just planning a route; he was composing a symphony of hairpins, switchbacks, and mountain passes. By spring 2025, the framework was set: we would use the spring meeting in Luxembourg as our springboard and launch the „Pyrenees 15.06“ adventure from there.

The Battle Against Time and the Elements

Before the first pass could be conquered, the curse of small-series engineering struck. While I was already enjoying the mild spring sun

sal der Kleinserientechnik zu. Während ich in Luxemburg bereits die ersten milden Sonnenstrahlen und die Ausfahrten mit Gleichgesinnten genoss, kämpfte Waldemar in Solingen gegen die Zeit. Sein Seven wartete auf Freigabe, Modifikationen waren nötig, Termine ließen auf sich warten. Wer einen Caterham besitzt, kennt dieses Gefühl: Diese Mischung aus technischer Faszination und der schieren Verzweiflung, wenn das Auto eine Woche vor der Tour noch nicht einsatzbereit ist.

Samstag, 14. Juni. Ich stehe am Golfclub Clervaux Eselborn, als mein Handy klingelt. Waldemars Stimme, hörbar erleichtert: „Auto läuft!“

Was folgte, war eine Sternfahrt, wie sie nur Enthusiasten auf sich nehmen. Christoph startete am Samstag



Ausblick vom Mont Ventoux
View from Mont Ventoux

ven im Gepäck machten wir uns an die Feinplanung für den Abend. Waldemar stieß später in Saint-Germain-Laprade zu uns. Das Trio war komplett. Die Autos standen bereit. Die Pyrenäen riefen.

Monumente aus Stahl und Stein

Der nächste Morgen führte uns quer durch das Zentralmassiv Richtung Ax-les-Thermes, dem Tor zu den Pyrenäen. Auf dem Weg dorthin wartete ein architektonisches Wunderwerk auf uns: das Viaduc de Millau. Mit einer Pfeilerhöhe von bis zu 343 Metern ist sie die höchste Brücke Europas. Wenn man in einem Caterham sitzt, die Hand fast auf dem Asphalt, und den Kopf in den



Regen
Rain

aus dem Frankfurter Raum, ich brach Samstagabend von Luxemburg auf und übernachtete in einem zweckmäßigen Autobahnhotel. Am Sonntagmorgen dann das böse Erwachen: Graue Wolken hingen tief über dem Elsass, kein Kaffee, kein Frühstück, nur der peitschende Regen. Waldemar, der am frühen Sonntagmorgen in Solingen gestartet war, und ich befanden uns nun auf derselben Autobahn Richtung Süden – getrennt durch ein paar hundert Kilometer Asphalt und verbunden durch denselben sintflutartigen Regen.

Ein Caterham im Starkregen ist eine Erfahrung für sich. Waldemar, mit dem puristischen Aeroscreen unterwegs, war den Elementen schutzlos ausgeliefert. Ich, mit Scheibe und Halfhood, saß zwar trockener, aber im Seven bedeutet „trocken“ lediglich, dass man nicht direkt geduscht wird. Das Wasser drückt durch jede Naht, es kriecht von unten in den Fußraum, und die Gischt der LKWs verwandelt die Sicht in ein graues Nichts. Stundenlange Autobahnfahrt unter diesen Bedingungen ist kein Vergnügen – es ist Arbeit.

Die Belohnung am „Heiligen Berg“

Gegen Mittag erreichte ich Nyons.

Die Wolkendecke riss auf, und plötzlich war sie da: die Hitze Südfrankreichs. Christoph wartete bereits auf einem Parkplatz. Der Empfang war legendär: Ein belegtes Baguette und ein kühles Getränk. In diesem Moment war das einfache Brot köstlicher als jedes Gourmetmenü. Wir saßen im Schatten der tiefen Bäume, die Autos knackten leise beim Abkühlen, und der Frust des Morgens verdampfte in der Sonne.

„Wir haben noch Zeit“ sagten wir. Und wenn man in dieser Region Zeit hat, gibt es nur ein Ziel: den Mont Ventoux. Der „Riese der Provence“ ragt einsam aus der Ebene empor. Die Auffahrt ist eine Pilgerstätte für Radfahrer, doch für einen Caterham ist sie ein Spielplatz. Die Serpentina wunden sich durch den Wald, bevor sie in die berühmte Gerölllandschaft übergehen, die an eine Mondoberfläche erinnert. Auf 1.912 Metern Höhe blickten wir über das weite Land. Der Kontrast zum grauen Regenmorgen in Luxemburg hätte nicht größer sein können.

In Bedoin, am Fuße des Berges, kehrten wir im „Le Flandrian“ ein. Wer jemals in der Gegend ist: Dieser Radler-treff ist Pflicht. Bei einem alkoholfreien Bier und dem Geist der Ventoux-Kur-



Viaduc de Millau - mit 343 m Pfeilerhöhe die höchste Brücke Europas | Millau Viaduct - Europe's highest bridge with 343m pier height



Servicecheck - einer vielen regelmäßigen bei so einer (Tor)tour
Service Check - one of many regular stops on such a (tor)tour

and rides with like-minded enthusiasts in Luxembourg. Waldemar was fighting the clock in Solingen. His Seven was waiting for clearance; modifications were needed; appointments were delayed. Every Caterham owner knows this feeling: that mix of technical fascination and sheer despair when the car isn't ready a week before the tour.

Saturday, June 14th. I'm standing at the Clervaux Eselborn Golf Club when my phone rings. Waldemar's voice, audibly relieved: „The car is running!“

What followed was a pilgrimage that only true enthusiasts would undertake. Christoph started Satur-



Waldemar - das kommt davon, wenn man mit Aeroscreen als letzter fährt | Waldemar - that's what happens when you drive last with an aeroscreen!



Aussicht am Col de l'Iseran (2.770 m)
View from Col de l'Iseran (2,770 m)

day from the Frankfurt area; I set off Saturday evening from Luxembourg and stayed in a functional motorway hotel. Sunday morning brought a rude awakening: grey clouds hung low over the Alsace, no coffee, no breakfast—only lashing rain. Waldemar, who had started in Solingen early Sunday morning, and I were now on the same motorway heading south—separated by a few hundred kilometres of asphalt and united by the same torrential downpour.

A Caterham in heavy rain is an experience unto itself. Waldemar, driving with a purist's aeroscreen, was defenseless against the elements. I, with a windscreens and half-hood, stayed drier, but in a Seven, „dry“ merely means you aren't being showered directly. Water forces its way through every seam, creeps into the footwell from below, and the spray from trucks turns visibility into a grey void. Hours of motorway driving under these conditions isn't fun—it's work.

Reward at the „Holy Mountain“

Around noon, I reached Nyons. The clouds broke, and suddenly

it was there: the heat of Southern France. Christoph was already waiting in a parking lot. The reception was legendary: a baguette sandwich and a cold drink. In that moment, simple bread tasted better than any gourmet menu. We sat in the shade of deep trees, the cars ticking quietly as they cooled, and the frustration of the morning evaporated in the sun.

„We still have time,“ we said. And when you have time in this region, there is only one destination: Mont Ventoux. The „Giant of Provence“ rises lonely from the plains. The ascent is a pilgrimage site for cyclists, but for a Caterham it is a playground. The serpentine wind through the forest before transitioning into the famous scree landscape that resembles the

surface of the moon. At 1,912 meters, we looked out over the vast land. The contrast to the grey rainy morning in Luxembourg could not have been greater.

In Bédoin, at the foot of the mountain, we stopped at „Le Flandrian.“ If you are ever in the area: this cyclist hangout is a must. With a non-alcoholic beer and the spirit of the Ventoux curves in our luggage, we moved on to the evening's fine-tuning. Waldemar joined us later in Saint-Germain-Laprade. The trio was complete. The cars were ready. The Pyrenees were calling.

Monuments of Steel and Stone

The next morning took us across the Massif Central toward Ax-les-Thermes, the gateway to the Pyrenees. Along the way, an architectural marvel awaited us: the Millau Viaduct. With a pier height of up to 343 metres, it is the highest bridge in Europe. Sitting in a Caterham, hand almost touching the asphalt, craning your neck to admire the massive pillars, you feel small. Infinitesimally small.

But humility soon gave way to adrenaline. The roads grew narrow-

Nacken legt, um die gewaltigen Pfeiler zu bewundern, fühlt man sich klein. Winzig klein.

Doch die Demut wich schnell dem Adrenalin. Die Straßen wurden schmaler, der Asphalt rauer. Wir durchfuhren Canyons mit überhängenden Felsen, die den Sound unserer Sidepipes wie in einem Resonanzkörper verstärkten. Das Brüllen der Vierzylinder, das Fauchen beim Herunterschalten und das Knallen im Schiebebetrieb – es war eine mechanische Oper. Wir bekamen das Dauergrinsen nicht mehr aus dem Gesicht. Und wir wussten: Das war erst das Vorspiel.

Im Reich der Legenden

Der 17. Juni markierte den offiziellen Beginn der Pässejagd. Col d'Agnes, Col d'Aspin – Namen, die bei Radsportfans Ehrfurcht auslösen, wurden für uns zur Spielwiese für Querdynamik. Die Temperaturen kletterten über die 30-Grad-Marke. Caterhams sind keine Hitzekünstler; die Abwärme des Motors drückt in den Fahrgastraum, und die Getriebetunnel werden zu Heizkörpern. Bei einem Servicestopp am Nachmittag standen unsere drei Autos mit offenen Hauben am Straßenrand, wie erschöpfte Athleten, die



Servicecheck im Schatten, den brauchen Autos und Fahrer
Service check in the shade – needed by both cars and drivers

bar. Am Col d'Aubisque lernten wir die wahre Hierarchie der Berge kennen. Nicht der Schnellere gewinnt, sondern der Geduldigere. Eine Herde Wildpferde hatte beschlossen, die Fahrbahn als Mittagsruheplatz zu nutzen. Stillstand. Wir saßen in unseren Backöfen von Cockpits, der Schweiß rann unter den Sonnenbrillen hervor, während die Pferde uns mit stoischer Gelassenheit musterten. Eine Gruppe Motorradfahrer auf der Gegenseite teilte unser

Schicksal. Es gibt keine Hupe, die ein Pyrenäen-Pferd beeindruckt.

Später am Tag versuchten wir, eine Vollsperrung durch eine spontane Offroad-Einlage zu umgehen. Christophs Route führte uns auf einen Schotterpfad, der immer schmaler wurde. Wir testeten die Bodenfreiheit unserer Seven – die erstaunlich gut war, solange man die Ideallinie zwischen den größten Brocken wählte. Doch das Abenteuer endete jäh an einem massiven, verschlossenen Eisentor. Sackgasse. Also alles zurück. Aber wie sagt man so schön: Umwege erhöhen die Ortskenntnis.

„The Germans again“

Der Wechsel auf die spanische Seite der Pyrenäen war wie der Eintritt in eine andere Welt. Während die französische Seite oft eng und sehr Grün ist, präsentierte sich Spanien weitläufig, trocken und mit einem Asphalt gesegnet, der direkt aus dem Rennsport-Himmel zu kommen schien.

In der Nähe eines schattigen Rastplatzes geschah es dann: Wir hörten ein Geräusch. Ein vertrautes, aggressives Sägen. „Caterham“, sagte Waldemar nur. Kurz darauf schoss ein britischer Seven um die Ecke. Der Fahrer sah



Col du Tourmalet (2.115 m) mit „Le Géant du Tourmalet“
Col du Tourmalet (2,115 m) with „Le Géant du Tourmalet“

nach Luft schnappen.

Gegen 20:00 Uhr erreichten wir den Gipfel des Col du Tourmalet. Auf 2.115 Metern war es fast menschenleer. Die tiefstehende Sonne tauchte die Gipfel in ein goldenes Licht. Wir standen vor der riesigen Skulptur „Le Géant du Tourmalet“, die an die erste Überquerung des PASSES durch Octave Lapize im Jahr 1910 erinnert. Wir dachten an seine Qualen auf dem schweren Stahlross ohne Gangschaltung und blickten auf unsere Leichtbau-Renner. Wir hatten es deutlich leichter, aber die Erschöpfung nach zehn Stunden im Cockpit war dennoch real.

Von Wildpferden und Sackgassen

Die Pyrenäen sind unberechen-



Pferdeherde am Col d'Aubisque - und der Verkehr steht still
Wild horse herd on Col d'Aubisque - traffic comes to a standstill

wer, the asphalt rougher. We drove through canyons with overhanging rocks that amplified the sound of our sidepipes like a resonance chamber. The roar of the four-cylinders, the hiss of downshifts, and the pop-and-bang on overrun—it was a mechanical opera. We couldn't wipe the permanent grins off our faces. And we knew: this was only the prelude.

In the Realm of Legends

June 17th marked the official start of the pass-hunting. Col d'Ag-



Zufälliges Treffen mit Donald Henderson (GB) (ganz hinten) | Chance encounter with Donald Henderson (GB) (far back)

nes, Col d'Aspin—names that inspire awe in cycling fans—became our playground for lateral dynamics. Temperatures climbed above 30°C. Caterhams are not masters of heat management; engine heat soaks into the cockpit, and transmission tunnels become radiators. During a service stop in the afternoon, our three cars stood by the roadside with hoods open, like exhausted athletes gasping for air.

Around 8:00 PM, we reached the summit of the Col du Tourmalet. At 2,115 metres, it was almost deserted. The low sun bathed the peaks in golden light. We stood before the massive „Le Géant du Tourmalet“ sculpture, commemorating Octave Lapize's first crossing in 1910. We thought of his agony on a heavy steel horse without gears and looked at our lightweight racers. We had it

Youtube:
„Caterham
tour of
Pyrenees
2025“,
Minute 24.00,
the germans
again



Die schmalen Gassen von Barbastros (Spanien)
The narrow streets of Barbastro (Spain)

much easier, but the exhaustion after ten hours in the cockpit was nonetheless real.

Of Wild Horses and Dead Ends

The Pyrenees are unpredictable. On the Col d'Aubisque, we learned the true hierarchy of the mountains. It's not the fastest who wins, but the most patient. A herd of wild horses had decided to use the roadway as a midday resting spot. Gridlock. We sat in our oven-like cockpits, sweat running from under our sunglasses, while the horses watched us with stoic calm. A group of motorcyclists on the opposite side shared our fate. There is no horn loud enough to impress a Pyrenean horse.

Later that day, we tried to bypass a full road closure with a spontaneous off-road detour. Christoph's route led us onto a gravel path that grew narrower and narrower. We tested the ground clearance of our Sevens—which was surprisingly good, provided you chose the racing line between the largest boulders. However, the adventure ended abruptly at a massive, locked iron gate. Dead end. We had to turn back. But as the saying goes: detours increase local knowledge.

„The Germans Again“

Crossing to the Spanish side of the Pyrenees was like entering another world. While the French side is often



Soundcheck - ein Traum von Straße
Soundcheck - a dream road



Baguette aufbacken
Baking baguettes

unsere drei Autos, riss den Wagen in einen harten U-Turn und hielt direkt neben uns. Es war Donald Henderson. Es folgte das, was unter Seven-Fahrern üblich ist: Fachsimpeln auf Englisch, Hauben auf, Technikvergleich. Donald filmte unsere Begegnung für seinen YouTube-Kanal. Dass wir später in seinem Video als „the germans again“ bezeichnet wurden, war die Krönung dieser zufälligen Begegnung. Es zeigt: Die Welt der Leichtbau-Enthusiasten ist klein, aber leidenschaftlich.

Die Härte des Gesetzes

Spanien bot uns aber nicht nur Kurvenfreuden, sondern auch eine Lektion in Sachen Verkehrsrecht. Die spanische Guardia Civil ist bekannt für ihre Gründlichkeit. Wir hatten unsere Sena-Headsets zur Abstimmung während der Fahrt benutzt – ein unschätzbare Sicherheitsfeature bei Überholmanövern. Doch in Spanien sind In-Ear-Systeme oder direkt am Ohr anliegende Lautsprecher verboten.

Die Kontrolle war unvermeidlich. Die Beamten waren freundlich, aber bestimmt. 100 Euro „Express-Gebühr“ pro Person bei Sofortzahlung. Waldemar, der alte Fuchs, war schnell genug gewesen, sein Headset verschwinden zu lassen, bevor der Polizist am Wagen stand. Er kam straffrei davon, während Christoph und ich brav unsere Quitungen entgegennahmen. Es war ein teurer Spaß, aber wie heißt es so schön: Play stupid games, win stupid prizes. Wir verbuchten es unter „Expeditionskosten“.

913 Kurven an einem Tag

Der 21. Juni wird als der „Tag der Kurven“ in unser persönliches Geschichtsbuch eingehen. Ich hatte eine App gestartet, die mittels Beschleunigungssensoren die Richtungswechsel zählt. Am Ende des Tages standen 913 Kurven auf 475 Kilometern zu Buche. Das bedeutet im Schnitt alle 500 Meter eine Kehre, eine Schikane oder ein schneller Knick.

Die Landschaft in Aragonien und Katalonien ist atemberaubend. Über uns kreisten Geier und Adler, die Thermik der Berge nutzend. Wir begegneten kaum Autos, dafür umso mehr Kurvenwarnschildern, die in Spanien fast schon wie eine Einladung wirken. „Kurvenreiche Strecke auf 20 km“ bedeutet dort: 20 Kilometer lang Schwerstarbeit am Lenkrad. Am Abend in Barbastro waren wir körperlich am Ende, aber geistig so wach wie nie zuvor. Das kühle Bier bei Livemusik auf der Plaza fühlte sich an wie der verdiente Lohn für einen Tag Arbeit.

Das Mittelmeer und der Ritt durch die Hitze

Am 22. Juni erreichten wir das Mittelmeer am Kap Cerbere. Der Anblick des azurblauen Wassers nach den grauen Granitfelsen der Hochpyrenäen war fast surreal. Doch die Idylle täuschte über den Zeitdruck hinweg. Christoph musste zurück, die Arbeit rief. Wir beschlossen, eine Etappe auf der Autobahn einzulegen, um Strecke zu machen.

300 Kilometer Autobahn in der sengenden Mittagshitze Südfrankreichs sind die Antithese zum Fahrspaß im Seven. Ohne Dach brennt die Sonne gnadenlos, mit Dach staut sich die Hitze bis zur Unerträglichkeit. Christoph versuchte es mit dem Half-hood, Waldemar und ich kämpften uns „oben ohne“ durch. Die Schattenpausen an den Tankstellen wurden überlebenswichtig. Es war eine Lektion in Demut: Der Seven ist ein Skalpell für die Landstraße, aber ein stumpfes Messer für die Langstrecke.

Das alpine Finale

Bevor sich unsere Wege trennten, gab es noch ein letztes gemeinsames Highlight: Den Mont Ventoux zum Dritten. Diesmal standen wir alle drei oben, die Autos in Reih und Glied vor dem Observatorium. Es war der perfekte Abschluss für das Trio.

Am nächsten Morgen starteten

Waldemar und ich Richtung Alpen. Wir wollten den Heimweg nicht einfach nur abspulen, wir wollten ihn zelebrieren. Col d'Izoard und Col de l'Iseran standen auf der Liste. Besonders der Iseran, mit 2.770 Metern der höchste überfahrbare Pass der Alpen, beeindruckte uns nachhaltig. Die Wildheit der Pyrenäen ist faszinierend, aber die Monumentalität der Westalpen ist einschüchternd.

Allerdings holte uns hier auch die Realität des Massentourismus wieder ein. Während wir in den Pyrenäen oft stundenlang allein waren, kämpften wir uns in den Alpen durch Heerscharen von Wohnmobilen und Radfahrern. Das „Haus auf Rädern“ ist der natürliche Feind des Caterhams – breit, langsam und meist völlig blind für das, was hinter ihm passiert.

Was bleibt?

Am 25. Juni, kurz vor Mitternacht, rollten unsere Sevens wieder in die heimischen Garagen. Hinter uns lagen 7.175 Kilometer. Ein Kilometerstand, der sich von 48.511 auf 55.686 erhöht hatte.

War es das wert? Jede einzelne Sekunde. Wir haben 167 Pässe überquert, wir haben im Regen gefroren und in der Sonne gelitten. Wir haben die Geländegängigkeit unserer Autos getestet und die Belastbarkeit unserer eigenen Nerven. Ein Caterham ist kein Transportmittel. Er ist ein Verstärker für Erlebnisse. Alles, was man auf einer solchen Reise erlebt, ist intensiver: der Geruch des Thymians in der Provence, die Kälte der Passhöhen, der Staub der spanischen Hochebene.

Waldemar plant bereits wieder. Die Karten liegen schon auf dem Tisch. Und während ich diese Zeilen schreibe, schaue ich aus dem Fenster, sehe meinen Seven in der Einfahrt stehen und spüre dieses vertraute Kribbeln in den Fingern. Die Pyrenäen waren ein Epos. Aber die Straße endet nie.



Ankunft am Mittelmeer



Passhöhe Col de l'Iseran
Col de l'Iseran summit

narrow and lush green, Spain presented itself as vast, dry, and blessed with asphalt that seemed to come straight from racing heaven.

Near a shaded rest area, it happened: we heard a sound. A familiar, aggressive sawing noise. „Caterham“, Waldemar muttered. Moments later, a British Seven shot around the corner. The driver saw our three cars, threw his car into a hard U-turn, and pulled up right next to us. It was Donald Henderson. What followed was the standard ritual among Seven drivers: shop talk in English, hoods up, technical comparisons. Donald filmed our encounter for his YouTube channel. The fact that we were later referred to as „the Germans again“ in his video was the crowning glory of this chance meeting. It proves: the world of lightweight enthusiasts is small, but passionate.

The Letter of the Law

Spain offered not only cornering bliss but also a lesson in traffic law. The Spanish Guardia Civil is known for its thoroughness. We had been using our Sena headsets to coordinate

during the drive—an invaluable safety feature for overtaking maneuvers. However, in Spain, in-ear systems or speakers pressing directly against the ear are prohibited.

The check was inevitable. The officers were friendly but firm. A 100 Euro „express fee“ per person for immediate payment. Waldemar, the old fox, had been quick enough to hide his headset before the officer reached the car. He got off scot-free, while Christoph and I dutifully accepted our receipts. It was an expensive bit of fun, but as they say: play stupid games, win stupid prizes. We wrote it off as „expedition costs.“

913 Corners in one Day

June 21st will go down in our personal history books as the „Day of Curves.“ I had started an app that uses acceleration sensors to count changes in direction. At the end of the day, the tally was 913 corners over 475 kilometres. That averages out to a hairpin, a chicane, or a fast kink every 500 metres.

The landscape in Aragon and Catalonia is breathtaking. Vultures and eagles circled above us, riding the mountain thermals. We encountered few cars, but plenty of curve warning signs, which in Spain act almost like an invitation. „Winding road for 20 km“ there means 20 kilometres of heavy labor at the steering wheel. By evening in Barbastro, we were physically spent, but mentally more alive than ever. A cold beer with live music in the plaza felt like the well-earned reward for a day's hard labor.

The Mediterranean and the Ride Through the Heat

On June 22nd, we reached the Mediterranean at Cape Cerbere. The sight of azure water after the grey granite of the high Pyrenees was almost surreal. But the idyll belied the time pressure. Christoph had to head back; work was calling. We decided

to hit the motorway for a stretch to make up ground.

300 kilometres of motorway in the searing midday heat of Southern France is the antithesis of driving pleasure in a Seven. Without a roof, the sun burns mercilessly; with a roof, the heat builds up to an unbearable degree. Christoph tried the half-hood; Waldemar and I fought through „top-less.“ Shade breaks at petrol stations became vital for survival. It was a lesson in humility: the Seven is a scalpel for the backroads, but a blunt knife for the long haul.

The Alpine Finale

Before our paths diverged, there was one last shared highlight: Mont Ventoux for the third time. This time, all three of us stood at the top, cars lined up in front of the observatory. It was the perfect conclusion for the trio.

The next morning, Waldemar and I set off toward the Alps. We didn't want to just „grind out“ the way home; we wanted to celebrate it. Col d'Izoard and Col de l'Iseran were on the list. The Iseran, at 2,770 metres the highest paved pass in the Alps, left a lasting impression. The wildness of the Pyrenees is fascinating, but the monumentality of the Western Alps is intimidating.

However, the reality of mass tourism caught up with us here. While we were often alone for hours in the Pyrenees, in the Alps we fought through hordes of motorhomes and cyclists. The „house on wheels“ is the natural enemy of the Caterham—wide, slow, and usually completely blind to whatever is happening behind it.

What Remains?

On June 25th, shortly before midnight, our Sevens rolled back into their home garages. Behind us lay 7,175 kilometres. An odometer reading that had climbed from 48,511 to 55,686.

Was it worth it? Every single second. We crossed 167 passes; we froze in the rain and suffered in the sun. We tested the off-road capabilities of our cars and the resilience of our own nerves. A Caterham is not a means of transport. It is an amplifier for experiences. Everything you encounter on such a journey is more intense: the scent of thyme in Provence, the cold of the mountain passes, the dust of the Spanish highlands.

Waldemar is already planning again. The maps are back on the table. And as I write these lines, I look out the window, see my Seven sitting in the driveway, and feel that familiar tingle in my fingers. The Pyrenees were an epic. But the road never ends.

Veranstaltungskalender 2026

JANUAR

Donnerstag, 8. Januar

☑ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

FEBRUAR

Dienstag, 10. Februar

☑ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

MÄRZ

Donnerstag, 5. März

☑ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

APRIL

Dienstag, 7. April

☑ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

Samstag, 11. April

☑ SMRC: Teilemarkt zur Saisonöffnung in Kuppenheim

Samstag, 18. April

☑ SMRC: Open Pitlane: Circuit de Chenevières (F)

MAI

Donnerstag, 7. Mai

☑ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

Freitag, 8. bis Sonntag 10. Mai

☑ Jim Clark Revival - Hockenheim

Freitag, 15. bis Sonntag 17. Mai

☑ Fish & Chips Run

Samstag, 16. Mai

☑ SMRC: Tazio Nuvolari Circuit (I)

Dienstag, 19. Mai

☑ SMRC: Autodromo Internazionale del Mugello (I)

Samstag, 23. Mai

☑ SMRC: Misano World Circuit (I)

Donnerstag 28. bis Sonntag 31. Mai

☑ Frühlingstreffen im Hotel Rodes am Steinhuder Meer

Freitag, 29. Mai

☑ Mitgliederversammlung 2026

JUNI

Dienstag, 2. Juni

☑ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

Freitag, 19. Mai

☑ SMRC: Dijon-Prenois Circuit (F)

JULI

Freitag, 3. bis Sonntag 5. Juli

☑ Get together Party Kumschick (?) mit Kurztripp Schweiz

Donnerstag, 7. Juli

☑ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

Freitag, 17. bis Samstag 18. Juli

☑ SMRC: Circuit Park Zandvoort (NL)

AUGUST

Freitag, 31. bis Sonntag, 01. August

☑ Classic Days Rittergut Birkhof

Dienstag, 4. August

☑ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

Freitag, 07. bis Sonntag, 09. August

☑ Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Samstag, 15. bis Sonntag, 16. August

☑ Airshow & Racing - Zweibrücken

SEPTEMBER

Donnerstag, 3. September

☑ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

Samstag, 5. September

☑ SMRC: Open Pitlane: Circuit de Chambley (F)

OKTOBER

Dienstag, 6. Oktober

☑ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

Samstag, 10. Oktober

☑ SMRC - Anneau du Rhin (F)

NOVEMBER

Donnerstag, 5. November

☑ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

DEZEMBER

Dienstag, 1. Dezember

☑ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

☑ caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/

2024 MOTORSPORT CALENDER

☑ caterhamcars.com/en/motorsport/championships

CST Trophy

☑ www.cst-trophy.de/start/termine/

Seven-Treffen

☑ www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

☑ www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren

☑ www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

☑ www.smrc-eurocup.com/events

Caterham & Lotus Seven Club

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

Oldtimer Trackdays

☑ www.oldtimertrackdays.de

*) Link siehe forum.caterhamcar.club

Perfektioniere dein Fahrerlebnis! Dein Caterham, unsere Leidenschaft

Kennst du das volle Potenzial deines Caterham's? Bei WESMO dreht sich alles um Geschwindigkeit, Präzision und pure Fahrfreude. Wir sind die Experten für Caterham, Seven und historische Lotus Fahrzeuge und bieten dir einen maßgeschneiderten Service damit auch dein Werkstatterlebnis perfekt ist.

Von Motoren- und Getriebeservice bis hin zu Fahrwerksoptimierung und Karosseriearbeiten – wir bringen dein Fahrzeug auf das nächste Level. Egal ob Service, AU/HU und TÜV-Eintragungen oder Garantiarbeiten für Caterham Cars – wir sind dein zuverlässiger Partner.

Unsere Leidenschaft für Motorsport und unser Know-how machen den Unterschied.



Unsere Services

- Service, AU/HU und TÜV-Eintragungen
- Garantiarbeiten für Caterham Cars
- Motoren-, Getriebe-, Differenzial-, und Fahrwerksservice
- Karosserie und Rahmenarbeiten:
- Herstellung und Montage MOG Carbon Composite Teile,

Weitere Dienstleistungen:

- Eigener Roehrig / CTW Automation Stoßdämpferprüfstand
- Bremsenoptimierung
- Fahrzeugaufbau für Rennsport und Straßenbetrieb
- Fahrzeugelektrik, Einbau von Datenloggern, Video-Systemen
- Herstellung von Karosserieteilen aus Kunststoff und Kohlefaser
- BBS Felgen für Caterham und Westfield
- Zolleingangsstelle für die problemlose Verbringung von Fahrzeugen aus der Schweiz und Norwegen
- Ausfuhrerklärung für die umsatzsteuerfreie Ausfuhr nach Reparatur
- Umbau von Fahrzeugen aus der Schweiz und Norwegen

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

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

WESMO



Westermann Motorsport • Neufeldstr. 10 • D-76456 Kuppenheim
Tel: +49 (0) 72 22 / 94 24 - 0 • www.mog-racing.com

