



NO. 49 - 01/2024
Das Markenmagazin für Freunde von
The brand magazine for friends of

CATERHAM

Ab 2024: CATERHAM AM RING



HELMS WERBUNG HANNOVER

Ab Januar 2024 sind wir für Sie am Nürburgring.

Kommen Sie vorbei und lassen Sie sich beraten. Testen Sie einen CATERHAM am

Nürburgring bei einer Probefahrt auf den kurvigen Eifelstraßen. Natürlich sprechen wir auch gerne über eine günstige CATERHAM Fahrzeugversicherung und machen ihnen ein Leasingangebot.

Machen Sie Ihren Besuch zu einem Event für die ganze Familie, mit den vielen Möglichkeiten die Ihnen der Nürburgring bietet. Wir freuen uns auf Ihren Besuch 2024 am Ring!

CATERHAM Deutschland GmbH
Sportfahrzeuge · Verkauf · Service · Motorsport Event
Boulevard 1 · Otto-Flimm-Straße
D - 53520 NÜRBURG

Tel. + 49 175 56 44 0 11
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 von
CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH
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 Anzeigenkunden verantwortlich / The advertisers are solely responsible for the content and copyright of the advertisements.

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Editorial deadline for the issue
No. 50 - März 2024: 10. Februar 2024

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

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

© 2024 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

Inhalt:

CATERHAM Motor sport Saison 2023.....	4
Caterham Deutschland zieht um	6
Weihnachten und der Seven - geklaut bei Facebook.....	12
Andy's Blog.....	14
Das Seven-Tagebuch.....	14
News and Events.....	16
Mitgliederversammlung 2023.....	16
Unsere Frühschoppen 2024.....	16
Unsere Facebook-Gruppe	17
Regionale Treffen.....	17
TOO FAST TO RACE.....	18
Doppeldecker elektrisch.....	24
Schottland - nie wieder, denn so schönes Wetter kann man nur einmal haben.....	28
Veranstaltungskalender 2024.....	38



Front Cover:
Single Track Road
in England



Rear Cover:
Hans-Jürgen Gensle
Gardasee - Westufer

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder

CATERHAM Motorsport Saison 2023

LARS HOFFMANN wurde Dritter in der Britischen CATERHAM 310/R Championship und damit nach zwei Siegen 2019 und 2020 zum 3. Mal in 5 Jahren unter den TOP 3 Fahrern der Meisterschaft.

LARS Hoffmann war auch 2023 wieder mit seinem markanten MOTUL CATERHAM in der Britischen CATERHAM Motorsport Championship der Klasse 310/R dabei.

Nachdem das Team um CATERHAM Deutschland im Jahr 2021 und 2022 auf Grund von technischen Defekten und Problemen nicht ganz vorne um die Meisterschaft fahren konnte, waren wir 2023 wieder voll dabei.

Gefahren wurde an 7 Wochenenden jeweils 3 Rennen, bis auf eines in ZANDVOORT alle in UK.

Am ersten WE in Oulton Park konnte LARS sogar alle 3 Rennen für sich entscheiden und 3 x den 1. Platz einfahren.

Insgesamt erzielte LARS 11 Podestplätze in 21 Läufen, davon 4 Siege.

Hinzu kamen 3 x ein 4. Platz und 2 x ein 5. Platz.

Ein Rennen in SILVERSTONE und eines in DONINGTON, wo ihm durch Kollisionen sichere Podestplätze genommen wurden, kosteten ihn vermutlich den Sieg der Meisterschaft.

Mit 485 Punkten trennten ihn lediglich 20 Punkte vom Sieger der Serie.

Dieser ging dennoch sehr verdient an JACK SALES, der sehr konstant fuhr und permanent punktete.

Unser zweiter deutscher Fahrer in der Serie, Dominique Mannsperger aus Hockenheim, war bei allen Rennen, die er gefahren ist, immer ganz vorne dabei und holte sogar 12 Podestplätzen von 21 gefahrenen Rennen und ebenso wie Lars 4 Siege.

Das bedeutet das unsere Deutschen Fahrer je 50 % Podium-Anteil haben.

Leider konnte Dominique auf Grund von Zeitmangel, da er noch die ebenso erfolgreiche KART Karriere seines Sohnes NOEL (9) begleiten muss, nur 4 von den 7 Wochenenden fahren, ansonsten hätte es auch für ihn garantiert für einen Platz unter den TOP 3 der Meisterschaft gereicht.

MOTORSPORT-SPONSORING

Dies ist Ihre Möglichkeit, von unserem Erfolg zu profitieren.

Wir werden nicht müde, wieder nach SPONSOREN zu fragen.

Einige Clubmitglieder kennen die spannenden TV-Übertragungen auf YOUTUBE!

Viele waren auch beim letzten Lauf in DONINGTON zugegen und konnten sich LIVE einen Eindruck verschaffen

Eine entsprechende Marketing-Präsenz wird von uns und MOTUL über SOCIAL MEDIA und umfangreiche Presse-Kontakte bedient

Auch unser permanenter SHOWROOM am NÜRBURGRING ist nun 360 Tage im Jahr besetzt und wird Ihre Werbung dort vor Ort am Rennauto und in unserem Prospekt-Material darstellen.

Daher fragen Sie uns einfach nach den Möglichkeiten und unterstützen unseren Sport.



LARS HOFFMANN came third in the British CATERHAM 310/R Championship and thus among the top 3 drivers in the championship for the 3rd time in 5 years after two victories in 2019 and 2020.

LARS Hoffmann was back in 2023 with his distinctive MOTUL CATERHAM in the British CATERHAM Motorsport Championship in the 310/R class.

After the CATERHAM Germany team was unable to compete at the top of the championship in 2021 and 2022 due to technical defects and problems, in 2023 we were fully involved again.

There were 3 races on each of the 7 weekends, all but one at ZANDVOORT in the UK.

On the first weekend at Oulton Park LARS even won all 3 races and took 3 first places.

In total, LARS achieved 11 podium places in 21 races, including 4 wins.

There were also 3 4th places and 2 5th places.

One race at SILVERSTONE and one at DONINGTON, where collisions cost him safe podium places, probably cost him the championship.

With 485 points, he was only 20 points behind the series winner.

However, the championship deservedly went to JACK SALES, who always drove very consistently and kept scoring points.

Our second German driver in the series, Dominique Mannsperger from Hockenheim, was up front in all

the races he drove and even managed 12 podiums from 21 races and, like Lars, 4 wins. This means that our German drivers each have a 50% share of the podium.

Unfortunately, Dominique was only able to drive 4 of the 7 weekends due to time constraints, as he still had to follow the equally successful KART career of his son NOEL (9), otherwise he would have been guaranteed a place in the top 3 of the championship.

MOTORSPORT SPONSORSHIP

This is your chance to benefit from our success. We never tire of asking for SPONSORS.

Some of our club members are familiar with the exciting TV broadcasts on YOUTUBE!

Many were also present at the last race in DONINGTON and were able to get an impression LIVE.

We and MOTUL will maintain an appropriate marketing presence via SOCIAL MEDIA and extensive press contacts.

Our permanent SHOWROOM at the NÜRBURGRING is now manned 360 days a year and will display your advertising on the race car and in our brochure material.

So ask us about the possibilities and support our sport.



Caterham Deutschland zieht um ...

... und zwar an den Nürburgring!
Martin Stather im Gespräch mit
Kurt Hoffmann

Kurt, wie sieht's aus mit dem Umzug?

Nun, so ein Umzug mit einem Autohaus ist keine einfache Angelegenheit.

Wir haben uns schon vor einem Jahr dazu entschlossen und konnten uns aber präzise darauf vorbereiten.

Wir haben beschlossen, uns ab 2024 nur noch mit CATERHAM zu beschäftigen

Den Service für CATERHAM werden wir nach wie vor in DIERDORF sicherstellen, aber vom NÜRBURGRING aus koordinieren, da das nun unsere Geschäftsadresse ist.

Kunden können ihre Fahrzeuge künftig am NÜRBURGRING zum SERVICE abgeben oder nach wie vor das Auto in unserem geschlossenen Trailer holen und bringen lassen.

Nach Verabredung kann der Kunde auch in DIERDORF empfangen werden und von dort aus mit einem Leihwagen weiterfahren.

Wir werden den Service für **Land Rover** und **Suzuki** nicht mehr anbieten.

Die problematische Teilebeschaffung speziell bei Land Rover und die lange Zeit in der ein solches Auto bei uns gestanden hat, ohne dass man daran arbeiten konnte, war für uns nicht mehr wirtschaftlich.

Damit zurück zu Caterham. Der neue Firmensitz ist also direkt am Nürburgring, die Werkstatt bleibt in Dierdorf?

Ja, wie lange kann ich allerdings jetzt noch nicht sagen, ich habe die Werkstatt erstmal für 2 Jahre weitergemietet. Langfristig suche ich natürlich eine Werkstatt am Nürburgring wegen der besseren Logistik.

Ersatzteile verkaufen wir natürlich auch weiterhin und sind behilflich bei der Suche nach dem richtigen Ersatzteil. Die Clubmitglieder sind ja auch sehr gut vernetzt und wissen, wo sie ihre Teile selbst besorgen können.

Zusätzlich bietest Du aber auch an, dass Kunden Vertragswerkstätten nutzen können, wenn sie zu



weit vom NÜRBURGRING oder DIERDORF weg wohnen?

Ja, die können z.B. im Süden den Service von **WESTERMANN MOTORSPORT** in Anspruch nehmen. Joachim Westermann ist seit Jahrzehnten offizieller Servicepartner und hat hervorragende Techniker sowie ein perfektes Teilebeschaffungs- und Versand-System.

Die Autos aus solch großen Entfernungen abzuholen, macht bei den heutigen Fahrzeugkosten und Fahrtzeiten ja keinen Sinn, wenn eine Werkstatt im Umkreis von 150 km da ist statt 300 km.

Generell bin ich gerne der Ansprechpartner für Servicefragen, versuche aber dann entsprechend die beste Lösung für unseren Kunden in Form von Qualität, Preis und Effizienz sowie Zeit zu finden.

Ist der Showroom am Nürburgring vergleichbar mit Dierdorf?

Der Showroom am **NÜRBURGRING** ist künftig

Caterham Germany moves...

... to the Nürburgring!
Martin Stather talking to
Kurt Hoffmann

Kurt, how's the move going?

Well, moving a car dealership is never easy.

We decided to do it a year ago and were able to prepare in detail.

We have decided to only deal with CATERHAM from 2024.

We will continue to provide the service for CATERHAM in DIERDORF, but will coordinate it from the NÜRBURGRING, as this is now our business address.

In future, customers will be able to drop off their vehicles for SERVICE at the NÜRBURGRING or continue to have their vehicles collected and delivered in our enclosed trailer.

Customers can also be picked up in DIERDORF by appointment and drive on from there in a rental car.

We will no longer be offering any service for **Land Rover** and **Suzuki**.

The difficulty in obtaining parts, especially for Land Rovers, and the long periods during which such a car is parked with us without being worked on, was no longer economical for us.

So back to Caterham. The new headquarters are at the Nürburgring, but the workshop will remain in Dierdorf?

Yes, but I can't say for how long, for the time being I've rented the workshop for two years. In the long term I'm looking for a workshop at the Nürburgring because of the better logistics.

Of course, we will continue to sell parts and help to find the right part. Club members are also very well connected and know where to get their own parts.

Can customers also use authorised workshops if they live too far away from the NÜRBURGRING or DIERDORF?

Yes, you can use the service of **WESTERMANN MOTORSPORT** in the south. Joachim Westermann has been an official service partner for decades and has excellent technicians as well as a perfect parts procurement and dispatch system.

With today's vehicle costs and travel times, it

makes no sense to collect the cars from such distances when there is a workshop within a radius of 150 kilometres instead of 300.

In general, I like to be the point of contact for service issues, but then I try to find the best solution for our customers in terms of quality, price, efficiency, and time.

Is the showroom at the Nürburgring comparable to the one in Dierdorf?

The showroom at the **NÜRBURGRING** will be an international **brand store** at the request of **CATERHAM CARS UK**.

Many, let's say most, premium brand manufacturers want to be represented in major cities, like **TESLA**.

The **NÜRBURGRING** is **THE METROPOLIS** in **EUROPE** par excellence for our brand. There is no better location.

For potential customers from Eastern Europe, where there are no CATERHAM dealers, we would be the „nearest“ showroom on the Ring. **KÖLN BONN AIRPORT** is also easy to reach and we offer a shuttle service.

The Nürburgring has over 4 million visitors a year.

On the Boulevard alone, over 1 million people will see our brand every year.

auf Wunsch von **CATERHAM CARS UK** ein internationaler **Brand Store**.

Viele – oder sagen wir die meisten – Hersteller von Premium-Marken möchten gerne in Metropolen vertreten sein, wie z.B. TESLA.

Der **NÜRBURGRING** ist **DIE METROPOLE in EUROPA** schlechthin für unsere Marke. Einen besseren Standort kann es gar nicht geben.

Für Interessenten aus Osteuropa, wo es keine CATERHAM Dealer gibt, wären wir am Ring der „nächste“ Showroom. Auch der Flughafen KÖLN BONN ist leicht zu erreichen und wir bieten einen Shuttle-Service an.

Der Nürburgring hat im Jahr über 4 Mio. Besucher.

Alleine im Boulevard werden über 1 Mio. Menschen in Jahr unsere Marke sehen.

Das ist eine Werbung, die man mit Geld gar nicht bezahlen kann.

Am NÜRBURGRING kann ich den Interessenten viel mehr rund um die Probefahrt bieten und die Familie mit einbinden.

Zwei große namhafte HOTELS direkt rechts und links neben dem Boulevard, die KARTBAHN, THE-MEN-RESTAURANTS, MUSEUM, KINO, DISCOTHEK mit Livemusik, MESSE-VERANSTALTUNGEN, AUSSTELLUNGEN, SPORTVERANSTALTUNGEN anderer Sportarten in der RING-ARENA im BOULEVARD wie DART, JUDO, BOXEN, FAHRAD, LEICHTATHLETIK und natürlich die großen Rennveranstaltungen wie DTM, TRUCK Grand Prix, Oldtimer Grand Prix usw. usw. ziehen Tausende von Menschen an.

Dazu kommen noch die Fahrevents wie Track Days, Touristenfahrten usw.

Im BOULEVARD sind immerhin AMG, AUDI SPORT, BMW M und MAYBACH meine Nachbarn neben den vielen Souvenir-Shops.

Hier kann ich meinen Kunden Erlebnisse rund um ihren Besuch anbieten und nicht nur eine Testfahrt mit An- und Abreise am gleichen Tag wie in Dierdorf.

Bekommt der Club seine Clubecke wieder?

Ganz offen gestanden, nein. Caterham Deutschland ist mit dem Club seit langem eng verbunden und daher braucht es das auch nicht mehr.

Clubmitglieder sind bei uns auch so jederzeit herzlich willkommen und bekommen einen Kaffee.

Wie siehst Du die Zukunft von Caterham unter dem neuen japanischen Eigner und die Zukunft eines E-Seven?

Ehrlich gesagt sehe ich noch nicht, dass der Verbrenner am Ende ist, dafür gibt es viel zu viele Felder, auf denen das E-Auto nicht oder noch nicht funktioniert.

Beispiel Fernverkehr, Lastverkehr oder Landwirtschaft. Auch BMW und Audi machen da schon

eine leichte Kehrtwende und Landwirtschaftsminister Özdemir hat ebenso schon geäußert, dass Landwirte nicht elektrisch fahren können. 60.000 Kilometer im Jahr wie ich, mit Anhänger – das geht einfach nicht elektrisch.

Bundeswehr, THW, Polizei, das ist alles nicht vorstellbar. Ich persönlich glaube, dass die Elektromobilität eine Variante darstellt, die aber nicht allein seligmachend sein wird. Bis 2035 ist ja noch viel Zeit. Natürlich hat das E-Auto auch Vorteile, z.B. ist man beim Design freier, da der E-Motor weniger Platz braucht. Ich sehe das E-Auto aber eher als Spaßfahrzeug – da sind wir beim CATERHAM Project V – oder als Kurzstreckenfahrzeug. Olivier (Olivier Jouanne, Territory manager Europe) von Caterham Cars war diese Woche bei mir am Nürburgring und hat mir bestätigt, dass man am E-Seven arbeitet. Das sehe ich jedoch nur, wenn das Auto nicht schwerer ist als der jetzige und die Reichweite akzeptabel ist.

Den Project V kann man dagegen anders sehen. Warum hat Tesla solch einen Erfolg obwohl es schließlich ein amerikanisches Auto von vermeintlich schlechter Qualität ist? Weil es vorher sowas noch nicht gab. Genauso Porsche. Warum hatten die so einen Erfolg mit ihren SUVs? Weil plötzlich Leute Porsche fahren konnten, für die ein kleiner Sportwagen aus den verschiedensten Gründen nicht in

That's advertising that can't be paid for with money.

At the NÜRBURGRING, I can offer potential customers much more around the test drive and can involve the family.

Two large, well-known HOTELS directly on the right and left of the boulevard, the KARTBAHN, THE-ME RESTAURANTS, MUSEUM, CINEMA, DISCOTHEK with live music, TRADE FAIR EVENTS, EXHIBITIONS, SPORTS EVENTS in the RING ARENA in the BOULEVARD such as DART, JUDO, BOXING, BICYCLING, ATHLETICS and of course the big racing events such as DTM, TRUCK Grand Prix, Oldtimer Grand Prix etc. attract thousands of people.

Then there are the driving events such as track days, tourist drives, etc.

In the BOULEVARD, AMG, AUDI SPORT, BMW M, and MAYBACH are my neighbours alongside the many souvenir shops.

Here I can offer my customers experiences related to their visit and not just a test drive with arrival and departure on the same day as in Dierdorf.

Will the Club get its corner back?

Frankly, no. Caterham Germany has been closely associated with the club for a long time, so it no lon-

ger needsthat.

Club members are always welcome to come and have a coffee.

How do you see the future of Caterham under the new Japanese owners and the future of the E-Seven?

To be honest, I don't see the end of the combustion engine yet, there are far too many areas where the electric car doesn't work or doesn't work yet.

Take for example long-distance transport, heavy goods vehicles or agriculture. Even BMW and Audi are making a slight U-turn, and the German Minister of Agriculture, Mr. Özdemir, has said that farmers can't drive electric cars. 60,000 kilometres a year like I do, with a trailer - that's just not possible.

The Bundeswehr, the Federal Agency for Technical Relief (THW), the police, none of this is conceivable. I personally believe that electromobility is an option, but it will not be the only solution. There is still plenty of time until 2035. Of course, the electric car has its advantages, such as more freedom in design because the electric motor takes up less space. But I see the electric car more as a fun vehicle, which is where CATERHAM Project V comes in, or as a short distance vehicle. Olivier (Olivier Jouanne, Territory Manager Europe) from Caterham Cars was with me at the Nürburgring this week and confirmed that they are working on the E-Seven. However, I can only see this if the car is not heavier than the current one and the range is acceptable.

The Project V is a different story. Why is Tesla so successful, even though it is an American car of supposedly poor quality? Because there was nothing like it before. Just like Porsche. Why were they so successful with their SUVs? Because suddenly people could drive Porsches who, for various reasons, had never considered a small sports car. The same goes for Lotus (Eletre) and MG (ZS). The Project V is basically aimed at the US market. Caterham believe they can sell 2000 cars a year.

What does the future hold for Caterham Germany?

Caterham Nürburgring should be more than just a dealer location, it should become an embassy in Europe for our brand.

LARS is now 2 times British CATERHAM Motorsport Champion, has a high level of acceptance and is well known.

In the six years we have been racing in the UK he has finished in the top three four times. This is also an application for motorsport on the NÜRBURGRING.

Motorsport, especially for beginners, is unfortunately not well supported in Germany at the moment.

Perhaps we can meet the right people here at the NÜRBURGRING and cover motorsport with CATERHAM.

The many visitors from UK and other countries at the NÜRBURGRING will certainly have a young,



Frage kam. Bei Lotus (Eletre) und MG (ZS) ist das auch der Fall. Der Project V ist im Grunde auf den US-Markt hin angelegt. Caterham denkt, dass sie davon 2000 Autos im Jahr verkaufen können.

Wie sieht die Zukunft von Caterham Deutschland aus?

Caterham Nürburgring soll mehr als nur ein Händler-Standort sein, es soll eine Botschaft in Europa für unsere Marke werden.

LARS ist mittlerweile 2 mal Britischer CATERHAM Motorsport Champion, hat eine hohe Akzeptanz und ist bekannt.

In den 6 Jahren, in den wir in UK fahren, war er in der Endwertung 4 mal unter den ersten Drei. Das ist auch eine Bewerbung für **Motorsport am NÜRBURGRING**.

Der Motorsport speziell für Einsteiger in Deutschland ist gerade leider gar nicht gut supportet.

Vielleicht gelingt es uns hier am NÜRBURGRING die richtigen Leute zu treffen und vom Motorsport mit CATERHAM zu berichten.

Die vielen Besucher aus Großbritannien und anderen Ländern werden am **NÜRBURGRING** sicher mit LARS einen jungen, erfahrenen und kompetenten Ansprechpartner haben. So helfen wir auch den Händlern in anderen Ländern.

Wir werden hier auch Fahrzeuge zur Miete anbieten, um so neue Kunden zu gewinnen.

Wir wissen alle, wer einmal einen SEVEN gefahren ist, kommt nicht mehr davon los.

Das erleben wir auch oft mit Teilnehmern, die mal bei uns zum Drift Event waren.

Auch für unsere Events haben wir nun einen viel kürzeren Weg, da unser Equipment am Nürburgring in der Box lagert.

Für die **Drift Events** haben wir über den Winter eine neue **MARKE** kreiert:

DRIFT LEGEND

Das wird eine spannende Drift-Serie werden, zu der wir unsere besten Teilnehmer über das Jahr auf unserer Website in der Bestenliste führen und am Ende des Jahres zu einem **DRIFT of CHAMPIONS** einladen, um den **DRIFT LEGEND** des Jahres zu ermitteln.

Die besten Drei werden dann von uns zu einem **TRACK DAY** eingeladen.

Dazu wird es **DRIFT LEGEND Merchandising-Artikel** geben, die jeder Teilnehmer bei uns im



SHOP zusammen mit dem offiziellen CATERHAM Merchandising erwerben kann.

Da die Siegerehrung jeder Drift-Veranstaltung dann im **CATERHAM Store** stattfindet, kann man den Teilnehmern auch alle Serien-Fahrzeuge und das Merchandising zeigen.

Ich meine am NÜRBURGRING kommen uns in Zukunft noch ganz viele Ideen.

Herzlichen Dank für das Gespräch, Kurt und alles Gute für den Umzug und die Zukunft!



experienced, and competent contact person in LARS.

This is also how we help dealers in other countries.

We will also be offering vehicles for hire to attract new customers.

We all know that once you've driven a SEVEN, you can't get rid of it.

We often see this with people who have been to a drift event with us.

We also now have a much shorter travel route for our events as our equipment is stored in the pits at the Nürburgring.

We have created a new BRAND over the winter drift events:

DRIFT LEGEND

This will be an exciting drift series where we will list our best competitors on our website throughout the year and invite them to a DRIFT OF CHAMPIONS at the end of the year to determine the DRIFT LEGEND of the year.

We will then invite the top three to a TRACK DAY.

There will also be DRIFT LEGEND merchandising where every participant can buy articles in our SHOP along with the official CATERHAM merchandising.

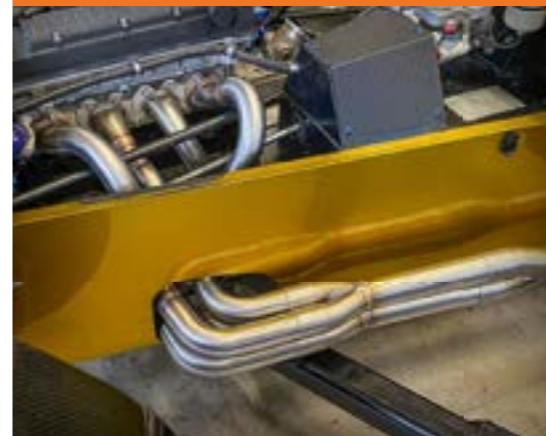
As the award ceremony for each drift event will take place in the CATERHAM store, this is a good occasion to show all the series cars and merchandising to the competitors.

I think we will come up with many more ideas for our location at the NÜRBURGRING in the future.

Thanks for the interview Kurt, and all the best for the move and the future!



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



Andy's Blog

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



50 Jahre Caterham - ein großes Jubiläum für einen Kleinserienhersteller, der nun schon durch viele Hände gegangen ist, jetzt aber hoffentlich zur Ruhe kommt.

Wir freuen uns auf das neue Werk und hoffen, dass die Einweihungsfeier dem Spring Open in nichts nachsteht.

Lernen wir dort auch die neuen Besitzer persönlich kennen?

Die Reiselust ist wieder ungebremst - nur die eigenen Kinder oder Haustiere hindern den einen oder anderen Sevenfahrer längere Touren mitzumachen.

Die Kinder werden ja irgendwann mal erwachsen und verlassen das traute Heim - aber die Haustiere, die bleiben meistens für immer.

Stammtischtreffen, Passenger Rides, alles kleine Treffen rund um unseren Seven.

Nach dem Verlust unseres Standortes Dierdorf werden wir hier Alternativen suchen.

Natürlich sind wir weiterhin gerne bei CATERHAM NÜRBURGRING gesehen und wir werden das eine oder andere Treffen sogar im ring°boulevard direkt vor den Türen von CATERHAM abhalten dürfen - mit unseren Seven.

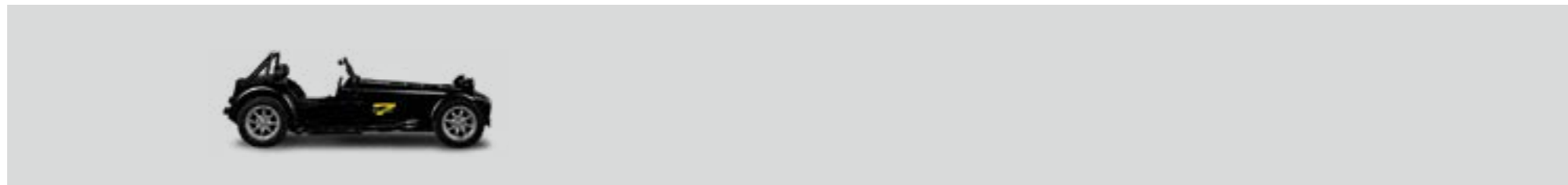
Oder im alten Fahrerlager - auch dort hat CATERHAM jetzt einen „Standort“.

Aber das geht natürlich nicht so regelmäßig wie in Dierdorf, denn wenn der ring°boulevard vollgestopft ist mit den üblichen „Flohmarktverkäufern“, die Werkzeuge, Modellautos und Shirts und Hoodies feilbieten, ist da kein Durchkommen für unsere Seven. ●

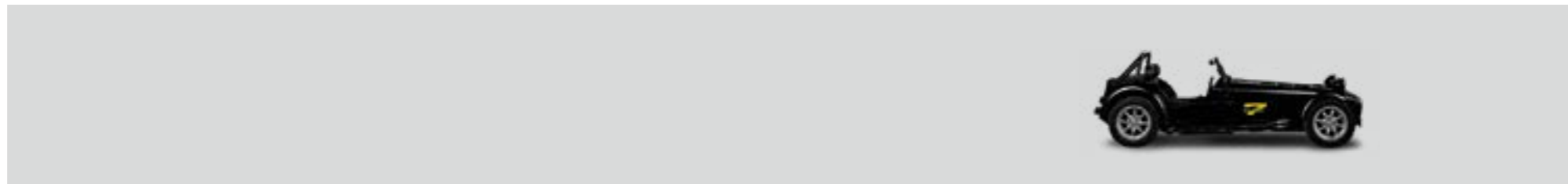
Das Seven-Tagebuch

Von Martin Stather

Der Winter wird oft mit gemütlichen Zusammenkünften in geschlossenen Räumen und warmen, knisternden Feuern assoziiert, aber wer sagt, dass man nicht auch an einem unerwarteten Ort eine Party feiern kann? An einem kalten Winterabend beschloss ich, mich über die Konventionen hinwegzusetzen und mit einem Freund ein spezielles Treffen zu veranstalten - direkt in meinem Seven in der Garage. Die Idee mag unkonventionell klingen, aber sie wurde zu einem unvergesslichen Erlebnis, bei dem sich die Wärme der Freundschaft mit der kühlen Winterluft vermischte. Während draußen der Winterwind heulte, heckten mein Freund und ich einen Plan aus, um eine einzigartige Party zu veranstalten. Wir beschlossen, meinen sicher in der Garage geparkten Seven als Party-Ort zu nutzen. Die nackten Knochen der Garage, die normalerweise für die Aufbewahrung von Werkzeug und vergessenen Gegenständen reserviert sind, verwandelten sich in ein provisorisches Winterwunderland. Um das richtige Ambiente zu schaffen, haben wir das Innere des Autos mit Decken, Kissen und Lichterketten ausgestattet. Die kalten Kunstledersitze wurden in kuschelige Nester verwandelt, und die glitzernden Lichter verliehen unserem unkonventionellen Partyraum einen magischen Touch. Wir hatten sogar einen tragbaren Heizlüfter dabei, damit wir trotz der winterlichen Kälte warm blieben.



Keine Party ist komplett ohne ein paar leckere Snacks und Getränke. Wir haben uns für winterliche Leckereien wie Glühwein, Marshmallows und eine Vielzahl von Fingerfood entschieden, die man bequem im Auto genießen kann. Eine mobile Stereoanlage diente uns als DJ und wir stellten eine Playlist mit unseren Lieblingsongs zusammen, um die Stimmung noch zu steigern. Von schwungvollen Titeln, die uns zum Grooven brachten, bis hin zu langsameren Melodien, die Platz für herzliche Gespräche boten, spielte die Playlist eine entscheidende Rolle, um unsere Wintergaragenparty unvergesslich zu machen.



Was den Abend wirklich besonders machte, war die Neuartigkeit des Ortes. Als wir in dem offenen Auto saßen, umgeben von der kalten Winterluft, spürten wir ein Gefühl von Abenteuer und Kameradschaft. Der Kontrast zwischen der kalten Atmosphäre draußen und der Wärme im Inneren des Wagens schuf ein einzigartiges und unvergessliches Erlebnis, das wir in einem herkömmlichen Innenraum nicht gehabt hätten.

Manchmal entstehen die denkwürdigsten Momente, wenn man über den Tellerand hinausschaut. Unsere Wintergaragenparty mag unkonventionell gewesen sein, aber sie ermöglichte es uns, die Jahreszeit auf eine neue und aufregende Weise zu genießen. Wenn ihr euch also das nächste Mal im Winter drinnen eingesperrt fühlt, solltet ihr euch überlegen, ob ihr die Party nicht an einen unerwarteten Ort verlegen und so Erinnerungen schaffen wollt, die euer Herz noch lange nach der kalten Jahreszeit erwärmen werden. ●

(to be continued)

Dear Diary

Winter is often associated with cozy gatherings indoors and warm, crackling fires, but who says you can't have a party in an unexpected place? One cold winter evening, I decided to defy convention and host a special get-together with a friend - right in my Seven in the garage. The idea may sound unconventional, but it turned into an unforgettable experience where the warmth of friendship mingled with the chilly winter air. While the winter wind howled outside, my friend and I hatched a plan to throw a unique party. We decided to use my Seven, safely parked in the garage, as the party venue. The bare bones of the garage, normally reserved for storing tools and forgotten items, were transformed into a makeshift winter wonderland. To create the right ambience, we lined the inside of the car with blankets, cushions and fairy lights. The cold leatherette seats were transformed into cozy nests, and the twinkling lights added a magical touch to our unconventional party space. We even brought a portable fan heater to keep us warm despite the winter chill.

No party is complete without some tasty snacks and drinks. We

opted for wintry treats like mulled wine, marshmallows and a variety of finger foods that could be enjoyed in the comfort of your car. A mobile stereo served as our DJ and we put together a playlist of our favorite songs to set the mood. From upbeat tracks that got us grooving to slower tunes that provided space for heartfelt conversation, the playlist played a crucial role in making our winter garage party memorable.

What made the evening really special was the novelty of the ve-

nue. As we sat in the open car, surrounded by the cold winter air, we felt a sense of adventure and camaraderie. The contrast between the cold atmosphere outside and the warmth inside the car created a unique and unforgettable experience that we wouldn't have had in a conventional interior.

Sometimes the most memorable moments happen when you think outside the box. Our winter garage party may have been unconventional, but it allowed us to enjoy the season in a new and exciting way. So next time you're feeling cooped up indoors in winter, consider moving the party to an unexpected location and creating memories that will warm your heart long after the cold season has passed

(to be continued) ●

Andy's Blog

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



50 years of Caterham - a big anniversary for a small series manufacturer that has already passed through many hands, but will hopefully now come to rest.

We are looking forward to the new plant and hope that the inauguration ceremony will be in no way inferior to the Spring Open.

Will we get to meet the new owners in person?

The desire to travel is enormous again - only our own children or pets prevent the one or other Seven driver from going on a longer tour.

The children will grow up at some point and leave home - but the pets usually always stay.

Regulars' table meetings, passenger rides, all are small meetings centred around our Seven.

After the cancellation of our Dierdorf location, we will be looking for alternatives here.

Of course, we are still very welcome at CATERHAM NÜRBURGRING and we will even be able to hold one or two meetings in the ring°boulevard directly in front of the CATERHAM doors - with our Seven.

Or in the old paddock - CATERHAM now has a „location“ there too.

But of course that doesn't work as regularly as in Dierdorf, because when the ring°boulevard is packed with the usual „flea market vendors“ selling tools, model cars, shirts and hoodies, there's no getting through for our Seven. ●

News and Events

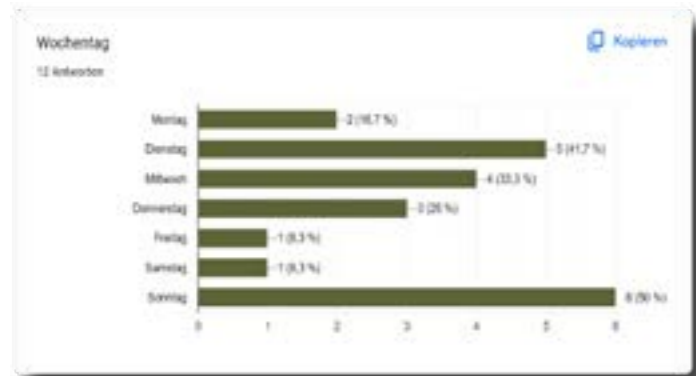
Mitgliederversammlung 2023

Demokratischer hätten wir die Wahl des Veranstaltungsortes nicht durchführen können. Demokratisch wurde dann auch gewählt und die üblichen Verdächtigen wurden einstimmig wiedergewählt. Dann gab es noch in der Pause eine kleine Stärkung, bevor dann anschließend sehr kontrovers über die Investition der Radlastwaage diskutiert wurde, denn nach einer abendlichen Diskussion über den Sinn und Nutzen für Veranstaltungen und Mitglieder wurde während unserer Englandtour, als uns das Angebot der Radlastwaage erreichte, vom Vorstand beschlossen, diese zu kaufen.



DienstTalk und SonnTalk 2024

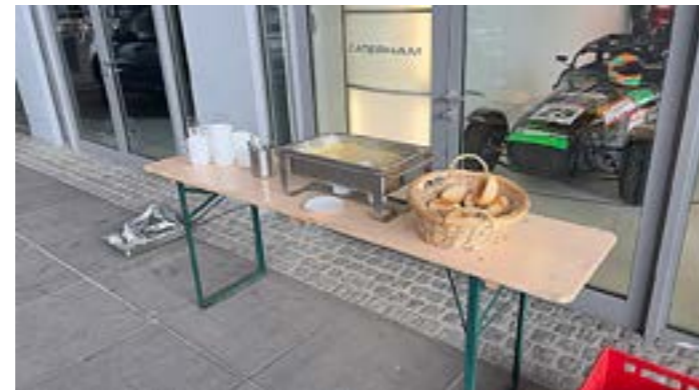
Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl bei unseren Online-Meetings in den letzten Monaten haben wir eine Umfrage durchgeführt, um alternative Termine zu finden.



Das Ergebnis war jedoch uneindeutig. Deshalb haben wir beschlossen, unseren Online-Stammtisch ab sofort abwechselnd am Dienstagabend um 20 Uhr und am Sonntagmorgen um 10 Uhr zu veranstalten, um uns fachlich auszutauschen. Den Link und die Termine findet Ihr wie immer im Forum, bzw. in unserer Telegram-Gruppe. Ins Forum kommt Ihr zum Lesen und Link Anklicken auch ohne Anmeldung. Wir freuen uns auf Eure Teilnahme.

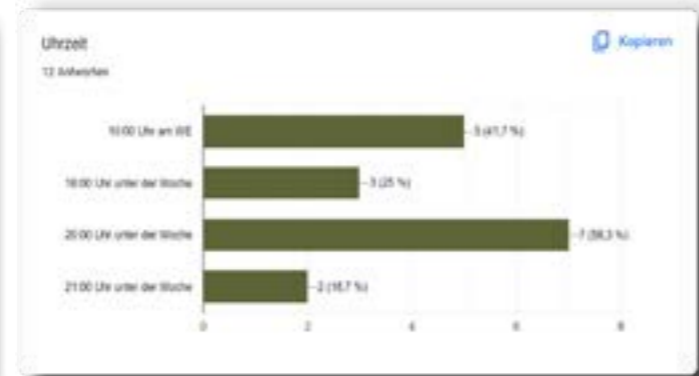
General Meeting 2023

The choice of venue could not have been more democratic. The election was democratic and the usual suspects were unanimously re-elected. There was then a little refreshment during the break before a very controversial discussion about the investment in the wheel load scales, because after an evening of discussion about the purpose and benefits to events and members, the committee decided to purchase the wheel load scales when we received the offer during our tour of England.



TuesTalk and SunTalk 2024

Due to low attendance at our online meetings in recent months, we have conducted a survey to find alternative dates.



The result was inconclusive. That's why we have decided to hold our online get-together from now on alternately on Tuesday evenings at 8 p.m. and Sunday mornings at 10 a.m. to share our expertise. You can access the forum to read and click on the link without registering. We look forward to your participation.



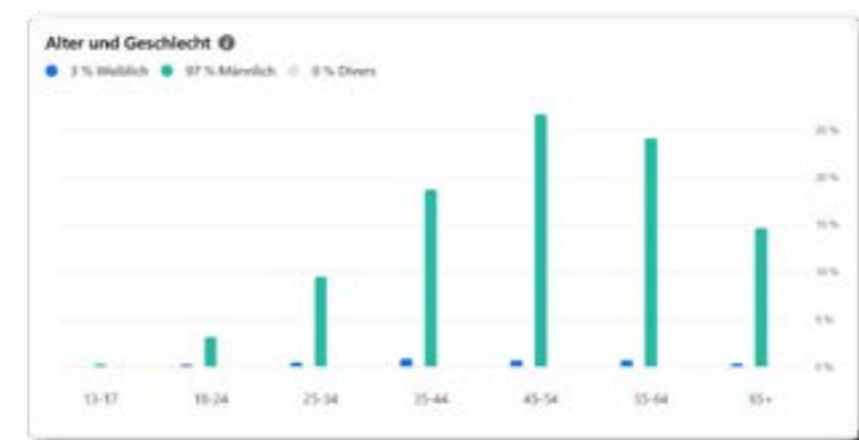
Caterham Car Club

Öffentliche Gruppe · 6.294 Mitglieder

+ Einladen Teilen

Unsere Facebook-Gruppe

Facebook-Gruppen sind zu einem festen Bestandteil der sozialen Medien geworden und bieten ein breites Spektrum von nützlichen bis hin zu absurden Interessen. Diese virtuellen Gemeinschaften ermöglichen es den Nutzern, Gleichgesinnte zu finden, Informationen auszutauschen und Diskussionen zu führen. Wie in vielen Bereichen des Lebens gibt es aber auch bei Facebook-Gruppen neben den positiven Aspekten viele negative. In unserer Gruppe wird das Negative jedoch konsequent ausgeblendet. Unser Ziel ist es, das Positive im Leben mit unseren Seven zu zeigen. Interessant ist auch der Altersdurchschnitt, den Facebook bei den Nutzern angibt. Wir sind eine Gruppe von sehr alten Knackern ...



Our Facebook group

Facebook groups have become an integral part of social media, covering a wide range of interests from the useful to the absurd. These virtual communities allow users to find like-minded people, share information and have discussions. However, as in many areas of life, Facebook groups can have negative aspects as well as positive ones. In our group, however, the negative aspects are consistently hidden. Our aim is to show the positive aspects of life with our Seven. It's also interesting to note the average age of Facebook users. We are a group of very old people ...

Regionale Treffen

Da wir uns von nun an nicht mehr regelmäßig in Dierdorf treffen werden - zumindest nicht bei Kaffee, Cola und Bratwurst - sollten wir unsere Szenetreffen vielleicht etwas regionaler verteilen und mit einem guten Zweck verbinden? Immer wieder wird nach kleinen Mitfahrgelegenheiten gefragt. Wenn wir diese Wünsche mit einem kleinen Obolus verbinden, der dann für einen guten Zweck gespendet wird, haben wir wieder einen Grund mehr, unsere kleinen Schätze auf die Straße zu bringen. Wer übernimmt wo die Vor-Ort-Organisation eines kleinen Treffens im Jahr 2024?

Regional meetings

As we will no longer be meeting regularly in Dierdorf this year - at least not for coffee, coke and bratwurst - perhaps we should spread our scene meetings a bit more regionally and combine them with a good cause? People keep asking for small carpools. If we combine these requests with a small donation to a good cause, we have one more reason to get our little treasures on the road. Who will organize a small meeting in 2024?

TOO FAST TO RACE

Wie der Lotus und später Caterham Seven als überlegene Konkurrenz von der Rennstrecke entfernt werden sollte.

Eine Pressemitteilung von Lotus im Jahre 1963 deckte den Versuch des Sports Car Club of America (SCCA) auf, unerwünschte Konkurrenz aus Großbritannien von seinen Rennveranstaltungen auszuschließen.

Hier der Wortlaut dieser Pressemitteilung:

Die Lotus-Group of Companies
Roger F. Gibson L.S.I.A. Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit

LOTUS SUPER SEVEN 1500 & COSWORTH 1500 MODELL

Das einzige Auto, das zu schnell ist, um von der S.C.C.A. als Serienproduktion eingestuft zu werden.

Die Lotus Group of Companies möchte die Gelegenheit nutzen, um ihre Überraschung, Enttäuschung und Missbilligung über die vom Sports Car Club of America durch sein Car Classification Committee eingenommene Haltung zum Ausdruck zu bringen. Diese Gefühle rühren von der Weigerung des S.C.C.A. her, den Lotus Super Seven 1500 und den Lotus Super Seven Cosworth 1500 für die Produktionswagenkategorie 1963 zuzulassen.

Diese Weigerung wurde von der S.C.C.A. nach langem Schriftverkehr mit dieser Firma aufrechterhalten und bestätigt, obwohl diese Fahrzeuge in großen Stückzahlen hergestellt wurden; eine Einschränkung, die, wie wir feststellen, für andere Fahrzeuge, die zugelassen wurden, nicht gilt, wobei der Simca-Abarth das deutlichste Beispiel ist. Ferner wurde festgestellt, dass der Grund für die Nichtzulassung der Lotus Super Seven-Modelle darin lag, dass diese Fabrik die erforderlichen Antragsformulare nicht eingereicht hatte; dieser Grund wurde offenbar einer Reihe unserer Kunden mitgeteilt, die als Mitglieder der S.C.C.A. an der Convention in Chicago teilnahmen. Wir möchten darauf hinweisen, dass alle erforderlichen Formulare am 22. November 1962 eingereicht wurden und dass die S.C.C.A. kurz nach diesem Datum Einsicht in die Formulare genommen haben muss, da bestimmte

How the Lotus and later Caterham Seven were to be removed from the race track as superior competition.

A press release from Lotus in 1963 exposed the Sports Car Club of America's (SCCA) attempt to exclude unwanted competition from Britain from its racing events.

Here is the text of that press release:

*The Lotus Group of Companies
Roger F. Gibson L.S.I.A. Public Relations Officer*

LOTUS SUPER SEVEN 1500 & COSWORTH 1500 MODEL

The only car that is too fast to be classified as production by the S.C.C.A.

The Lotus Group of Companies would like to take the opportunity of expressing surprise, disappointment and disapproval of the attitude adopted by the Sports Car Club of America through its Car Classification Committee. These sentiments arise from the refusal of the S.C.C.A. to accept for the production car category 1963 the Lotus Super Seven 1500 and the Lotus Super Seven Cosworth 1500 models.

This refusal was maintained and confirmed by the S.C.C.A. after lengthy correspondence with this Company, in spite of the quantities of these cars which have been produced; a qualification which we notice does not apply to other cars which have been accepted, the Simca-Abarth being the most glaring example. It was further inferred that the reason for the non-acceptance of the Lotus Super Seven models was that this Factory had not submitted the necessary application forms; this reason was apparently given to a number of our customers, who as members of the S.C.C.A. attended the convention in Chicago. We wish to state that all necessary forms were submitted on November 22nd 1962 and that the S.C.C.A. must have had sight of them shortly after this date, because certain items of optional equipment which only appeared on this forms for

optionale Sonderausstattungen, die zum ersten Mal am 22. November 1962 auf den Formularen erschienen, von der S.C.C.A. als genehmigte Sonderausstattungen für das Modell Lotus Seven - Super Classic für 1963 akzeptiert wurden. (Es handelt sich dabei um die „Hauptlagerdeckel aus Stahl“ und die „Cosworth Special Kipphebelsockel“). In ähnlicher Weise wurde der Lotus Elan auf der Grundlage von Formularen, die mit der gleichen Post eingereicht wurden, zugelassen.

In der Korrespondenz gab die S.C.C.A. die folgenden weiteren Gründe für ihre Ablehnung des Fahrzeugs an.

1. Es entspreche „nicht dem Geist des Club Racing“.
2. Er entspreche nicht den F.I.A.-Karosserievorschriften.

Zu diesen Aussagen möchten wir folgendes anmerken:

Der Lotus Seven wird bereits seit sechs Jahren produziert. Er basiert auf einem zuverlässigen, gut durchdachten und wartungsarmen Fahrgestell, das sowohl für die Straße als auch für Rennstrecken geeignet ist, und verwendet eine große Anzahl eigener Fahrzeugkomponenten. Der Wagen wird für \$ 2.200 bis \$ 3.200 verkauft und war das Auto, auf dem alle britischen Clubrennen basierten; viele Spitzenrennfahrer haben ihre Karriere in Lotus Sevens begonnen. Wenn also der Lotus Super Seven nicht dem Geist des Club Racing entspricht, dann würden wir gerne wissen, wie die S.C.C.A. diesen Gedankengang mit der Akzeptanz des \$ 14.000 teuren Ferrari 250 G.T., dem eher „rennsportorientierten“ Design des AC-Cobra und seiner Sonderausstattung und der bereits erwähnten limitierten Produktion des Simca-Abarth in Einklang bringt. Zweitens: Wenn die S.C.C.A. die Zulassung mit der Begründung verweigert, dass die Karosserie des Lotus Seven nicht den F.I.A.-Vorschriften entspricht, warum werden diese



Vorschriften nicht vollständig befolgt und die Klassen entsprechend der Kapazität der Fahrzeuge eingeteilt?

Der Lotus Elan ist jetzt in der Klasse B und der Lotus Elite in der Klasse C zusammen mit 4,5-Liter- bzw. 3-Liter-Autos, die einen bis zu dreimal größeren Hubraum haben als die Lotus-Modelle, die in jeder Hinsicht den festgelegten F.I.A.-Vorschriften entsprechen.

Wir sind auch der Meinung, dass wir berechtigten Grund zur Beschwerde haben, weil die für die diesjährigen Fahrzeuge eingereichten Listen der Sonderausstattungen nicht vollständig akzeptiert wurden. Gültige Ausstattungen wie Ölkühlersätze, Scheibenbremsen an den Vorderrädern und Magnesiumräder, die jetzt für die zugelassenen Lotus Seven-Modelle erhältlich sind, wurden nicht genehmigt. Wir stellen jedoch fest, dass für die Amateur-Clubrennen, an denen alle zugelassenen Serienmodelle teilnehmen können, der mittellose S.C.C.A.-Amateur mit Genehmigung z.B. sechs Weber-Vergaser für seinen 14.000 \$ teuren 250 G.T. Ferrari kaufen kann - und trotzdem im Sinne des Club Racing bleibt!

Die Fabrik war so besorgt um ihre Kunden und wir erachteten die Situation für so dringend, dass wir Colin Chapman zu einer Sitzung des S.C.C.A. Car Classification Committee schicken wollten, um unseren Standpunkt darzulegen. Wir telegraphierten der S.C.C.A. an einem Mittwoch und fragten nach Ort und Zeit der Sitzung. Die Antwort erreichte uns praktischerweise am Montagmorgen und besagte, dass die Sitzung am Wochenende zuvor stattgefunden hatte.

Die Lotus Group of Companies möchte die oben erwähnten Angelegenheiten öffentlich machen, und sei es nur, um unseren Lotus Seven-Kunden zu beweisen, dass wir uns tatsächlich bemüht haben, ihnen die aktive Unterstützung und den Service zu bieten, den jeder Kunde zu Recht erwarten kann und von dem viele jetzt glauben müssen, dass er nicht geleistet wurde.

Obwohl wir unsere Produktion von 1340 c.c. Lotus Sevens auf 1500 c.c. Lotus Sevens umstellen mussten, weil die Ford Motor Company ihre Produktion umstellte und den 1340 c.c. Motor nicht mehr herstellte, freuen wir uns, bekannt geben zu können, dass die Verhandlungen erfolg-



the first time on November 22nd 1962 have been accepted by the S.C.C.A. as approved equipment on the Lotus Seven - Super Classic model for 1963. (The items in question are the „steel main bearing caps“ and the „Cosworth Special Rocker Pedestals“). Similarly the Lotus Elan has been accepted from forms submitted in the same mail.

In correspondence, the S.C.C.A. gave the following further reasons for their unwillingness to accept the car.

1. That „it did not comply with the spirit of Club Racing“
2. That „it did not comply with the F.I.A. bodywork regulations“

In reply to these statements we wish to make the following points:

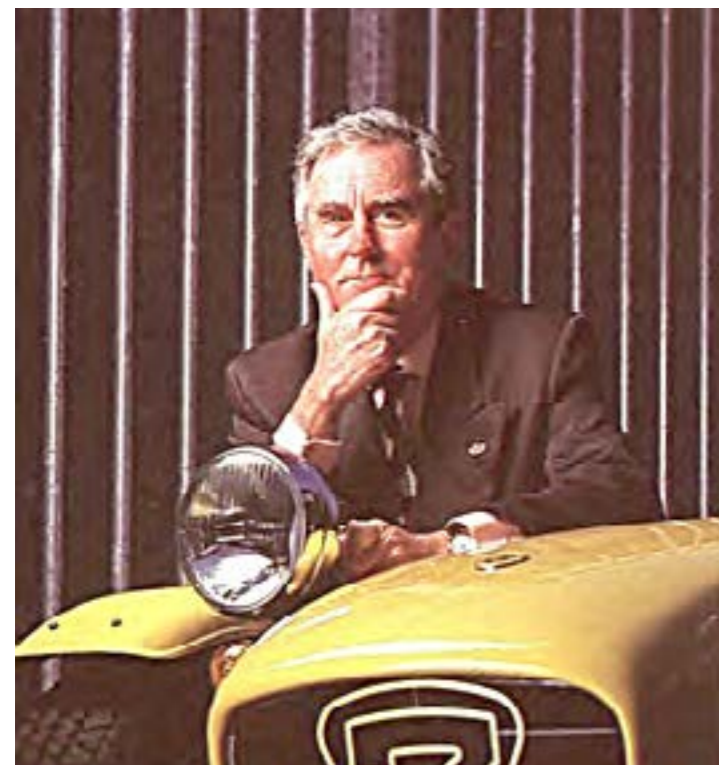
The Lotus Seven has been in production for six years. It is based on a reliable, well designed, cheap to maintain chassis, suitable for the road and racing circuits, and utilises large numbers of proprietary car components. The car sells for \$ 2,200 to \$ 3,200 and has been the car on which all British Club Racing has been based; Many top racing drivers have started their careers in Lotus Sevens. If therefore the Lotus Super Seven does not comply with the spirit of Club Racing, then we would like to know how the S.C.C.A. reconciles this line of thought with the acceptance of the \$ 14,000 Ferrari 250 G.T., the rather „biased toward racing success“ design of the AC-Cobra and its optional equipment and the previously mentioned limited quantity production of the Simca-Abarth. Secondly, if the S.C.C.A. refusal on the grounds that the Lotus Seven's bodywork does not comply with F.I.A. regulations, why are these regulations not followed in full and classes arranged accordingly to capacity; The Lotus Elan is now in Class B and the Lotus Elite is now in Class C along with 4.5 litre and 3 litre cars respectively, these cars having an up to three times larger displacement than the Lotus models which do comply in every respect with the laid down F.I.A. regulations.

We also feel that we have legitimate grounds for complaint in respect of the non-acceptance of the complete optional equipment lists submitted for this year's cars. Valid items such as oil cooler kits, front wheel disc brakes and magnesium wheels, which are now available for those Lotus Seven models which have been accepted, have not been approved. We notice, however, that for the amateur club racing in which all accepted production models can compete, the impecunious S.C.C.A. amateur can with approval purchase, for instance, six Weber carburettors for this \$ 14,000 250 G.T. Ferrari - and still stay within the spirit of Club Racing!

So concerned was this Factory for its customers that we considered the situation sufficiently urgent to justify sending Colin Chapman to the S.C.C.A. Car Classification Committee meeting to put our point of view. We cabled the S.C.C.A. on a Wednesday asking for the time and place of this meeting. Their reply conveniently reached us on a Monday morning stating that the meeting had been held the previous weekend.

The Lotus Group of Companies wishes to make the above mentioned matters public if only to prove to our Lotus Seven customers that we did in fact endeavour to give them the active support and service any customer has a right to expect and which many must now believe was not forthcoming.

As a result, in spite of having had to change our production of 1340 c.c. Lotus Sevens to 1500 c.c. Lotus Sevens because the Ford Motor Company changed their production, and dropped the 1340 c.c. engine, we are pleased to announce that negotiations have been successfully completed to enable us to produce further quantities of 1340 c.c. engine



reich abgeschlossen wurden, so dass wir in der Lage sind, eine weitere Anzahl von Fahrzeugen mit 1340 c.c. Motor zu produzieren, und dass diese nun mit einer Lieferzeit von 4 - 5 Wochen erhältlich sind. (Ende der Pressemitteilung)

Dies war der erste, beileibe jedoch nicht der letzte Versuch, den Seven von der Rennstrecke fernzuhalten. Anfang der siebziger Jahre war der Rennsport zu einer kostspieligen Angelegenheit geworden; mit kleinen Budgets, worüber die Privatfahrer meist nur verfügten, war kein Blumentopf mehr zu gewinnen.

1962 entwickelten Hugh Haskell und Don Gadd den Lotus 7 ½ mit Einzelradaufhängung hinten, ein Einzelstück, das für die Rennstrecke gedacht war. Er startete in der Kategorie „Serienwagen“, was sicherlich nicht ganz korrekt war, da es den Seven so nicht zu kaufen gab, und er wurde mit Erfolg in den Jahren '62 und '63 eingesetzt, u.a. von Colin Chapman persönlich beim 6-Stunden-Staffelrennen in Silverstone. In die gleiche Richtung zielte der Lotus 37, besser bekannt als „Three-Seven“, der für Clubrennen in 1965 konstruiert worden war. Ihm folgte alsbald der „7X“.

1973 wurden die neuen Rennkategorien „Prodsport“ für Seriensportwagen und „Modsport“ für modifizierte Wagen eingeführt. Inzwischen hatte Caterham die Rechte am Seven von Lotus erworben und baute ihn weiter, allerdings verweigerte der veranstaltende Royal Automobile Club (RAC) den Start in beiden Gruppen! Nach erbitterten Versuchen von Graham Nearn gestattete der RAC schließlich die Teilnahme in der Modsport-Gruppe für 1975. Nearn argumentierte, ...„dass der Seven schließlich ein in Serie produziertes Auto war und somit eigentlich für die Prodsport-Kategorie in Frage kam. Ich konnte ja schließlich nichts dafür, dass der Seven so schnell war!“

Reg Price baute also einen modifizierten Seven, der in den Händen von Dave Bettinson gleich im ersten Rennen mit knapp einer halben Runde Vorsprung den Sieg errang. Die erbosten Konkurrenten legten Protest ein mit dem Hinweis, dass der Seven zwar die Freigabe des RAC hatte, er jedoch nicht, wie im Reglement vorgeschrieben, im „Blue Book“ verzeichnet war. Auch der RAC hielt dies plötzlich für korrekt. In der Folge durfte ein Seven nur starten, wenn sich alle Rennteilnehmer schriftlich dazu positiv geäußert hatten. Trotz alledem konnte Bettinson weitere vier Jahre erfolgreich mit dem immer weiter entwickelten Wagen Rennen fahren. 1979 schließlich wurde der Seven an Rob Cox-Allison verkauft, der ihn zum legendären „Black Brick“ umbaute und damit sechs weitere Jahre erfolgreich war.

Nearn versuchte währenddessen weiterhin, den Seven in der Prodsport-Kategorie, allerdings erfolglos, unterzubringen, was ihn zu dem Slogan inspirierte „Too fast to race“. Erst als Nearn seinen lokalen Parlamentsabgeordneten einschaltete, knickte der RAC ein und der Seven durfte wenigstens in der offenen Klasse starten. Ab da begann der Siegeszug des Seven, der später auch seine eigene Rennserie erhalten sollte.

In den Vereinigten Staaten war, wie bereits beschrieben, die Sache keineswegs anders. Der Seven war auch in Amerika auf der Rennstrecke nicht erwünscht. Erst 1977 wurde er wieder zu Rennen zugelassen und Tom Robertson konnte mit seinem inzwischen antiken 1963er Seven mit Ford 116E-Motor alle modernen Konkurrenten auf Anhieb ausstechen! ●

cars and these are now available on 4 - 5 weeks delivery. (End of press release)

This was the first, but by no means the last, attempt to keep the Seven off the racetrack. At the beginning of the seventies, racing had become a costly affair; with small budgets, which was all the private drivers usually had at their disposal, there was no longer any pot to be won.

In 1962, Hugh Haskell and Don Gadd developed the Lotus 7 ½ with independent rear suspension, a one-off intended for the race track. It competed in the „production car“ category, which was certainly not entirely correct as the Seven was not available to buy as such, and was raced with success in '62 and '63, including by Colin Chapman himself in the 6-hour relay race at Silverstone. The Lotus 37, better known as the „Three-Seven“, which had been designed for club races in 1965, aimed in the same direction. It was soon followed by the „7X“.

In 1973, the new racing categories „Prodsport“ for production sports cars and „Modsport“ for modified cars were introduced. In the meantime, Caterham had acquired the rights to the Seven from Lotus and continued to build it, but the organising Royal Automobile Club (RAC) refused to allow it to compete in both groups! After bitter attempts by Graham Nearn, the RAC finally allowed the Seven to compete in the Modsport group for 1975. Nearn argued ... „that the Seven was, after all, a mass-produced car and therefore eligible for the Prodsport category. It wasn't my fault that the Seven was so fast!

So Reg Price built a modified Seven, which in the hands of Dave Bettinson won the very first race by just under half a lap. The incensed competitors lodged a protest, pointing out that although the Seven had RAC approval, it was not listed in the „Blue Book“ as required by the regulations. The RAC also suddenly considered this to be correct. As a result, a Seven was only allowed to start if all race participants had expressed their positive opinion in writing. Despite all this, Bettinson was able to race the car successfully for another four years. In 1979, the Seven was finally sold to Rob Cox-Allison, who converted it into the legendary „Black Brick“ and was successful with it for another six years.

Nearn, meanwhile, continued to try to place the Seven in the Prodsport category, albeit unsuccessfully, which inspired him to the slogan „Too fast to race“. It was only when Nearn called in his local MP that the RAC buckled and the Seven was at least allowed to race in the open class. From then on, the Seven's triumphal march began, and it was later to receive its own racing series.

In the United States, as we have already seen, things were by no means different. The Seven was not wanted on the racetrack in America either. It was not until 1977 that it was allowed to race again and Tom Robertson was able to outdo all the modern competitors at the first attempt with his now antique 1963 Seven with Ford 116E engine! ●



Weil wir die Experten sind.

**Kurzbewertung, Kaufberatung, Schadenkalkulation,
Beweissicherung oder Fahrzeugbewertung ?
Ihr Classic Data Partner vor Ort ist der richtige
Ansprechpartner !**

Doppeldecker elektrisch

Eine Zeitreise durch die Geschichte der Straßenbahnen im National Tram Museum in Crich, Derbyshire.

Als Alternative zur Rennstrecke hatte Thomas am Montag nach der 50-Jahr-Feier von Caterham Cars eine kleine Rundfahrt und einen Besuch im Crich Tramway Village organisiert.

Das ist das englische Straßenbahnmuseum.

Und da wir ja nicht irgendwer sind, hatte Thomas für uns eine stilechte Einfahrt mit unseren Seven organisiert.

Das National Tram Museum in Crich, Derbyshire, ist ein faszinierender Ort, der Besucher auf eine nostalgische Reise durch die Geschichte der Straßenbahnen mitnimmt. Mit einer beeindruckenden Sammlung historischer Straßenbahnen bietet das Museum einen einzigartigen Einblick in die Entwicklung und den Einfluss dieser Verkehrsmittel auf die Gesellschaft.

Das National Tram Museum wurde 1959 gegründet und ist seitdem zu einem der führenden Museen seiner Art weltweit geworden. Die Gründung des Museums erfolgte mit dem Ziel, historische Straßenbahnen zu bewahren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, um die Bedeutung dieser Verkehrsmittel in der städtischen Entwicklung zu betonen.

Die beeindruckende Samm-



Electric double decker

A journey through tram history at the National Tram Museum in Crich, Derbyshire.

As an alternative to the circuit, Thomas had organised a short tour and visit to the Crich Tramway Village on the Monday after the 50th anniversary celebrations of Caterham Cars. This is the English Tramway Museum.

And because we're not just anyone, Thomas has arranged for us to take a real ride in our Seven.

The National Tram Museum in Crich, Derbyshire, is a fascinating place that takes visitors on a nostalgic journey through the history of trams. With an impressive collection of historic trams, the museum offers a unique insight into the development and impact of this form of transport on society.

The National Tram Museum was founded in 1959 and is now one of the leading museums of its kind in the world. The museum was established with the aim of preserving historic trams and making them accessible to the public in order to emphasise the importance of this mode of transport in urban development.

lung des National Tram Museums umfasst Straßenbahnen aus verschiedenen Epochen und Regionen. Von den ersten Dampfstraßenbahnen bis zu modernen elektrischen Straßenbahnen bietet das Museum einen umfassenden Überblick über die technologische Entwicklung und Vielfalt dieser Fortbewegungsmittel. Die liebevolle Restaurierung und Pflege der Exponate tragen dazu bei, die Geschichte lebendig zu erhalten und den Besuchern einen authentischen Einblick in vergangene Zeiten zu gewähren.

Ein Höhepunkt unseres Besuchs im National Tram Museum war die Möglichkeit, eine Fahrt mit einer historischen Straßenbahn zu unternehmen. Das Museum betreibt regelmäßig Fahrten auf einem Abschnitt der Strecke, auf dem die Besucher das nostalgische Flair einer vergangenen Ära erleben können. Die sanften Rucke der Wagen, das Klingeln der Glocken und die historische Kulisse von Crich trugen dazu bei, dass die Fahrt auch emotional beeindruckend war.

Ein besonderes Lob verdient die hervorragende Pflege und Restaurierung der Straßenbahnen im National Tram Museum. Die Fachleute vor Ort arbeiten unermüdlich daran, die historischen Fahrzeuge in erstklassigem Zustand zu erhalten. Dieser Einsatz trägt nicht nur dazu bei, das Erbe der Straßenbahnen zu bewahren, sondern ermöglicht es auch den Besuchern, die Technologie und das Handwerk vergangener Zeiten zu schätzen.

Das National Tram Museum in Crich ist zweifellos ein Juwel, das die Vergangenheit am Leben erhält und gleichzeitig einen Blick in die Zukunft wirft.

Ein kleine Geduldsprobe war es dann, dass wir warten mussten, bis die letzte Straßenbahn im Schuppen stand, erst dann durften wir unsere Seven wenden und vom Hof fahren.

Aber ansonsten – ein wundervoller Nachmittag – danke Thomas für diese Tour.



The National Tram Museum has an impressive collection of trams from different eras and regions. From the first steam trams to modern electric trams, the museum offers a comprehensive overview of the technological development and diversity of these means of transport. The loving restoration and care of the exhibits helps to keep history alive and gives visitors an authentic insight into times gone by.

One of the highlights of our visit to the National Tram Museum was the opportunity to take a ride on a vintage tram. The museum runs regular rides on a section of the line where visitors can experience the nostalgic flavour of a bygone era. The gentle jolting of the carriages, the tinkling of the bells and the historic backdrop of Crich all added to the emotional impact of the ride.

The excellent care and restoration of the trams at the National Tram Museum deserves special praise. The experts on site work tirelessly to keep the historic vehicles in top condition. This dedication not only helps to preserve the heritage of the trams, but also allows visitors to appreciate the technology and craftsmanship of yesteryear.

The National Tram Museum in Crich is undoubtedly a gem, keeping the past alive while looking to the future.

In the end, we had to wait patiently until the last tram was in the shed before we were allowed to turn our Seven around and drive out of the yard.

But other than that - a wonderful afternoon - thank you Thomas for this tour.

Schottland - nie wieder, denn so schönes Wetter kann man nur einmal haben

Ein Weihnachtsgeschenk in Form der Zeitschrift „Curves Schottland“ brachte den Stein ins Rollen. Die Bilder der Landschaften und Straßen waren so beeindruckend, dass der Entschluss gefasst wurde, dort einmal, natürlich mit dem Caterham, hin zu reisen.

Die Planung gestaltete sich aufwändiger als anfangs gedacht. Aus einschlägigen Foren wurden wir darauf hingewiesen, dass alle Übernachtungen vorgebucht werden sollten, da die Kapazität der Hotels beschränkt sei. Überraschend war auch die Höhe der aufgerufenen Hotel-Preise. Na ja, einmal im Leben.....

Nach vielen Abenden intensiver Planung durch meine Ehefrau und Mitfahrerin stand die Strecke fest, waren die Hotels gebucht und ein Platz auf der Fähre gesichert.

Am 7.6.2023 begann die Reise, die für drei Wochen geplant war, bei schönstem Wetter. Amsterdam war mittags erreicht, das Einchecken auf die Fähre problemlos. Das vorgebuchte Abendbuffet grandios, die Ankunft in Newcastle pünktlich.

Dort angekommen, war das Wetter usselig, die Schottische Grenze wurde bei leichtem Nieselregen passiert. Etwas durchgefroren beschloss ich, mir bei nächster Gelegenheit eine wärmere Jacke und eine winddichte Hose zuzulegen. Unser



Etappenziel Moffat wurde problemlos erreicht. Der Linksverkehr war gewöhnungsbedürftig, aber unproblematisch. Ein Schild an der Windschutzscheibe erinnerte mich ständig an „Links Fahren“. Am nächsten Tag ging es die 708 in Richtung Dumfries. Eine wunderschöne Strecke, die einen ersten Eindruck der schottischen Landschaft vermittelte. Und wir waren so ziemlich alleine unterwegs, abgesehen von vielen Schafen auf der Strecke. Beeindruckend auch der höchste Wasserfall Schottlands, der mit einer kleinen Bergtour erreicht wurde.

Nun ging es nach Glasgow, das wir zwei Tage lang besichtigt haben. Mit dem Hop on, Hop off Bus erreichten wir alle Sehenswürdigkeiten und Museen. Ein Pub mit Musikdarbietung wurde besucht, Fish and Chips gegessen, dazu ein schottisches Bier (Tennents) getrunken. Eine dicke gefütterte Jacke und eine winddichte Hose habe ich günstig in Glasgow erworben, was eine Menge Platz im etwas begrenzten Gepäckraum einnahm - und was dann aufgrund des außerordentlich warmen Wetters nie zum Einsatz kam...



Scotland - never again, because you can only have weather like this once

A Christmas present in the form of the magazine „Curves Scotland“ got the ball rolling. The pictures of the countryside and roads were so impressive that the decision was made to visit, in the Caterham of course.

The planning proved to be more complicated than originally thought. We were advised in the relevant forums that all accommodation should be booked in advance as the capacity of the hotels was limited. Hotel prices were also surprisingly high. Well, once in a lifetime.....

After many evenings of intensive planning by my wife and fellow traveller, the route was decided, the hotels booked and a place on the ferry secured.



The three-week voyage began on 7 June 2023 in fine weather. We arrived in Amsterdam at lunchtime and checked in for the ferry without any problems. The pre-booked dinner buffet was fantastic and we arrived in Newcastle on time.

Once there, the weather was miserable and we crossed the Scottish border in a light drizzle. Feeling a bit chilly, I decided to buy a warmer jacket and windproof trousers at the first opportunity. We reached our stage destination Moffat without any problems. Driving on the left

took some getting used to, but was not a problem. A sign on the windscreen constantly reminded me to drive on the left. The next day we travelled along the 708 towards Dumfries. It was a beautiful route and gave us our first taste of the Scottish countryside. And we were pretty much alone on the road, apart from the many sheep along the way. The highest waterfall in Scotland, which we reached after a short mountain hike, was also impressive.

We then travelled to Glasgow, where we spent two days.

The hop-on, hop-off bus took us to all the sights and museums. We went to a pub with a musical performance, had fish and chips and a Scottish beer (Tennents). I bought a thick lined jacket and windproof trousers cheaply in Glasgow, which took up a lot of space in the rather limited luggage compartment - and were never used due to the exceptionally warm weather...

I continued towards the Isle of Sky. We spent the night at Onich, just before Fort William (the Highland capital). On the way to





das Invergarry Schloss besucht, welches ein Luxus, welches ein Skandal. Alles Geschichte. Auch der Abstecher ins James Bond Tal am Glen Etive, kurzer Fototermin an der „Sky Fall“ Stelle“, wieder einmal bei herrlichem Wetter.

Wir fuhren teilweise ohne Türen und in kurzen Hosen. Wunderschöne Landschaften, Single Roads, völlig unproblematisch, da Ausweichstellen durch Schilder, weithin sichtbar, alle 200 m vorhanden waren.

Nun ging es mit der Fähre nach Kylerhea auf die Isle of Skye. Die Fähre, auf dessen Deck bis zu 6 PKWs Platz finden, wird von Hand bewegt. Sie ist eine der letzten dieser Art. Hinter Uig befindet sich der Abzweig zum Quiraing Pass, spektakulär die Strecke, und oben auf der Passhöhe ein riesiger Parkplatz mit 100 Fahrzeugen, wo kommen die alle her? Die Straßen waren eigentlich immer leer.

Bergtour zum Quiraing Gipfel ist angesagt, nein, nicht ganz. Wir hatten extra die Bergstiefel und Stöcke für diese Tour eingepackt, es war jedoch zu heiß, bis ganz nach oben kamen wir nicht. Wie gut, dass wir Verpflegung und Getränke im Rucksack dabei hatten. Hinter einem Felsen gab es etwas Schatten, von dort haben wir die fantastische Aussicht bei wolkenlosem Himmel genossen. Ein Erlebnis der ganz besonderen Art.

Zurück von der Isle übernachteten wir in Kyle of Lochalsh, direkt hinter der Skye-Bridge. Der Besuch von Eilean Donan Castle durfte natürlich nicht fehlen. Auf der Fahrt dorthin trafen wir eine Gruppe Holländer, die mit ihren Caterham-ähnlichen Autos unterwegs waren.

Nächstes spektakuläres Ziel war der Applecross Pass. Wieder wolkenloser Himmel und sehr heiß. Die Strecke steil. Vor uns quälte sich ein Wohnmobil den Pass hinauf. Der Caterham verträgt keine langsame Fahrt. 100 Grad Kühler Temperatur erreicht, endlich bog das Wohnmobil in eine Ausweiche ab, wir konnten Fahrt aufnehmen, die Kühlertem-



peratur sank. Aber jetzt mussten wir zurücksetzen, um ein entgegenkommendes Fahrzeug vorbeiziehen zu lassen. Natürlich gab es hier keine Ausweichstelle. Nicht so einfach, da die Straßenräder zum Ausweichen wenig geeignet sind. Nachdem die Passhöhe erreicht war, gab es schon wieder grandiose Ausblicke, die wir genießen konnten. Auf der Passhöhe befanden sich 2 Abschleppwagen im Einsatz, etwas modernere Autos am Haken, die anscheinend die anspruchsvolle Strecke nicht geschafft hatten. Bei uns toi, toi, toi, keine verdächtigen



Geräusche, der gut gewartete Caterham kann das ab. Im Ort Applecross tote Hose, der Imbiss öffnete erst in einer Stunde. Aber dann gab es leckere Scampis mit Pommes. Da wir gut in der Zeit waren, wählten wir die Küstenstraße bis Shildaig und von dort nach Gairloch, wo wir übernachteten.

Über schönste Küstenstraßen ging es weiter Richtung Norden, Ullapool, Unapool, Richtung Durness, immer die Tankuhr im Blick, da Tankstellen Mangelware



the legendary Glenfinnan Viaduct, a must for railway enthusiasts, we stopped to admire Ben Nevis, the highest mountain in Scotland. Here, in the small car park in the middle of the wilderness, we were surprised by a kilt-wearing Scotsman with bagpipes who greeted us warmly with a serenade.

After a nice chat about whisky, the German national anthem played on the bagpipes sounded



a bit strange.

Earlier we had visited Invergarry Castle, what a luxury, what a scandal. It was all history. Also the detour to the James Bond valley at Glen Etive, a short photo opportunity at the „Sky Fall“, again in glorious weather.

We drove partly without doors and in shorts. Beautiful scenery, single track, no problems at all, as there were overtaking signs every 200 metres.

We then took the ferry to Kylerhea on the Isle of Skye. The

ferry, which can carry up to 6 cars, is moved by hand. It is one of the last of its kind. Beyond Uig is the turnoff to the Quiraing Pass, a spectacular drive, and at the top of the pass a huge car park with 100 vehicles - where did they all come from? The roads were always empty.

A mountain hike to the summit of Quiraing is on the agenda, well, not quite. We'd packed our mountain boots and trekking poles just for this, but it was too hot and we didn't make it all the way to the top. Good thing we had food and drink in our backpacks. There was some shade behind a rock and we enjoyed the fantastic view under a cloudless sky. A very special experience.

Back on the island, we spent the night in Kyle of Lochalsh, just behind the Skye Bridge. A visit to Eilean Donan Castle was a must. On the way there we met a group of Dutch people in their Caterham-like cars.

Our next spectacular destination was Applecross Pass. Again, cloudless sky and very hot. The road was steep. Ahead



enjoy the magnificent views once again. At the top of the pass there were 2 tow trucks in action, a bit more modern cars on the hook, which obviously didn't make it up the challenging stretch. No suspicious noises from us, the well maintained Caterham can take it. In the village of Applecross, the snack bar didn't open for another hour. But then we had delicious prawns with chips. As we were well on time, we took the coast road to Shildaig and from there to Gairloch, where we spent the night.

We continued north along the most beautiful coastal roads, Ullapool, Unapool, towards Durness, always keeping an eye on the fuel gauge as petrol stations were rare. At the end of long valleys, large electronic signs would occasionally announce that this or that service station had run out of fuel.

We wanted to visit the storm-tossed Cap Wrath, but unfortunately the tide was out and the ferry couldn't leave. So we drove along the coast. There were end-



SERVICE UND OPTIMIERUNG RUND UM DEN SEVEN

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



NEU: Fahrwerkeinstellungen auf Radlastwaage!

RR WWW.DIE-SEVEN-KLINIK.DE
PERFORMANCE

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

MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



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

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

  WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK

 **JUST ADD LIGHTNESS**

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

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





nette Inhaber, schöne Ausstattung. Er kocht hervorragend und seine charmante Gattin übernimmt die Bedienung und Konversation. Wir haben uns dort sehr wohl gefühlt.

Am nächsten Tag Überfahrt zu den Orkney-Inseln. 2 Tage verbrachten wir dort und hatten einen Tag Schottland-Wetter, Regen, Sturm, Kühle. Auch hier besuchten wir die einschlägigen Sehenswürdigkeiten wie Maeshowe, ein Hügelgrab aus der Steinzeit, die Standing Stones of Stennes und den Ring of Brodgar, sowie die Ausgrabungen Skara Brae. In der Steinzeit war hier echt was los.

Zurück ging es zunächst nach Thurso, um dort auf Anraten eines Freundes (Empfehlung seines Whisky Händlers des Vertrauens), die Wolfburn-Distillerie zu besuchen und fündig zu werden. Wohin mit den zwei Flaschen für die Söhne? Ach, im Motorraum, dort wo andere eine Heizung installiert haben, war noch Platz.

Weiter dann nach Tongue, dort über den Pass und durch die Berge über Altnaharra nach Lairg. Ziemlich einsame Strecke wieder einmal, mit der tollsten Tankstelle, die ich je gesehen habe. Mitten im Gelände, im Grünen standen zwei Tanksäulen. Gezahlt wird im nahegelegenen Hotel.

Weiter ging es nach Inverness, einer wirklich schönen Stadt, die ausgiebig erkundet wurde. Lecker gegessen haben wir dort in einer typischen schottischen Kneipe, bestellt und bezahlt wird am Tresen, von dort nimmt man auch das Bier mit an seinen Tisch. Auf einer Tafel der Hinweis: die Küche schließt um 18:30. An einem Harris Tweed-Geschäft kamen wir auch nicht so ohne weiteres vorbei. Ein Pullover musste her. Jetzt wurde es wirklich eng im Wagen. Erst die wattierte Jacke, die regen- und winddichte Hose und nun noch ein dicker Pullover, na ja, hinterm Sitz hatten wir noch

waren. Vor langen Tälern gab es ab und zu Hinweise auf großen elektronischen Tafeln, dass dieser oder jener Tankstelle der Sprit ausgegangen war.

Cap Wrath, ein sturmumtosteter Ort, den wollten wir besuchen, doch leider war Ebbe und die Fähre konnte nicht ablegen. Also weiter an der Küste entlang. Hier gab es Sandstrände ohne Ende, wir fühlten uns fast wie auf Sardinien, und wieder einmal war es menschenleer. Übernachtet wurde in einem einfachen Bed and Breakfast in Laid, direkt am Ufer des Loch Eriboll gelegen. Nachts wurde es nun kaum dunkel – das waren wohl die „Weißen Nächte“.

Entlang der Nordküste ging es bis zum sagenhaften Duncansby Head. Ach, fast unterschlagen, die Höhlentour mit dem Schlauchboot durch die Caves of Smoo.

Duncansby Head, eine kurze Wanderung und man erreichte die nadelspitzen Felsen, die diesen Ort kennzeichnen, mehr als beeindruckend. Übernachtung dann in Mey, im „Mey Hotel“, sehr



less sandy beaches, we almost felt like we were in Sardinia, and once again it was deserted. We spent the night in a simple bed and breakfast in Laid, right on the shore of Loch Eriboll. It hardly got dark at all - these must have been the „white nights“.



We travelled along the north coast to the legendary Duncansby Head. Oh, I almost forgot to mention the dinghy trip through the Caves of Smoo.

Duncansby Head, a short walk and you have reached the

pinnacles that characterise this place, more than impressive. Overnight in Mey, at the „Mey Hotel“, very nice owner, nice facilities. His cooking is excellent and his charming wife takes care of service and conversation. We felt very comfortable there.



the Standing Stones of Stennes and the Ring of Brodgar, as well as the Skara Brae excavations. There was a lot going on here in the Stone Age.

On the advice of a friend (on the recommendation of his trusted whisky merchant) we drove



back to Thurso to visit Wolfburn Distillery and found what we were looking for. Where to put the two bottles for the sons? Oh, there was room in the engine compartment where others had installed a heater.

Then on to Tongue, over the pass and through the mountains via Altnaharra to Lairg. Again, a pretty lonely stretch with the best petrol station I've ever seen. There were two petrol pumps in the middle of nowhere. We paid in the nearby hotel.

We continued on to Inverness, a really beautiful city which we explored extensively. We had a delicious meal in a typical Scottish pub, where you order and pay at the bar and take your beer to your table. A notice on a



eine Lücke entdeckt.

Der Abstecher nach Loch Ness durfte natürlich nicht fehlen. Wir meinen, Nessie gesehen zu haben, sind uns aber nicht ganz sicher.

Dann ging es weiter durch's Gebirge Richtung Ballater. Am Skigebiet vorbei, über Straßen mit 20% Gefälle!!! Über uralte steinerne Brücken. Übernachtet haben wir in einem Herrenhaus nahe Ballater. Der Caterham machte sich sehr gut vor dieser Kulisse. Feine Küche und gediegenes Ambiente erfreuten uns. Leichter Nieselregen am Abend störte nicht weiter. Am nächsten Morgen bei der Kontrolle des Ölstands eine Schrecksekunde, wo ist der Deckel vom Einfüllstutzen? Oh, der lag daneben. Erstaunlich, dass wir diesen trotz der kurvenreichen Gebirgsstrecke mit enormen Steigungen und Gefälle nicht verloren haben, aber eine Erklärung für den leichten Ölge-



ruch, den ich am Vortag vernommen hatte.

Balmoral Castle musste selbstverständlich auch besichtigt werden, wir hatten wiederum schönes, warmes Wetter und genossen, wie die Royals, den sehenswerten Park. Ja, wir verstehen die Queen, die dort so gerne verweilte.

Nächstes und letztes Ziel war Edinburgh. Wir hatten hochsommerliche Temperaturen und daher beschlossen wir, noch einen Schwenk einzubauen. Also bogen wir von der 93 in Bridge of Cally auf ein kleines Sträßchen in Richtung Kirkmichael, Pitlochry, Dunalastair, Aberfeldy ab. Hier schien die Welt zu Ende zu sein. Wir waren ziemlich einsam unterwegs, kein anderes Fahrzeug begegnete uns. Ist die Straße irgendwo gesperrt? Nein, einfach nix los. Dann am Loch Tay entlang bis Stirling, einem schönen mittelalterlichen Städtchen, dem umkämpften Hauptsitz der schottischen Könige, wo Mary Stuart als Baby gekrönt wurde.

Am Nachmittag erreichten wir Edinburgh. Die Altstadt brodelte vor Lebenslust. Wir aßen diesmal in einem kleinen französischen Restaurant in der Altstadt, draußen, abends bei 24 Grad. Am nächsten Tag Stadtrundfahrt, und zur Abwechslung schüttete es mal wie aus Eimern. Gegen Nachmittag war der Spuk vorbei. Wir bestiegen den Calton Hill und Arthurs Seat und genossen die fantastische Aussicht. Diese Stadt hat wirklich historischen Charme. Wir sind begeistert.

Die Reise neigte sich dem Ende zu. Pünktlich erreichten wir un-



sere Fähre in Newcastle, die uns nach Amsterdam brachte. Von dort war es ein Katzensprung bis nach Düsseldorf, das wir ohne Zwischenfälle nach insgesamt ca



3.200 km am 27.6.2023 erreichten.

Die Reise war grandios, ohne Probleme dank der sorgfältigen Vorbereitung durch meiner Ehefrau und Mitfahrerin und des Menschen, der mein Auto perfekt wartet.

Grüße von Dirk und Margot Penning



board said that the kitchen closes at 6.30 p.m. We also had a hard time getting past a Harris Tweed shop. We needed a sweater. Now it was getting really cramped in



the car. First the padded jacket, then the rain and wind proof trousers and now a thick sweater, well, we found a gap behind the seat.

Of course we couldn't miss a trip to Loch Ness. We think we saw Nessie, but we're not sure.

Then it was off through the mountains to Ballater. Past the ski resort, over roads with a 20% gradient! Over old stone bridges. We



spent the night in a manor house near Ballater. The Caterham did very well against this backdrop. We were delighted with the fine food and tasteful surroundings. A light drizzle in the evening didn't bother us. The next morning we had a moment of shock when we checked the oil level: where was the filler cap? Oops, it was right next. It's amazing that we hadn't lost it, given the winding mountain road with its huge ups and downs, but it does explain the slight smell of oil I'd heard the day before.

Balmoral Castle had to be visited, of course, and once again we had lovely warm weather and, like the Royals, enjoyed the beautiful park. Yes, we understand the Queen loved to spend time there.

Our next and final destination was Edinburgh. The temperatures were at the height of summer, so we decided to take a detour. So we turned off the 93 at Bridge of Cally onto a small road towards Kirkmichael, Pitlochry, Dunalastair and Aberfeldy. The world seemed to end here. We were pretty lonely on the road, not another vehicle in sight. Is the road blocked somewhere? No, just nothing going on. Then along Loch Tay to Stirling, a beautiful medieval town, contested seat of the Scottish kings, where Mary Stuart was crowned as a baby.

We arrived in Edinburgh in the afternoon. The old town was full of life. This time we ate in a small French restaurant in the old town, outside in the evening at 24 degrees. The next day we toured

the city and for a change it poured with rain. In the afternoon it was over. We climbed Calton Hill and Arthur's Seat and enjoyed the fantastic views. This city has a real historical charm. We were delighted.

The journey was coming to an end. We reached our ferry in Newcastle on time to take us to Amsterdam. From there it was just a stone's throw to Düsseldorf,



which we reached without incident on 27 June 2023 after a total of around 3,200 km.

The journey was fantastic, without any problems, thanks to the careful preparation by my wife and passenger and the person who maintains my car perfectly.

Regards from Dirk and Margot Penning

Veranstaltungskalender 2024

JANUAR

Dienstag, 09. Januar

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

FEBRUAR

Sonntag, 04. Februar

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

MÄRZ

Dienstag, 05. März

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

APRIL

Sonntag, 07. April

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

MAI

Freitag, 03. bis Sonntag, 05. Mai

🇩🇪 ADAC Hockenheim Historic

Dienstag, 07. Mai

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 10. bis Sonntag 12. Mai

🇫🇷 MOUNTAIN CAT 2024

Freitag, 17. bis Samstag 18. Mai

🇮🇪 Taffia Fish & Chip Run 2024

Donnerstag 23. bis Sonntag 26. Mai

📍 Frühlingstreffen in 96342 Stockheim

Freitag, 24. bis Sonntag 26. Mai

🇩🇪 Nürburgring Classics

JUNI

Sonntag, 02. Juni

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Mittwoch, 12. bis Samstag, 15. Juni

🇩🇪 Mille Miglia - Schwarzfahrer

Samstag, 22. bis Sonntag, 23. Juni

🇩🇪 Solitude Revival

Freitag, 28. bis Sonntag, 30. Juni

🇩🇪 Schötz und St. Moritz

JULI

Dienstag, 09. Juli

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 06. bis 07. Juli

🇫🇷 Classic Days Le Mans,

Donnerstag, 11. bis Sonntag, 14. Juli

🇬🇧 Goodwood Festival of Speed

AUGUST

Sonntag, 04. August

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 09. bis Sonntag, 11. August

🇩🇪 50. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Sonntag, 18. August

🇩🇪 Air-Speed Zweibrücken

Sonntag, 25. August

🇬🇧 British Car Meeting, Mollis

SEPTEMBER

Dienstag, 03. September

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 06. bis Sonntag, 08. September

🇬🇧 Goodwood Revival

OKTOBER

Sonntag, 06. Oktober

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

NOVEMBER

Dienstag, 05. November

📍 DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 01. Dezember

📍 SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

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

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

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

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

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

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

REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

✉ sales@redlinecomponents.co.uk

☎ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

