

Caterham Journal 7



In dieser Ausgabe: Frühlingstreffen | Mitgliederversammlung | Der SMRC | Mosel-Tour | Sechs Monate Seven in Dartford X | Selbstoptimierung oder Caterhams Next Topmodel | Vor dem Rennen ist nach dem Rennen | Goodwood Revial | Parken mit dem Caterham

No. 53
01/2025



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. 54 - April 2025: 10. März 2025

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.

© 2025 Herausgeber / Publisher

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

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

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

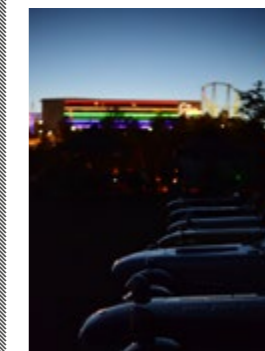
All rights reserved. All texts, images and illustrations, as well as the
content and structure of this journal are protected by copyright and
other laws protecting intellectual property. Their copying, alteration,
commercial use, use in other media or transfer to third parties is not
permitted or requires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

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

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

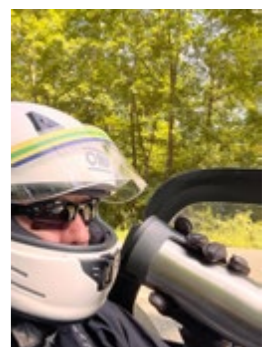
Inhalt:

Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens	4
Andy's Blog.....	6
Das Seven - Tagebuch.....	6
News and Events.....	8
Frühlingstreffen.....	8
OGP oder Classic Days.....	8
Mitgliederversammlung.....	8
Der SMRC.....	8
Mosel-Tour.....	9
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder.....	9
Sechs Monate Seven in Dartford X.....	10
Vor dem Rennen ist nach dem Rennen.....	17
Katzenstreu - oder wie ich zu meiner Garage kam.....	20
Goodwood Revial.....	28
Das Interview aus der Szene.....	34
Veranstaltungskalender 2025.....	38



Front Cover:

OGP '24 am Abend
Wolf Knittig



Rear Cover:

Das geht so nicht
Paul auf dem Weg zum Treffen

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder



Just add lightness



Teile für die Winterarbeit
Parts for winter work



Platzsparendes Parken
Space saving parking



Mit dem Caterham zum Skilanglauf
Cross-country skiing with the Caterham



Parkplatz vom Arbeitgeber bereitgestellt
Parking space provided by the employer



Demnächst in unserem Shop
Soon in our shop

Andy's Blog

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



Dieses Jahr haben wir viele Mitglieder verloren:

- Caterham schon lange verkauft
- Wechsel des Wohnsitzes ins Ausland (was kein Grund ist, auch da haben wir Mitglieder)
- Verstorben
- Keine Lust mehr, weil wir (der Club) zu weit weg sind (das ist unseren Schweizer und Österreicherischen Mitgliedern auch egal).

Aber auch viele Neumitglieder wurden begrüßt, teilweise sogar durch die direkte Caterhamübernahme jetzt leider ehemaliger Mitglieder.

Was will man mehr?

Ab und zu erreichen uns auch Mails, dass wir alles richtig machen.

Die Abstimmung im internen Forenbereich über Ort und Datum der Mitgliederversammlung wurde sogar von Mitgliedern, die nicht kommen, weil Ihnen die Anfahrt zu weit ist, ausdrücklich gelobt.

Wir wollen uns auch mal auf die Schulter klopfen ...

Auch 2025 haben wir wieder viel nationale und internationale Termine. Auch wenn sich nicht alle Termine gut Freund sind.

Der Oldtimer Grandprix rückt auf das erste Wochenende im August - das war immer das Classic Day (Schloss Dyck) Wochenende und das wird es auch wieder. Zwei Events, die sich für den Caterham bestens eignen.

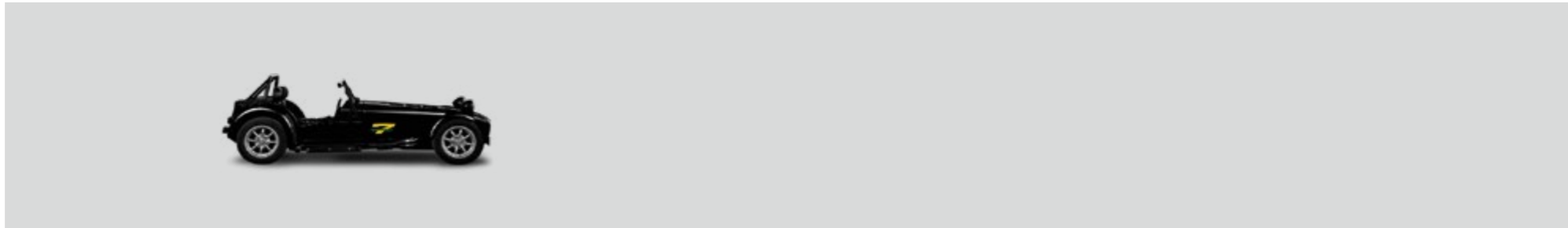
Dann das Festival of Speed in Goodwood, das mit dem International Event Duxford zusammen fällt ...

Sollen wir uns zerreißen?

Das Seven - Tagebuch

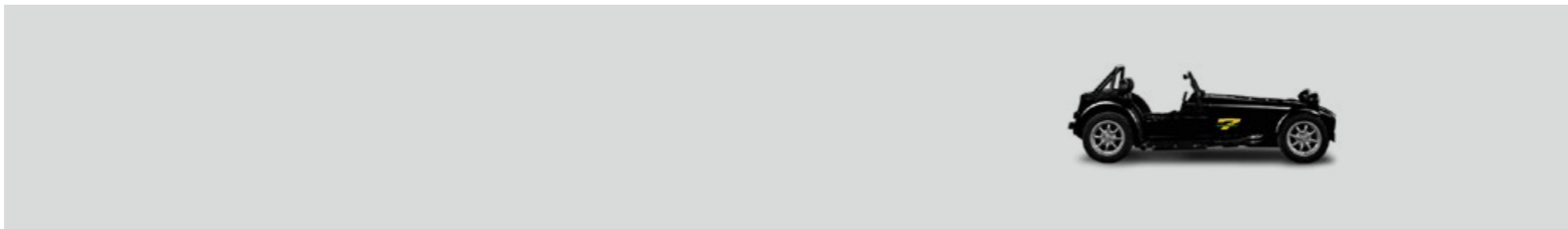
Von Martin Stather

So, der Seven ist für dieses Jahr in die Garage verbannt und damit er dort nicht friert, bekommt er neues Kühlerwasser mit Frostschutz spendiert und zusätzlich eine Decke übergezogen. Zum Glück wird es in unserem alten Stall nie kälter als 4 Grad Celsius. Vorher wird der Motor aber erstmal noch kräftig auf Touren gebracht - nicht, dass die Nachbarn denken, ich hätte ihn verkauft! Prompt beschwert sich meine bessere Hälfte, dass das ganze Haus nach Abgas stinkt. Ich lasse ihren Ärger über mich ergehen, weil ihr entgeht, dass sie gerade eines der teuersten Parfums der Welt, Lotus No. 7 aus der berühmten Duftschmiede Chapman (französisch aussprechen) in die Nüstern bekommt.



Ein paar Tage später komme ich in die Garage, um mir ein kühles Bierchen zu holen und als ich die Tür aufmache, sehe ich etwas Graues unterm Auto verschwinden. Da soll doch gleich einer... Mäuse in der Garage hatte ich zwar schon früher hin und wieder, die sollen sich dort aber bitte nicht einnisten. Also eine Mausefalle aus dem Fundus geholt und mit einem Stückchen Brot mit Erdnussbutter präpariert (unsere Mäuse lieben Erdnussbutter), in der Nähe des Autos platziert und über Nacht gewartet. Am nächsten Morgen besichtige ich den Tatort - verdammt, die Maus war schlauer. Das Brot ist fein säuberlich abgeknabbert und die Falle noch gespannt. Das lasse ich mir nicht bieten! Also zwei neue Fallen aufgestellt. Am nächsten Tag: gleiches Resultat. Das bedeutet Krieg!

Offenbar muss ich zu härteren Bandagen greifen. Woody Allen hat einmal gesagt, „Immer, wenn ich Wagner höre, habe ich sofort Lust, in Polen einzumarschieren“. Also lege ich mir Wagners Götterdämmerung auf und suche den Rattenköder raus. Tut mir leid, aber ihr wolltet es so! Ich lege den Köder ans Hinterrad und bin die nächsten paar Tage dann mal weg.



Nach einem kulinarischen Wochenende im Schwarzwald öffne ich vorsichtig die Garagentür. Bingo! Der Köder ist weg! Jetzt heißt es, auf die Suche zu gehen, schließlich will ich nicht nach Jahren noch in irgendeiner Ecke ägyptische Mäusemumien finden. Irgendwo habe ich mal gelesen, meine ich mich zu erinnern, dass Mäuse gerne in stillgelegten Autos nisten und sich an der Vielzahl elektrische Energie führenden Kabel gütlich tun. Also Decke runter, Haube abgenommen - da schau her! Neben der Batterie liegen, in alphabetischer Reihenfolge, Reste des Köders, diverse Mäusekötter, sowie eine Pipilache wie auf dem Serviertablett. Alles wird sorgfältig gereinigt und dann die Garage Ecke für Ecke ausgeräumt, bis ich die Mäuseleiche entdeckt habe, die jetzt pietätvoll im Garten ihre letzte Ruhe findet. Das gebietet der Respekt vor dem Gegner.

(to be continued)

Dear Diary

Well, the Seven has been banished to the garage for this year and so that it doesn't freeze there, it's been given new radiator water with anti-freeze and also covered with a blanket. Fortunately, it never gets colder than 4 degrees Celsius in our old barn. But before that, the engine is revved up - not that the neighbours will think I've sold it! My better half promptly complains that the whole house stinks of exhaust fumes. I let her annoyance get the better of me because she doesn't realise that she's getting one of the most expensive perfumes in the world, Lotus No. 7 from the famous Chapman (pronounce it in French) fragrance house, in

her nostrils.

A few days later, I come into the garage to get a cold beer and when I open the door, I see something grey disappearing under the car. I've had mice in the garage from time to time before, but I don't want them nesting there. So I fetched a mousetrap from the store and prepared it with a piece of bread and peanut butter (our mice love peanut butter), placed it near the car and waited overnight. The next morning I inspect the scene of the crime - damn, the mouse was smarter. The bread has been neatly nibbled off and the trap is still sprung. I'm not going to put up with that! So I set two new traps. The next day: same result. That means war!

Apparently, I have to take a harder line. Woody Allen once said, 'Whenever I hear Wagner, I immediately feel like invading Poland'. So I put on Wagner's Götterdämmerung and look for the rat bait. I'm sorry, but that's what you wanted! I put the bait near the rear wheel and then I'm off for the next few days.

After a culinary weekend in the Black Forest, I carefully open the garage door. Bingo! The bait is gone! Now it's time to go searching, after all I don't want to find Egyptian mouse mummies in some corner years later. I seem to remember reading somewhere that mice like to nest in disused cars and feast on the many cables carrying electrical energy. So down with the blanket, take off the bonnet - look! Next to the battery, in alphabetical order, are the remains of the bait, various mouse droppings and a puddle of pee. Everything is carefully cleaned and then the garage is cleared out corner by corner until I discover the mouse corpse, which is now reverently laid to rest in the garden. Respect for the enemy demands it.

(to be continued)

Andy's Blog

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



We have lost a lot of members this year:

- Caterham sold long ago
- Moved abroad (which is no reason, we have members there too)
- Passed away
- No longer interested because we (the club) are too far away (our Swiss and Austrian members don't care).

But we have also welcomed many new members, in some cases through direct Caterham takeovers of former members.

What more could you ask for?

From time to time we also receive emails telling us that we are doing everything right.

The vote on the location and date of the AGM in the internal forum area has even been praised by members who cannot come because it is too far to travel.

We would also like to give ourselves a pat on the back...

We also have a lot of national and international dates in 2025. Even if not all the dates are good friends.

The Oldtimer Grand Prix will move to the first weekend in August - this has always been the weekend of Classic Day (Schloss Dyck) and will be so again. Two events that are ideal for the Caterham.

Then the Festival of Speed at Goodwood, which coincides with the Duxford International Event ...

Should we tear ourselves apart?

News and Events

Frühlingstreffen

Wir freuen uns sehr, Euch vom 12. bis 15. Juni, dem Wochenende zwischen Pfingsten und Fronleichnam, zu unserem Frühlingstreffen in Luxemburg willkommen zu heißen. Unser wunderschönes Hotel Golf de Clervaux ist in die malerischen Luxemburger Ardennen eingebettet. Es verfügt über 23 elegant ausgestattete Zimmer und bietet Euch einen atemberaubenden Panoramablick auf die düppig grünen Landschaften, die es umgeben.



Die jährlich stattfindende Oldtimer rallye ist die perfekte Grundlage für unsere Routen. Die Rallye über rund 400 Kilometer durch traumhafte Straßen im wunderschönen Großherzogtum begeistert immer wieder die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Bitte bucht die Zimmer wie immer über unseren Shop.

Spring Meeting

We're thrilled to welcome you to Luxembourg for our spring meeting from 12 to 15 June, the weekend between Pentecost and Corpus Christi. Our gorgeous Hotel Golf de Clervaux is tucked away in the scenic Luxembourg Ardennes, and it's got 23 stylish rooms with stunning panoramic views of the lush green landscapes around it. The annual classic car rally is the perfect

backdrop for our routes. The rally covers around 400 kilometres through the beautiful Grand Duchy and always inspires the participants. Please book your rooms as usual through our shop.

OGP oder/or Classic Days

In den letzten Jahren war das erste August Wochenende den Classic Days/Schloss Dyck vorbehalten und der Oldtimer Grand Prix am Nürburgring dem darauffolgenden Wochenende.

Warum 2025 der OGP auf das erste Wochenende verlegt wurde, weiß keiner.

2024 waren die Classic Days auf dem Parkplatz des Düsseldorfer Messegeländes mangels Akzeptanz der Teilnehmer (Meinung der Redaktion) ausgefallen.

Jetzt hat man einen ähnlichen Ort wie Schloss Dyck in Aussicht und plant natürlich wieder mit dem ersten Wochenende im August.

Wo nehmen wir teil? Besuchen wir beide Events? Teilen wir uns auf? Eine Frage die nie alle glücklich werden lässt.

Weiteres im Forum.

For a while now, the first weekend in August has been taken up by the Classic Days at Schloss Dyck and the Oldtimer Grand Prix at the Nürburgring, which is happening the following weekend.

No one really knows why the OGP was moved to the first weekend in 2025.

In 2024, the Classic Days in the car park of the Düsseldorf exhibition centre were cancelled because not enough people were interested (in my opinion).

Now, they're looking at a similar spot like Schloss Dyck, and of course, they're planning to do it again in the first weekend of August.

So, where do we sign up? Do we go to both events? Do we split up? It's a tricky question, isn't it? Check out the forum for more info.

Mitgliederversammlung

Die Umfrage im Forum hat uns gezeigt, wo und wann die nächste Mitgliederversammlung stattfinden soll.

Bei 19 Umfrageteilnehmern (20% der Mitglieder) und 31 abgegebenen Stimmen (Mehrfachnennungen waren möglich) ergab sich folgendes Ergebnis:

Frühlingstreffen 2025: 12. bis 15. Juni	16 Stimmen	19 Teilnehmer
Hotel zum Stern: Sommertreffen	9 Stimmen	
Hotel zum Stern: 18.01.2025	6 Stimmen	31 abgegebene Stimmen
Eigener Vorschlag als Antwort	0 Stimmen	

Wir verlegen die Mitgliederversammlung in das Hotel Golf de Clervaux.

Sie wird am 13.06.2025 von 17:00 bis 19:00 Uhr stattfinden.

Gäste sind herzlich willkommen.

Der SMRC

Der Seven Maina Racing Club, kurz SMRC, ist ein Motorsportverein, der sich in den letzten Jahren in der Motorsportgemeinschaft einen Namen gemacht hat. Der Club wurde im Jahr 2003 gegründet und hat sich zum Ziel gesetzt, alle motorsportbegeisterten Caterham-Fahrer zusammenzubringen und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Leidenschaft für Geschwindigkeit und Technik auszuleben. Im Vordergrund steht das gemeinsame Fahren auf Rennstrecken und damit verbundene kameradschaftliche Treffen.



Der Club hat seinen Sitz in Kuppenheim, der Heimat von Westermann Motorsport.

Wir haben uns entschlossen, die Termine des SMRC in unseren Veranstaltungskalender aufzunehmen, weil wir durch die engere Zusammenarbeit im Bereich technischer Diskussionen im Forum sowie der Nachfrage von Mitgliedern nach sportlichen Veranstaltungen Euer Interesse sehen und so mehr Synergien schaffen wollen.

Und wer nicht gleich mit seinem Caterham auf die Rennstrecke will, aber in der Nähe eine Veranstaltung ist, wird immer gerne auch als Gast von den SMRC-Mitgliedern begrüßt.

General Assembly

The poll on the Forum showed us where and when the next General Assembly should be held.

With 19 participants (20% of the members) and 31 votes cast (multiple answers were possible), the result is as follows:

We will move the General Assembly to the Hotel Golf de Clervaux.

It will take place on 13 June 2025 from 17:00 to 19:00.

Guests are welcome.

The SMRC

The Seven Maina Racing Club, SMRC for short, is a motorsport club that has made a name for itself in the motorsport community in recent years. Founded in 2003, the club's aim is to bring together Caterham drivers who share a passion for speed and technology.

The focus is on racing together on the track and the camaraderie that comes with it.

The club is based in Kuppenheim, the home of Westermann Motorsport.

We have decided to include the SMRC dates in our calendar of events because we have seen your interest in closer co-operation in the area of technical discussions in the forum, as well as the demand from members for sporting events, and thus want to create more synergies.

And if you don't want to take your Caterham to the track right away, but there is an event nearby, SMRC members are always happy to welcome you as a guest.

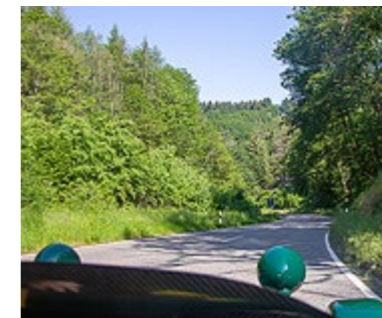
Mosel-Tour

Als Eintagesveranstaltung mit gemeinsamem Abendessen haben wir den 26. Juli in unseren Veranstaltungskalender eingetragen.



Wir treffen uns früh in Bernkastel/Kues, fahren die Serpentine der Mosel rauf und runter, pflücken unterwegs ein paar Blümchen, werden mittags bestimmt nicht verhungern und kehren abends zum gemeinsamen Abendessen in ein Hotel ein.

Anmeldungen bitte im Forum unter Mosel-Tour.



We have marked 26 July in our diary as a one-day event with dinner together.



We'll meet early in Bernkastel/Kues, cruise up and down the serpentine of the Moselle, pick a few flowers along the way, eat lunch without going hungry, and return to a hotel for dinner in the evening.

Please register in the forum under Moselle Tour.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



Timo Ehrlich - Mainz

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?

Wir freuen uns, dass wir so viele Beiträge von Euch bekommen haben. Leider können wir nicht alle in dieser Ausgabe unseres Magazins veröffentlichen. Wir bitten Euch deshalb um Verständnis, wenn Euer Beitrag in einem der nächsten Ausgaben erscheint. Was aber nicht bedeutet, dass Ihr die Hände in den Schoß legen sollt - auch die nächste und übernächste Ausgaben wartet auf Eure Beiträge.



We were thrilled to receive so many wonderful contributions from you. While we can't publish all of them in this issue of our magazine, we really appreciate your understanding if your contribution appears in one of the next issues. And don't worry, there are still two more issues to come where you can share your amazing ideas!

Sechs Monate Seven in Dartford X

Michael Clavert interviewt CEO Bob Lashley

Sechs Monate nach dem Umzug von Caterham Cars von der Kennet Road nach Dartford X hat der Geschäftsführer Bob Lashley das Magazin *Lowflying* auf den neuesten Stand gebracht.

Vielen Dank für das Interview mit Lowflying Bob. Wie ist es seit der Umstellung gelaufen?

Ich freue mich sagen zu können, dass die Dinge sehr gut laufen und sich alle gut eingelebt haben. Die Kennet Road ist schon längst nicht mehr so präsent, und es wäre zweifellos ein echter Schock für das System, wenn wir an den Ort zurückkehren müssten, an dem wir vorher gearbeitet haben!

Als wir das letzte Mal miteinander sprachen, war Caterham erst wenige Wochen in der neuen Fabrik und konzentrierte sich darauf, zusätzliche Mitarbeiter einzustellen, zu schulen und zu entwickeln, um die Produktion zu steigern. Wo steht das Unternehmen heute?

Wir befinden uns noch in der Anlaufphase, aber wir ernten bereits die Früchte des neuen Arbeitsumfelds. Im Moment bauen wir 55 bis 56 Fahrzeuge pro Monat, was früher ein außergewöhnlicher Monat gewesen wäre. Es gibt immer noch ein oder zwei Lieferschwierigkeiten, mit denen wir zu kämpfen haben und die einige Probleme verursachen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit einiger Ford Duratec-Komponenten, aber ansonsten kann ich mit Freude berichten, dass alles sehr gut läuft.

Sie wollten unbedingt Werksbesichtigungen bei Dartford X organisieren, und das Programm begann mit drei vereinspezifischen Touren, die, wie ich weiß, gut angenommen wurden. Wie liefen die Touren insgesamt?

Die Termine, die wir für die Monate vor Weihnachten ausgeschrieben hatten, waren innerhalb von weniger als einer Woche ausgebucht, das sagt eigentlich alles. Auch das Feedback der Teilnehmer war sehr positiv. Wir hatten einige „Touristen“, die alle großen Automobilfabriken besucht haben und uns sagten, dass die Caterham-Tour eine der besten war - das war wirklich schön zu hören! Wir sehen eine echte Mischung von Leuten, die zu den Touren kommen - einige sind bereits Caterham-Fans, aber viele sind neu bei der Marke. Die Werksbesichtigungen sind eine kleine Einnahmequelle für das Unternehmen, aber eine großartige Möglichkeit, Caterham einem breiteren Publikum vorzustellen.

Als wir uns das letzte Mal unterhielten, sprachen Sie davon, wie viel Aufwand nicht nur in die Gestaltung des Weges der Fahrzeuge und ihrer Komponenten durch den Produktionsprozess, sondern auch in den Weg der Besucher bei der Werksbesichtigung gesteckt wurde. Musste das Layout im Vergleich zu den ursprünglichen Plänen geändert werden, weil Sie jetzt mehr Erfahrung haben?

Das Arbeitsumfeld hat sich in unseren neuen Räumlichkeiten zwar deutlich verbessert, aber die Baustellen unterscheiden sich nicht wesentlich von der Art und Weise, wie unsere Ingenieure früher gearbeitet haben. Die größte Herausforderung war wahrscheinlich die Anpassung an das neue Lagerlayout. Einige Techniker waren es 30 Jahre lang gewohnt, an denselben



Die größte Herausforderung war wahrscheinlich die Anpassung an das neue Lagerlayout.

Ort zu gehen, um Komponenten zu holen, aber jetzt sind die Dinge an völlig anderen Orten. Es kann eine Weile dauern, bis man sich daran gewöhnt hat, aber wir machen Fortschritte und die Gesamteffizienz verbessert sich definitiv.

Sie haben die Fabrik mit einem großen Raum im Zwischengeschoss geplant, der für Veranstaltungen genutzt werden kann. Konnten Sie ihn schon nutzen?

Zu Beginn unserer Zeit bei Dartford X haben wir eine sehr erfolgreiche internationale Händler-

Six months of Sevens at Dartford

Six months after Caterham moved out of its previous Kennet Road factory and into Dartford X, *Lowflying* caught up with CEO Bob Lashley for an update.

factory for a matter of a few weeks and there was a focus on recruiting, training and developing additional staff to help increase production. What stage is the business at now?

We are still in the process of ramping up, but we're already reaping the benefits of the new work environment. We're building 55 to 56 cars consistently each month at the moment, which would have represented a particularly exceptional month previously. There are still one or two supply issues that we are having to deal with and that are causing a few problems, particularly around the availability of some Ford Duratec components, but otherwise, I'm pleased to report that everything is running very smoothly.

Factory tours were something that you were very keen to be able to organise at Dartford X, and the programme was kicked off with three Club-specific tours that I know were well received. How have tours been going overall?

They have been going extremely well; the dates that we announced for the months running up to Christmas all sold out within less than a week, which says it all really. The feedback from attendees has been really positive too; we've had a few serial 'tourists' who have been around all the main car manufacturing

sites and who told us that the Caterham tour is up there with the best, which was really nice to hear! We see a real mix of people coming on the tours — some are already Caterham fans but many are new to the brand. Factory tours represent a small source of revenue to the business but are a great way to expose Caterham to a wider audience.

When we spoke last, you talked about the amount of effort that had gone into not only designing the path that cars that components and cars follow through the build process, but also the route that factory tour visitors follow. Now with the benefit of experience, have any layout changes been needed compared to what was originally envisaged?

We certainly haven't made any changes; the working environment has certainly been significantly improved in our new premises but the build bays are not really so different to the way that our engineers worked before. Probably the biggest challenge has been adapting to the new stores layout. Some technicians had been used to going to same place to pick components for 30 years, but things are now in completely different locations. It may take a while to get used to but we are getting there and overall efficiency is definitely improving.

You designed the factory with a large space on the mezzanine to host events. Have you been

Probably the biggest challenge has been adapting to the new stores layout

Thanks for talking with Lowflying Bob. How has everything been going since the transition?

I am pleased to say that things are going very smoothly and that everybody has settled in well. It already feels like Kennet Road is something of a distant memory and it would no doubt come as a real shock to the system if we were to have to return to the environment we were working in previously!

Last time we spoke, Caterham had only been in the new



veranstaltung durchgeführt, und wir haben eine Reihe von Personen und Organisationen, die ihr Interesse bekundet haben, von Networking-Veranstaltungen bis hin zu Automobilclubs, also haben wir definitiv etwas in der Pipeline... Wir planen auch, einige Male im Jahr Schüler einer örtlichen Grundschule zu empfangen, was eine großartige Gelegenheit sein wird. Die Schule stellt uns ihr Gelände als Mitarbeiterparkplatz zur Verfügung, wenn wir außergewöhnliche Veranstaltungen wie Werksbesichtigungen durchführen, und die Schüler haben die Möglichkeit, die Abläufe in einem Werk kennenzulernen.

Als Caterham das neue Werk bezog, sagten Sie zu Lowflying: „Jahrelang haben wir 500 Autos pro Jahr gebaut und 600 verkauft. Jetzt wollen wir 750 Autos pro Jahr bauen und müssen uns darauf konzentrieren, diese Zahl auch zu verkaufen“. Wie sieht es mit der Produktionssteigerung aus?

Wir sind aktiv dabei, eine Reihe neuer Märkte zu erschließen. Die USA sind für uns von besonderem Interesse, weil wir uns dort bisher nicht wirklich engagiert haben. Es gibt auch eine Reihe anderer Märkte, in die wir demnächst eintreten werden oder in einigen Fällen wieder eintreten werden, in denen wir bereits in der Vergangenheit aktiv waren und wissen, dass es eine klare Nachfrage gibt, in denen wir aber

aus Gründen wie der mangelnden Verfügbarkeit von Fahrzeugen innerhalb akzeptabler Vorlaufzeiten nicht erfolgreich sein konnten. Manchmal gibt es marktspezifische Anforderungen, mit denen wir uns auseinandersetzen müssen, wie z.B. dass Fahrzeuge für die USA als getrennte Chassis und Motoren verschifft werden müssen, um in den USA fertiggestellt zu werden, aber ich sehe klare Chancen wie diese, wo wir in der Lage sein werden, unseren Umsatz zu steigern. Es ist fair zu sagen, dass die Marktbedingungen in Großbritannien in letzter Zeit etwas schwach waren, aber halten Sie Ausschau nach einem neuen Seven-Modell, das wir nächsten Monat auf den Markt bringen und von dem wir glauben, dass es für die britische Caterham-Gemeinde von echtem Interesse sein wird.

Wie steht es um das Motorsportgeschäft von Caterham? Befürchten Sie, dass Probleme bei der Motorenlieferung Ihre Möglichkeiten auf diesem wichtigen Markt einschränken könnten?

Der Motorsport bleibt ein wichtiger Teil des Geschäfts von Caterham, und die Versorgung mit Motoren wird für uns kein limitierender Faktor sein. Wir haben uns eine Reihe von Motoren gesichert, mit denen wir bis mindestens 2030 Motorsport betreiben können. Irgendwann werden wir uns vom Sigma-Motor verabschieden müs-

Eine Schwierigkeit besteht darin, dass es in Deutschland nicht so viele Rennstrecken gibt; vieles dreht sich um den Nürburgring, und alles, was dort stattfindet, ist sehr teuer.

sen, aber wir haben Motoren für die nächste Saison reserviert. Einige europäische Rennserien sind bereits auf den Duratec-Motor umgestiegen, und vielleicht machen wir das hier auch, oder wir stellen alles auf einen neuen Antriebsstrang um, den wir in ein paar Jahren einführen wollen. Ja, der Motorsport ist in Großbritannien nach wie vor sehr stark und wächst auch in anderen Teilen der Welt.

Haben Sie bestimmte Zielmärkte für die Entwicklung von Caterham Motorsport im Auge? Wäre zum Beispiel Deutschland ein guter Kandidat?

Ja, wir haben uns Deutschland angeschaut; wir haben einen aktiven Händler und würden dort gerne die Motorsportaktivitäten vorantreiben. Eine Schwierigkeit besteht darin, dass es in Deutschland nicht so viele Rennstrecken gibt; vieles dreht sich um den Nürburgring, und alles, was dort stattfindet, ist sehr teuer. Es könnte also eher ein europäisches Projekt werden, aber im Moment ist das eher ein Wunsch als ein konkreter Plan.

In Dartford X sind alle Caterham-Mitarbeiter in Großbritannien unter einem Dach vereint, mit Ausnahme der Mitarbeiter des Chassis-Werks in Westbury. Hatten die schon Gelegenheit, die neuen Räumlichkeiten zu besichtigen, und ist es schwierig, dass sie noch so weit entfernt sind?

Einige Mitarbeiter von Westbury haben uns besucht, aber es gibt noch viel zu tun. Die Mitarbeiter in Westbury haben sehr spezialisierte Fähigkeiten, die wir unbedingt erhalten müssen, so dass eine Verlagerung der Anlage nach Dartford wirklich nicht in Frage kam. Aber was wir jetzt tun, ist, das Werk in Westbury zu modernisieren; wir haben eine zusätzliche Einheit eingestellt, einen neuen Ofen hinzugefügt und Dinge umgestellt, um die Dinge effizienter zu machen und letztendlich die Kapazität zu erhöhen. Trevor Steel (CFO) und ich werden nächste Woche vor Ort sein, um die Fortschritte zu begutachten und die nächsten Schritte zu vereinbaren.

able to put that to good use yet?

We held a very successful international dealer event early on in our time at Dartford X and we have a number of people and organisations who have expressed an interest, from networking events to car clubs so we definitely have a few things in the pipeline... We're also planning to use it to host pupils from a local junior school a couple of times a year which will be a great opportunity. It's a good two-way arrangement; the school lets us use their site for staff parking when we have exceptional events on such as factory tours, and the pupils get the opportunity to experience what goes on inside a factory.

When Caterham moved in to this new facility, you told Lowflying "For years, we've been building 500 cars a year and selling 600. Now, we're looking at building 750 cars a year and need to focus on being able to sell that number." With production numbers increasing, how's that going?

We are actively looking at opening up a number of new markets. The USA is a particular area of interest to us, as it's an area we really haven't been focussed on before. There are also a number of other markets that we are about to enter, or in some cases re-enter where we had some activity previously and know there is clear demand, but where for reasons such as not having vehicles available within acceptable lead times, we were not able to succeed. There are sometimes market-specific requirements we have to deal with such as that cars in the USA need to be shipped as separate chassis and engines to be finished in the country, but I see clear opportunities such as these where we will be able to grow our sales. It's fair to say that UK market conditions have been a little weak recently, but do look out for a new Seven model we'll be launching next month that we are excited about think will be of real interest to the UK Ca-

terham community.

How about Caterham's motorsport business? Are you concerned that engine supply issues will limit your opportunities in what has always been an important market?

Motorsport remains a critical element of Caterham's business and engine supply will not be a limiting factor for us. We have ring-fenced a number of engines that will enable us to keep the motorsport ladder going until 2030 at least. We will have to move away from the Sigma engine at some point, but we have engines put aside for the next season. A number of European race series have already migrated to the Duratec engine and we may end up doing that here or we may move everything towards a new powertrain that we'll be looking to adopt in a few years' time. So yes, motorsport remains very strong in the UK and is growing in other parts of the world.

Do you have any particular target markets in mind to develop Caterham motorsport? Would Germany be a good candidate for example?

Yes, we have looked at Germany; we have an active dealer and we'd love to push motor-

One difficulty is that there are not that many race circuits in Germany; so much is centred around the Nürburgring, and anything that's held there tends to get very expensive.

sport activities over there. One difficulty is that there are not that many race circuits in Germany; so much is centred around the Nürburgring, and anything that's held there tends to get very expensive. It might therefore end up as more of a wider European undertaking but at this stage, this is an aspiration rather than a concrete plan.

Dartford X brings all of Caterham's UK staff under one roof, with the exception of the personnel at the Westbury chassis factory. Have they had the opportunity to visit the new premises and is it difficult having them still remote?

A number of Westbury staff have visited but there's more for us to do. The staff at Westbury have a very specialised skill-set it is critical that we retain, so moving that facility to Dartford really wasn't feasible. What we are now doing however is going through a process of refreshing the Westbury factory; we have taken on an additional unit, added a new oven and are moving things around to make things more efficient and ultimately, to increase capacity. Trevor Steel (CFO) and I are going down there next week to see the progress so far and to agree the next steps.

One area of the Dartford X



Ein Bereich in Dartford X, der bei unserem letzten Besuch noch „im Bau“ war, war die „Drivers' Lounge“, das Kundenübergabezentrum. Ist es jetzt in Betrieb?

Im Erdgeschoss müssen wir noch ein paar Dinge an den Wänden anbringen, aber die Drivers' Lounge ist der Ort, an dem wir die Briefings zu Beginn unserer Führungen abhalten und wo wir derzeit den Prototyp des Project V ausstellen. Der Merchandising-Shop und die Einrichtungen, in denen die Kunden ihre Autos konfigurieren können, sind jetzt voll funktionsfähig, so dass wir eine viel kundenorientiertere Einrichtung anbieten können.

Apropos Projekt V: Kürzlich wurde die Partnerschaft mit Yamaha für den EV-Antrieb bekannt gegeben. Wie kam es zu dieser Zusammenarbeit und wie ist der Stand der Dinge?

Wir haben bereits vor einiger Zeit Gespräche mit Yamaha aufgenommen und ihr Forschungs- und Entwicklungszentrum besucht, aber in den letzten sechs Monaten haben sich unsere Pläne mit Yamaha konkretisiert. Yamaha hat die klare Absicht, ein ernstzunehmender Akteur im Bereich der Elektroantriebe zu werden, und hat kürzlich sein Formel-E-Programm in Zusammenarbeit mit Lola gestartet. Es ist eine großartige Nachricht für uns, einen so glaubwürdigen Partner ankündigen zu können, der uns bei der Entwicklung des Antriebsstrangs für das Auto einen großen Schritt voranbringen wird. Es ist auch eine große Absichtserklärung von VT.

Bedeutet dies, dass die Forschung und Entwicklung für Projekt V in Asien stattfinden wird?

Der Prototyp wird von TOKYO R&D entwickelt, einem spezialisierten Ingenieurbüro mit nachgewiesener Erfolgsbilanz bei der Entwicklung großer Prototypen und Serienfahrzeuge im Auftrag von OEMs, und soll bis Mitte 2025 fertiggestellt werden. Über den endgültigen Produktionsstandort wurde noch keine Entscheidung getroffen.



facility that was still “work in progress” when we last visited was the “Drivers' Lounge” customer handover centre. Is that now in use?

We still have a little more work to do downstairs in terms of getting some things on the walls and the like, but the “Drivers' Lounge” is where we hold the briefings at the start of our guided tours and it's also where we currently have the Project V prototype on display. The merchandising store and the facilities for customers to come and configure their cars are now all fully operational, meaning that we can offer a far more customer-focused facility.

Talking about Project V, the partnership with Yamaha for the EV drivetrain was announced recently. How did that relationship come about and how is progress?

We started discussions with Yamaha quite some time ago and visited their R&D centre, but our plans with them became more concrete over the past six months or so. They have a clear intention to be serious players in the EV powertrain space, including having recently launched their Formula E programme in conjunction with Lola. It's great news for us that we are able to announce such a credible partner, who will help provide a massive leap forward in the development of the powertrain for the car. It's also a big statement of intent from VT.

Does that mean that the R&D for Project V will be based in Asia?

The prototype model is being developed by TOKYO R&D, a specialist engineering house with a proven track-record in developing major OEM-commissioned prototype and production vehicles, and targeted to be completed by mid-2025. However, no decision has been yet been taken as to where production of the car will ultimately end up taking place.

DIE SEVEN KLINIK

Ronny Reichel
Hinterlandstraße 11
35232 Dautphetal-Holzhausen

Mobil: 0160/2101924

Email: diesevenklinik@gmail.com



FULL CATERHAM SERVICE

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Vor dem Rennen ist nach dem Rennen

Story vom Editor

oder
Was machen Rennfahrer außer Rennen?

Zwischen zwei Rennen war Graham Hill Anfang der sechziger Jahre zum abendlichen Dinner mit Colin Chapman und vielen weiteren Gästen geladen. Nach der Vorspeise wurde er gebeten, ein paar Worte zu sagen. Er stand also auf und begann: „Heute stehe ich zum zweiten Mal von meinem Sitz auf. Das erste Mal allerdings mit heruntergelassener Hose.“ Der Saal brüllte vor Lachen und Hill hatte die ungeteilte Aufmerksamkeit der Gäste.

Berichte darüber, wie es im Rennzirkus der fünfziger und sechziger Jahre abseits der Rennstrecke zugeht, gibt es zuhauf. Hier nur eine kleine Auswahl.

John Cooper fuhr immer mit seinem eigenen Mini zu einer der wichtigsten Rennstrecken Frankreichs in Reims-Gueux (1926-1966). Bei einer dieser Gelegenheiten fiel sein Auto dem Scherz seiner Mechaniker zum Opfer. Sie platzierten es in der Nacht so zwischen zwei Zierbäumchen in der Auffahrt, dass der verblüffte Cooper am Morgen seine liebe Mühe beim Ausparken hatte.

Frank Gardner, der australische Rennfahrer, liebte ebenfalls Minis. Ken Tyrrell beobachtete ihn eines Jahres in Zandvoort, wie Gardner in einem Mini halsbrecherisch um die Kurven preschte, indem er reichlich mit der Handbremse arbeitete und hin und wieder aufsetzte. Bis er realisierte, dass Gardner sich seinen Mini ausgeliehen hatte...

In Reims war Rosie's Bar die angesagte Location für Parties vor und nach dem Rennen. Nicht zuletzt, weil im Obergeschoss diverse Damen ihre Dienste feilboten. 1966 war es besonders schlimm mit ein paar neuseeländischen Mechanikern im Zentrum ausgelassenster



Graham Hill

Als die betrunkenen Mannschaft von der Gendarmerie im hinteren Teil des Wagens aufgestapelt wurde, fuhr er los und alle vier Räder fielen ab

Fröhlichkeit. Bis die Gendarmerie eintraf und sich den Weg durch die Menge bahnte. In diesem Moment schnappte sich einer der Mechaniker die Pistole eines Gendarmen. Dann war der Teufel los. Das Team Lotus stahl sich durch die Hintertür ins Freie und mischte sich unter die Zuschauer des Spektakels, als ein Citroen Kastenwagen mit Verstärkung anrückte. Da war der neuseeländische Mechaniker bereits am Boden und die Pistole wieder los,

was die anderen umso mehr anstachelte. Draußen betrachtete ein Lotus-Mechaniker den Citroen und holte seine Werkzeugtasche. Einen Moment später hatte der Citroen alle seine Radkappen herunter, die Bolzenmutter entfernt und die Kappen fein säuberlich wieder befestigt. Als die betrunkenen Mannschaft von der Gendarmerie im hinteren Teil des Wagens aufgestapelt wurde, fuhr er los und alle vier Räder fielen ab. Alliierte/Frankreich 1:0.



Frank Gardner

Jacques Lafitte war einer der entspanntesten und verspieltesten Fahrer des Formel 1 Zirkus. Das Williams Team erinnert sich noch heute daran, wie er auf seinem Gepäckwagen im Flughafen London Gatwick saß, mit Gewichtsverlagerung die Rampe heruntersteuerte und das gesamte Team mit lauter Stimme auf Französisch begrüßte!

Innes Ireland war berühmt dafür, bei Parties auf die Bar oder einen Tisch zu springen und von dort aus Rugby-Gesänge anzustimmen. Des Öfteren wachte er morgens mit dem Gefühl auf, dass

Before the race is after the race

or
What do racing drivers do apart from racing?



John Cooper

Between two races in the early 1960s, Graham Hill was invited to an evening dinner with Colin Chapman and many other guests. After the starter, he was asked to say a few words. So he stood up and began: „Today is the second time I have stood up from my seat. The first time, however, with my pants down.“ The room roared with laughter and Hill had the undivided attention of the guests.

There are plenty of reports about what it was like off the racetrack in the racing circus of the fifties and sixties. Here is just a small selection.

John Cooper used to drive his own Mini to one of France's most important race tracks in Reims-Gueux (1926-1966). On one of these occasions, his car fell victim to a joke by his mechanics. During the night, they

placed it between two ornamental trees in the driveway in such a way that the astonished Cooper had a hard time getting the car out in the morning.

Frank Gardner, the Australian racing driver, also loved Minis. Ken Tyrrell watched him one year in Zandvoort as Gardner sped around the bends at breakneck speed in a Mini, using the handbrake a lot and occasionally touching down. Until he realized that Gardner had borrowed his Mini...

In Reims, Rosie's Bar was the place to be for parties before and after the race. Not least because various ladies offered their services on the upper floor. In 1966, it was particularly bad with a few New Zealand mechanics in the center of the most exuberant merriment. Until the gendarmerie arrived and made their way through the crowd. At that moment, one of the mechanics grabbed a gendarme's pistol. Then all hell broke loose. Team Lotus stole out through the back door and mingled with the



Innes Ireland



Clark und Chapman begutachten diverse Preise

ihm der Himmel auf den Kopf gefallen sei, meist war es aber nur der Tisch, unter dem er lag. Bei einer anderen Gelegenheit wurde er von Smiths, die auf einer Pressekonferenz neue Drehzahlmesser

Fall. Befragt, was das Problem sei, antwortete Chapman: „Dieser verdammte Jimmy. Gestern Abend war ich früh im Bett, als Jimmy mit einem Mädels hereinkam. Sie hatten mich nicht bemerkt, ich war aber



Jim Clark

vorstellten, verpflichtet. Ein Journalist befragte ihn darüber und er antwortete: „Hören Sie mal, fragen Sie mich nichts über Instrumente, da schaue ich sowieso nicht drauf. Und wenn ich die Zeit fände draufzugucken, bezweifle ich, dass ich etwas damit anfangen könnte. Ich gehe einfach auf die Strecke und fahre Rennen!“

Lotus Teamchef Colin Chapman und Jim Clark teilten sich bei Rennen aus Gründen der Sparsamkeit meist ein Zimmer. Außerdem konnte man sich nach dem Rennen dort in Ruhe besprechen. Andrew Ferguson, Colins Assistent zu dieser Zeit, erinnerte sich, dass Colin eines Morgens in Indianapolis zum Frühstück herunterkam und völlig verstört aussah. Als die Bedienung kam, wollte er kein Frühstück, weil er immer abnehmen wollte, normalerweise bediente er sich jedoch beim Frühstück seine Assistenten. Nicht in diesem

aufgewacht, als ich sie plötzlich sagen hörte - „oh! Und was ist mit ihm?“ Und weißt du, was der gute Jimmy zu ihr sagte?

„Ach, kümmer dich nicht um den Blödmann, der wacht nicht mal auf, wenn man eine Kanone neben ihm abfeuert!“



Jacques Lafitte

As the drunken crew was piled into the back of the car by the gendarmerie, it drove off and all four wheels fell off.

spectators as a Citroen van arrived with reinforcements. By then, the New Zealand mechanic was already on the ground and the gun was loose again, which spurred the others on all the more. Outside, a Lotus mechanic looked at the Citroen and picked up his tool bag. A moment later, the Citroen had all its hubcaps off, the bolt nuts removed and the caps neatly refitted. As the drunken crew was piled into the back of the car by the gendarmerie, it drove off and all four wheels fell off. Allies/France 1:0.

Jacques Lafitte was one of the most relaxed and playful drivers in the Formula 1 circus. The Williams team still remember him sitting on his luggage trolley at London Gatwick Airport, weight-shifting down the ramp and greeting the whole team in French at the top of his voice!

Innes Ireland was famous for jumping onto the bar or a table at parties and starting rugby chants from there. He would often wake up in the morning feeling like the sky had fallen on his head, but usually it was just the table he was lying under. On another occasion, he was engaged by Smiths, who were presenting new rev counters at a press conference. A journalist asked him about it and he replied: „Listen, don't ask me anything about instruments, I don't look at them anyway. And if I did find the time to look at it, I doubt I'd be able to do anything with it. I just go out on the track and race!“

For reasons of economy, Lotus team boss Colin Chapman and Jim Clark usually shared a room during races. It was also a quiet place to talk after the race. Andrew Ferguson, Colin's assistant at the time, recalled that Colin came down for breakfast one morning in Indianapolis looking completely distraught. When the waitress came, he didn't want breakfast because he always wanted to lose weight, but normally he helped himself to his assistants at breakfast. Not in this case. Asked what the problem was, Chapman replied: „That damn Jimmy. Last night I was in bed early when Jimmy came in with a girl. They hadn't noticed me, but I'd woken up when I suddenly heard her say - „oh! And what about him?“ And do you know what good Jimmy said to her? „Oh, don't mind the dumbass, he won't even wake up if you fire a cannon next to him!“

Katzenstreu - oder wie ich zu meiner Garage kam

Story von Leonard

Im Forum tauchen immer wieder die Parkplätze, Garagen oder Werkstätten auf, in denen unsere Caterham untergebracht sind. Ich freue mich immer, wenn ich die zum Teil tollen Räumlichkeiten sehe, verziert, beheizt oder sogar mit Wagenbühne. Manche haben eine Garage mit Waschraum oder andere Annehmlichkeiten. Es sei euch gegönnt, insbesondere auf die Stromzufuhr und Heizung bin ich zugegebenermaßen etwas neidisch. Aber mit meiner Parksituation bin ich eigentlich zufrieden, auch wenn sie wahrscheinlich zu den simpleren gehört. Die Odyssee, die ich bis dahin hatte, war aber eine ganz interessante, und vielleicht hat ja der ein oder andere ähnliches erlebt. Jedenfalls muss ich erstmal etwas zurückreisen, damit manche meiner beschriebenen Entscheidungen klarer werden.

Meine Begeisterung für Autos wurde bereits seit meiner frühesten Kindheit durch die Familie geprägt: Corvette C3, Jaguar XJS Convertible, Alfa Spider oder Jeep Wrangler durften meine Eltern zeitweise ihr eigen nennen. Die Autos standen immer in Einzel- oder Doppelgaragen. Meine ersten eigenen Autos waren wiederum Standard; Fiesta, Clio und später ein Mitsubishi Space Star. Sie standen eigentlich immer auf der Stra-

Keine 2 Monate hielt ich es aus. Ende Mai 2020 wusste ich, ich brauche ein eigenes Auto, das mir Spaß macht

ße, was als Schüler, Student oder auch Referendar auch wirtschaftlich nicht anders möglich war. Nur für den Space Star hatte ich zeitweise einen Stellplatz, allerdings auch draußen.

Aus verschiedenen Gründen zog es mich dann im Februar 2020 von Baden-Württemberg nach Hamburg, kurz bevor Corona das Land lahmlegen sollte. In der Hansestadt angekommen überkam mich schnell eine Einsicht - mein

Mitsubishi war unnötig, denn er stand nur rum. Daher wurde er kurzerhand verkauft und ich war zum ersten Mal, seitdem ich den Führerschein hatte, ohne eigenes Automobil unterwegs.

Keine 2 Monate hielt ich es aus. Ende Mai 2020 wusste ich, ich brauche ein eigenes Auto, das mir Spaß macht, das nicht alltagstauglich sein muss und das bezahlbar ist. Natürlich war mein Traum ein Caterham. Irgendwann besaß mein Vater nämlich einen Morgan Plus 4 (von 2012 bis 2021) und so entstanden dann und wann Gespräche über Leichtfahrzeuge. Der Seven, insbesondere der Caterham, wurde schnell mein Favorit. Danach suchte ich kurzzeitig sogar - und zwar ein Original, kein Nachbau oder Replica oder Abklatsch. Jedoch hinderte mich letztlich etwas daran, schon da einen Caterham zu holen. Vielleicht war es die Vorsicht vor dem Exoten, die fehlende Erfahrung mit Hecktrieblern und sportlichen Fahrzeugen generell, die Preise jenseits der 25K oder die Angst in der Familie vor der Leichtsinnigkeit des Autos. Wahrscheinlich war es von allem etwas.

Stattdessen entschied ich mich für einen MX5 ND Cabrio in anthrazit. Der machte mir viel Spaß, erste Erfahrung mit querstehendem Heck inklusive. Es störte mich jedoch ein Umstand: Ich hatte keine Garage oder ähnliches, das Auto musste die anfängliche Zeit draußen stehen.

Der MX5 auf dem 1. Stellplatz. Oben ist die zweite Stellfläche erkennbar.
The MX5 in its first parking space. The second parking space can be seen above.



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

Storm Cap
Draft reducer
Boot Bag

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

Soft Bits for Sevens
Innovate and refine

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

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

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

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

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

For further information contact:
Bruce Robinson
Arch Motor & Manufacturing Co. Ltd
Redwings Way, Flitton, Cambridgeshire PE29 7HD
Tel: 01480 40991/2/3 Email: info@archmotor.co.uk

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,-

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

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



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



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



Catlitter - or how I came to my garage

In the forum, the parking spaces, garages or workshops in which our Caterhams are housed, appear again and again. I am always happy when I see the partly great rooms, decorated, heated or even with a lifting platform. Some have a garage with cleaning station or other amenities. It is allowed to you, especially I am a bit jealous of the electricity and heating. But I'm actually satisfied with my parking situation, even if it's probably one of the simpler ones. But the odyssey I had until then was a very interesting one, and maybe one or the other experienced something similar. In any case, I have to tell you my automobile story, so that some of my described decisions become clearer.

My enthusiasm for cars has been shaped by my family since my earliest childhood: Corvette C3, Jaguar XJS Convertible, Alfa Spider or Jeep Wrangler were part of my parents' collection at some times. The cars parked always in single or double garages. My first own cars were again standard; Fiesta, Clio and later a Mitsubishi Space Star. They parked actually always on the road, which was not possible for a pupil, student or trainee. Only for the Space Star I had a parking space for some time, but also outside.

For various reasons, I moved from Baden-Württemberg to Hamburg in February 2020, shortly before Corona was to paralyze the country. Arriving in the Hanseatic city, I quickly realized something - my Mitsubishi was unnecessary, because it just stood around. Therefore, it was sold without further ado and I was on the road without my own car for the first time since I got my driver's license.

I couldn't stand it for 2 months. At the end of May 2020, I knew I needed my own car that I enjoy, that doesn't have to be suitable for everyday use and that is affordable. Of course, my dream was a Caterham. At some point my father owned a Morgan Plus 4 (from 2012 to 2021) and so there were conversations about light vehicles from time to time. The Seven, especially the Caterham, quickly became my favorite. I even looked for that for

a short time - and an original, not a replica or a copy. However, something ultimately prevented me from getting a Caterham at this moment. Maybe it was too exotic, the lack of experience with rear-wheel drive and sporty vehicles in general, the prices beyond 25000€ or the fear in the family of the recklessness of the car.

Probably it was something of everything.

Instead, I decided on a MX5 ND

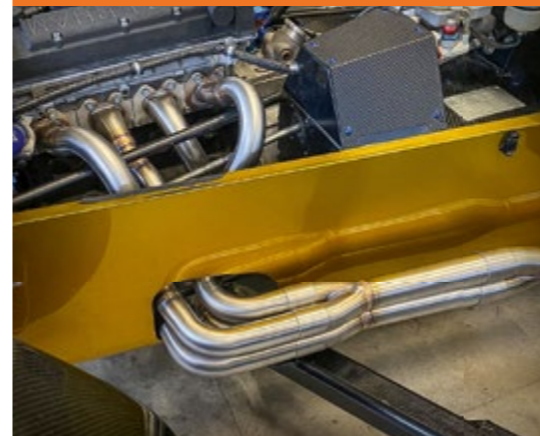
I couldn't stand it for 2 months. At the end of May 2020, I knew I needed my own car that I enjoy

convertible in anthracite. It was a lot of fun for me, first experience with oversteer included. However, one thing bothered me: I didn't have a garage or anything like that, the car had to be outside at the beginning. And that in rain, pollen and urban pollution. That's why I was still looking for a garage in the summer. Unfortunately, Hamburg is not really cheap in this regard either, but I found a parking space online for under 100€. It was in a non-public

Der Tankstutzen und rechts daneben das Teesieb.
The fuel cap and the tea strainer to the right.



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

Und das bei Regen, Pollenflug und Großstadtverschmutzung. Daher suchte ich noch im Sommer nach einer Garage. Hamburg ist leider auch diesbezüglich nicht gerade günstig, aber ich fand online einen Stellplatz für unter 100€. Er lag in einer nicht öffentlichen Tiefgarage unter einem typischen Hamburger Mehrfamilienhaus. Die Zufahrt war gegen Unbefugte gesichert. Außerdem waren es Doppelstellplätze. Per Autoaufzug konnte die untere Plattform samt Wagen versenkt werden, sodass ein weiteres Fahrzeug auf einer zweiten oberhalb befindlichen Plattform geparkt werden konnte. Mein Auto stand beim Parken immer leicht abschüssig auf der Plattform. Die Fahrzeughöhe des Stellplatzes durfte daher 150cm nicht überschreiten und eine Bodenfreiheit von mindestens 10cm waren notwendig, da der Wagen sonst aufsetzen könnte. Das konnte mir aber egal sein, der MX5 passte, zumal der Stellplatz in der Nähe meiner Freundin lag. Selbst nachdem ich den MX5 tieferlegen ließ, passte alles. Ein Jahr später sollte sich dies aber alles ändern.

Anfang 2021 war absehbar, dass ich mit meiner Freundin etwas langfristiges hatte und Kinder perspektivisch dazugehören würden. Und wenn ein Kind einmal da wäre, würde es für 15-25 Jahre kein Zweisitzer mehr sein, so mein damaliger Gedanke. Ich zitiere hier meinen Bruder, der mir nahelegte, „dass man sich einen Caterham nicht mit Kindern holt“. Mein Caterham-Wunsch wurde also wieder stärker und ich begann mich umzuschauen. Nachdem ich einen orangenen Caterham mit 1.4L Rovermotor, Käfig und Rechtslenkung in Baden-Württemberg Probe fahren durfte, war ich überzeugt. Letztlich kaufte ich im August 2021 meinen Caterham aus Jever, da dieser ein Linkslenker ist.

Leider muss ich an dieser Stelle einmal einwerfen und gestehen, dass ich damals ziemlich unwissend bis naiv war, was das Thema Caterham angeht. Wäre ich damals schon im CCC gewesen... Ich wusste zwar, dass es mehrere Motoren und Editionen gibt, was ich auch brav vor dem Kauf im „The Magnificent Seven“ nachgelesen hatte. Aber die tatsächliche Bedeutung



Die damalige Dichtung des Benzinfilters versagte, was fast zur Katastrophe führte. The fuel filter seal used at the time failed, which almost led to disaster.

und die reale Auswirkung der Aggregate und Modelle war mir damals relativ egal. Außerdem war mir das Maß an Individualisierungsmöglichkeiten noch nicht bewusst. Dass es zusätzlich hinaus Schwierigkeiten bei der Versicherung und der Zulassung geben könnte, kam mir nicht einmal in den Sinn, hatte ich bis dahin lediglich mit normalen Autos Erfahrungen gesammelt. Sicherlich würde ich heute ganz anders reagieren als damals.

Jedenfalls war ich begeistert, als mir der Vorbesitzer von der problemlosen Zulassung mit H-Kennzeichen berichtete und technische Besonderheiten nannte. Eine davon war der Renntank samt anderem Tankstutzen, den ich toll fand. „Beim Tanken muss mithilfe der Benzinanzeige im Cockpit und Augenmaß entschieden werden, wann voll ist. Sonst kann es passieren, dass man zu viel tankt und es läuft über die oben liegende Entlüftung wieder raus“, waren die Worte des Vorbesitzers sinngemäß. Ein Teesieb hatte er zudem in den Einfüllstutzen eingesetzt, da ihm schonmal jemand etwas in den Tank geworfen hatte. Reinsitzen, fahren und glücklich sein war meine damalige Devise - okay, ist sie heute noch.

Die Rückfahrt von Jever nach Hamburg verlief völlig ohne Zwi-

Doch schon bei der Arbeit stellte ich fest, dass Benzin tropfte. Ich dachte zunächst noch, dass ich zu viel getankt hätte und es überläuft.

schenfälle, abgesehen von einem kurzen Regen und permanenten Dauergrinsen. Zwischen dem Vertragsabschluss und der Abholung hatte ich den MX5 noch verkauft und so konnte der Caterham sogar direkt auf den freien Stellplatz geparkt werden. Zuerst hatte ich noch die Sorge, dass der Caterham zu tief sein würde und aufsetzen könnte. Dies passierte glücklicherweise nicht, bei der Zufahrt wären lange Überhänge eher ein Problem gewesen. Kurzum, es schien keine Probleme zu geben.

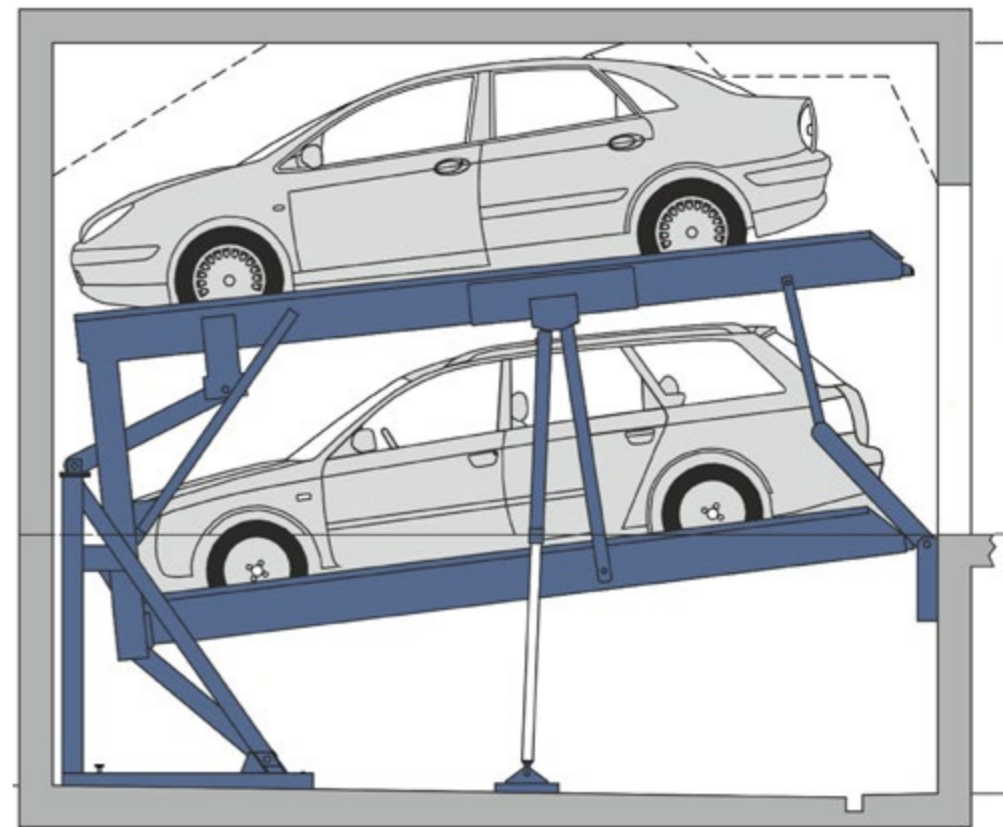
Ein paar Tage später erfolgte der Versuch der Zulassung, ohne Auto wohl gemerkt. Bei der Behörde legte ich ein Wertgutachten vor, in der völligen Überzeugung, dass ich damit ein H-Kennzeichen bekomme. Nicht wirklich überraschend wurde ich aufgeklärt und auf den TÜV verwiesen. Also machte ich dort einen Termin und fuhr ein paar Tage später mit dem Auto zuerst zum Vollerfüllen, dann zur Arbeit und anschließend zum TÜV. Doch schon bei der Arbeit stellte ich fest, dass Benzin tropfte. Ich dachte zunächst noch, dass ich zu viel getankt hätte und es überläuft. So stellte ich abends den Wagen ohne Gedanken wieder in die Tiefgarage. Ich ging davon aus, dass das übergelaufene Benzin sich mittlerweile ja auf den Straßen

underground car park under a typical Hamburg apartment building. The driveway was secured against unauthorized persons. In addition, there were double parking spaces. The lower platform including the car could be lowered by a car lift, so that another vehicle could be parked on a second platform above. My car was always slightly sloping on the platform when parking.

The height of the vehicle could therefore not exceed 150cm and a ground clearance of at least 10cm was necessary, otherwise the car could hit the ground. But I couldn't care, because the MX5 fits, especially since the parking space was near my girlfriend's apartment. Even after I lowered the MX5, everything fit. A year later, however, all this should change.

At the beginning of 2021, it was foreseeable that I would have something long-term with my girlfriend and that children would be part of our relationship in perspective. And if a child would be there, it would no longer be a two-seater for 15-25 years, so my thoughts at the time. I quote my brother here, who suggested to me, „that you don't get a Caterham with children“. So my Caterham desire became stronger again and I began to look around. After I was allowed to test drive an orange Caterham with 1.4L Rover engine, cage and right-hand drive in Baden-Württemberg, I was convinced. Finally, I bought my Caterham from Jever in August 2021, because it is left-hand drive.

Unfortunately, I have to throw in at this point and confess that I was quite ignorant or naive at the time when it comes to the subject of Caterham. If I had already been in the CCC at the time... I knew that there were several engines and editions, which I had also read well before buying in „The Magnificent Seven“. But the actual importance and the real impact of the units and models was relatively indifferent to me at the time. In addition, I was not yet aware of the degree of individualization possibilities. It was not even clear to me that there could be additional difficulties with the insurance and the registration, because I had only gained experience with normal cars until then. Surely I would act very differently today



Das Prinzip des Doppelstellplatzes. © Dieter Frick The principle of a double parking space.

than I did at the time.

In any case, I was thrilled when the previous owner told me about the problem-free registration with H-license plates and mentioned technical peculiarities. One of them was the racing tank including another filler neck, which I loved. „When refueling, the fuel instrument in the cockpit and a sense of proportion must be used to decide when it is full. Otherwise it can happen that you refuel too much and it runs out again through the upper vent,“ so the words of the previous owner. He had also inserted a tea strainer into the filler neck, as someone had already thrown something into his tank. Sitting in, driving and being happy were my thoughts at the time - okay, they are still the same today.

Jever's return trip to Hamburg was completely without incident, apart from a short rain and permanent smile. In the meantime I had sold the MX5 and so the Caterham could be parked directly on the free parking space. At first I was worried that the Caterham would be too deep and could hit the ground. Fortunately, this did not happen, long overhangs would

But already at work I noticed that fuel was dripping. At first I thought I had filled up too much

have been more of a problem with the driveway. There seemed to be no problems.

A few days later, the registration attempt took place, without showing the car. I presented a valuation report to the authority, in the complete conviction that I would get an H license plate. Not really surprised I was enlightened and relegated to the TÜV. So I made an appointment there and drove a few days later with the car, first to fuel the tank, then to work and then to the TÜV. But already at work I noticed that fuel was dripping. At first I thought I had filled up too much and it was overflowing. So in the evening I put the car back in the underground car park, thoughtless. I assumed that the overflowing gasoline should have spread on the streets of Hamburg by now.

A day later I received a call from a very upset employee of the property management. He unmistakably asked me to remove my vehicle from the garage immediately, the whole house smelled after fuel. I tried to explain that these could be only smallest quantities, but this did not convince him. He should be right. To prove it myself, I went to

Hamburgs verteilt haben müsste.

Einen Tag später erhielt ich einen Anruf von einem sehr aufgebracht Mitarbeiter der Hausverwaltung. Er forderte mich unmissverständlich auf, ich solle mein Fahrzeug sofort aus der Garage entfernen, im ganzen Haus röche es nach Benzin. Ich versuchte noch zu erklären, dass sich das um kleinste Mengen handeln dürfte, aber das schien nicht zu überzeugen. Er sollte damit Recht behalten. Ich ging vorsichtshalber in die Tiefgarage, um mir ein eigenes Bild zu machen. Mir kam ein intensiver Benzingeruch entgegen. Dieser musste sich zweifellos über das angrenzende Treppenhaus im restlichen Gebäude verteilt haben. Ein Blick unter das Auto und es war klar, dass es ein Leck geben musste. Eine kleine Benzinlache hatte sich auf der Plattform gesammelt. Zum Glück schien nichts unter die Plattform gelaufen zu sein, sonst hätte diese komplett abgebaut werden müssen. Ein Freund half mir, den Wagen aus der Garage zu schieben, um ihn gefahrlos an der freien Luft starten zu können. Kurzerhand parkte ich den Caterham auf dem Grundstück bei meiner Wohnung, ohne Überdachung und mit Regenfolie abgedeckt. Außerdem kaufte ich Katzenstreu, da dieses Benzin auslaufsicher bindet. Über einen Monat stand der Wagen derweil draußen, bis sich der Geruch verflüchtigt hatte. Derweil wurde der Wagen wieder repariert. Ich führte schlichtende Gespräche mit der Hausbesitzerin, einigen Bewohnern und der Zahnarztpraxis, die sich im Haus eingemietet hatte. Letztere litt wahrscheinlich am meisten unter dem Benzingeruch, da sie am nächsten zur Tiefgarage lag. Zum Glück ist nichts passiert, weder eine Klage noch eine Explosion.

Im April 2022 zogen meine Freundin und ich in eine andere Wohnung. Diese lag am anderen Ende von Hamburg und so machte es Sinn, dass der Caterham ebenfalls eine neue Bleibe bekam.

Noch vor dem eigentlichen Umzug hatte ich auch hier wieder eine neue Tiefgarage gefunden, die wieder ähnliche Bedingungen vorwies. Auch hier gab es die Doppelgarage und ich hatte den unteren Stellplatz. Der Preis lag bei 120€

Hätte ich weiter abgesenkt, wäre zudem das Dach eingedrückt worden. Der Kleinwagen war schlicht zu hoch. Ich kontaktierte den Besitzer und dieser parkte um.

pro Monat. Die Hebebühne war jedoch deutlich steiler. Die Konstruktion des Liftes neigte sich beim Hoch- und Runterfahren mehr. Als ich dann den Caterham zum ersten Mal parken wollte, setzte der Wagen leider mit der Ölwanne auf.

Glücklicherweise traf ich die Person, die den Platz unmittelbar über dem meinen hatte, direkt an und sie erklärte sich bereit, zu tauschen. Sie bräuchte den Platz nämlich ohnehin selten. Ich durfte also die obere Parkbucht testen und siehe da, kein Aufsetzen.

Ein paar Tage später fuhr ich mit dem Caterham aus. Als ich zurückkam, hatte mein Tauschpartner den Wagen eines Bekannten, einen Kleinwagen, unten stehen. Logischerweise betätigte ich den Aufzug, um den leeren, oberen Platz zugänglich zu bekommen, und die Anlage begann sich zu senken. Während des Absenkens kam die Antenne des Kleinwagens immer näher an die obere Plattform und wurde schließlich abgeknickt, was mit einem einhergehenden Geräusch verbunden war. Hätte ich weiter abgesenkt, wäre zudem das Dach eingedrückt worden. Der Kleinwagen war schlicht zu hoch. Ich kontaktierte den Besitzer und dieser parkte um.

Auch nach den Ereignissen blieb ich unzufrieden mit dem Stellplatz, da der Wagen sehr schräg auf der Plattform stand. Beim Ein- und Ausparken machte der große Wendekreis Probleme. Am besten ging es, wenn ich rückwärts auf die Plattform fuhr. Zudem litt die Kupplung beim Auffahren, da ich nur langsam übersetzen konnte, sonst wäre der Wagen wieder aufgesetzt. Ich suchte also nach einem Ersatz. Und diesmal hatte ich richtig Glück. Meine Frau sah zufällig ein Schild in einer Seitenstraße, wobei Schild zu viel gesagt ist. Ein Papierblatt in Folie, mittels Holzstab in die Erde gesteckt, dass eine einzelne Garage für monatlich 50€ bewarb. Eine Telefonnummer stand auch drauf. Der Zettel durfte nicht lang da gehangen haben, denn der Regen des nächsten Tages ließ die Schrift komplett verwischen und unleserlich werden. Natürlich rief ich da an. Die Reihengarage hat

eine einzeln abschließbares Tor, ist aber ansonsten unbeheizt und verfügt leider nichtmal über einen Stromanschluss oder Licht. Trotzdem ein großes Update, die Zusage und Abwicklung verlief unverzüglich. Und die Garage lag näher an unserer Wohnung. In den zwei Jahren gab es nur einmal ein Problem, der Verschlussmechanismus des Tors musste erneuert werden. Dies ist im Vergleich zu den anderen aber eine absolute Lappalie.

Bis jetzt bin ich zufrieden mit der einfachen, aber weitgehend gefahrlosen Unterbringung meines Caterhams. Mittlerweile sind grundlegende Ersatzteile, Werkzeuge und Regale dort untergebracht. Auch einen neuen Winterschlafanzug hat er bekommen, der pflegeleicht und einfach ist. Doch die Erfahrungen der vorherigen Stellplätze haben mich geprägt. Ich achte genau auf Benzingerüche und starte meinen Wagen immer im Freien, wofür ich ihn brav an die Luft schiebe. ●



the underground car park to get my own picture. I was greeted by an intense smell of gasoline. This must undoubtedly have been distributed over the staircase in the rest of the building. A look under the car and it was clear that there had to be a leak. A small puddle of gasoline had gathered on the platform. Fortunately, nothing seemed to have run under the platform, otherwise it would have had to be completely disassembled. A friend helped me push the car out of the garage to be able to start it safely in the open air. Without further ado, I parked the Caterham on the property near my apartment, without a canopy and covered with rain foil. I also bought cat litter, as this gasoline binds leak-proof. The car stood outside for over a month until the smell had evaporated. In the meantime, the car was repaired again. I had mediating conversations with the homeowner, some residents and the dental practice that had rented in the house. The latter probably suffered the most from the smell of gasoline, as it was closest

to the underground car park. Fortunately, nothing happened, neither a lawsuit nor an explosion.

In April 2022, my girlfriend and I moved into another apartment. This was at the other end of Hamburg and so it was logical that the Caterham also got a new place to stay. Even before the actual move, I had also found a new underground car park here, which again had similar conditions. Also here there was the double garage and I had the lower parking space. The price was 120€ per month. However, the lifting platform was much steeper. The construction of the lift tilted more when driving up and down. When I wanted to park the Caterham for the first time, the car unfortunately hit the ground with the oil pan. Fortunately, I met the person who had the seat directly above mine and she agreed to swap. She would need the place rarely anyway. So I was allowed to test the upper parking bay and lo and behold, no putting on.

A few days later I drove out on the Caterham. When I came back,

If I had lowered further, the roof would also have been pressed in. The small car was simply too high. I contacted the owner and he removed his car.

my exchange partner had the car of a friend, a small car, at the parking platform. Logically, I operated the elevator to get the empty, upper seat accessible, and the system began to lower. During the lowering, the antenna of the small car got closer and closer to the upper platform and was finally broken, which which made an remarkable noise. If I had lowered further, the roof would also have been pressed in. The small car was simply too high. I contacted the owner and he removed his car.

Even after the events I remained dissatisfied with the parking space, as the car stood very obliquely on the platform. When parking in and out, the large turning circle caused problems. It was best when I drove backwards onto the platform. In addition, the clutch suffered when driving up, as I could only drive slowly, otherwise the car would touch the ground again. So I was looking for a replacement. And this time I was really lucky. My wife saw an announcement in a side street. It was a sheet of paper in a foil on a wooden stick, inserted into the ground, that advertised for an individual garage for 50€ per month. A phone number was also on it. The note could not have hung there for long, because the rain of the next day made the writing completely blurred and unreadable. Of course I called there. The garage has an individually lockable gate, but is otherwise unheated and unfortunately does not even have electricity or light. Nevertheless, a big update, the commitment and processing was immediate. And the garage was closer to our apartment. In the two years there was only one problem, the locking mechanism of the gate had to be replaced. Compared to the other garage, however, this is an absolute lappalie.

So far I am satisfied with the simple and safe accommodation of my Caterham. In the meantime, basic spare parts, tools and shelves are stored there. He also got a new dust cover, which is simple and easy to care for. But the experiences of the previous pitches have shaped me. I pay close attention to gasoline smells and always start my car outside of the garage, for which I push it out. ●

Goodwood

Story und Bilder von Paul

Das Goodwood Revival Festival 2023 - ein unvergessliches Erlebnis!

Das Goodwood Revival Festival - 2023 war mein erster Besuch dieser legendären Veranstaltung.

Die Vorfreude war groß, denn ich hatte die liebevoll gestalteten Tickets schon lange zu Hause liegen. Sie sind in einer Optik, als würden sie schon sechzig Jahre in der Kommode liegen. Und die Karten haben mich nicht enttäuscht. Es wurde eine Reise in die Motorsport-Vergangenheit, die ich so schnell nicht vergessen werde.

Motos besucht hatten. Alles irgendwie wie Automobilgeschichte. Eigentlich wollten Sybille und Andreas mich begleiten, aber da war ja diese Sache mit Andreas' Seven und dem Stein. So ganz allein war ich aber nicht. Ich traf dort meinen Freund Anton mit seiner Frau Ulrike. Die beiden waren nicht zum ersten Mal hier. Diesmal jedoch nicht mit dem Seven, sondern ganz normal.

Auf der morgentlichen Fahrt



Der Besuch war der Abschluss unserer Club-England-Tour, auf der wir schon die Produktionsstätten von Caterham, herrschaftliche Landsitze wie Wilton House von Lord Pembroke, einen Autonarren mit einer Garage wie ein Museum oder Arch

nach Goodwood wurde mir schnell klar, dass dies keine gewöhnliche Motorsportveranstaltung wie zum Beispiel der Oldtimer Grand Prix ist. In den Vorgärten der Häuser an der Straße, an den Kreuzungen, vor den Pubs standen Menschen, ge-



kleidet wie in den 60er Jahren, und applaudierten den vorbeifahrenden Oldtimern. Natürlich gehörte ich mit meinem Caterham dazu. Ich war natürlich auch entsprechend gekleidet. Verkleidungen sind für mich als Kölner ja nichts Ungewöhnliches. Als ich am Goodwood Circuit ankam, wurde ich von den Parkplatzeinweisern ganz nach vorne zum Festivalgelände durchgewunken.

Und plötzlich stand ich direkt vor dem Festivalgelände auf einem Parkplatz, der mich eher an eine Oldtimer-Show als an einen Parkplatz erinnerte. Allein dieser Parkplatz ist schon einen Besuch wert. Hier könnte man einige Stunden entspannt

Revival

The Goodwood Revival Festival 2023 - an experience to remember!

The Goodwood Revival Festival - 2023 was my first visit to this legendary event. The anticipation was great as I had had the lovingly designed tickets at home for a long time. They look as if they've been sitting in a chest of drawers for sixty years. And the tickets didn't disappoint. It was a trip down memory lane that I won't soon forget. The visit was the final stop on our Club England tour, which had already taken us to Caterham's production facilities, stately country homes such as Lord Pembroke's Wilton House, a car enthusiast with a garage like a museum and Arch Motos.

All somehow automotive history. Sybille and Andreas wanted to join me, but there was this thing with Andreas' Seven and the stone. But I wasn't completely alone. I met my friend Anton and his wife Ulrike. It wasn't the first time they'd been here. This time, however, they weren't travelling with the Seven, but as usual.

side the pubs, people dressed in 1960s style were standing and applauding the classic cars as they drove past. I was one of them, of course, with my Caterham. And of course I was dressed accordingly. Coming from Cologne, dressing up is nothing unusual for me. When I arrived at the Goodwood Circuit, I was waved through to the front



On the morning drive to Goodwood, I quickly realised that this was no ordinary motorsport event like, say, the Grand Prix for vintage cars. In the front gardens of the houses along the road, at the crossroads and out-

of the circuit by the car park attendants. And suddenly I was standing in front of the festival site in a car park that looked more like a vintage car show than a car park. This car park alone is worth a vi-





schlendern und staunen. Die Besucher mit normalen Autos dürfen übrigens etwas außerhalb auf den normalen Parkplätzen parken. Ich schaute mich ein wenig um und traf Leute, die vor ihrem VW Bulli T1 mit Doppeltüren und Wohnmobilausstattung erst einmal Teatime machten oder vor ihrem alten Jaguar die Picknickdecke ausbreiteten. Dann aber ab auf das Gelände, die Motorengeräusche lockten mich.

Nach dem Einlass wurde ich

Aber das genieße ich erst am Abend.

Der Höhepunkt des Festivals sind natürlich die Rennen und die atemberaubende Sammlung klassischer Rennwagen. Von historischen Formel-1-Autos bis hin zu ikonischen Sportwagen - der Sound der alten Motoren und der Geruch von Benzin und Öl schaffen eine einzigartige Atmosphäre. Ganz im Gegensatz zum heutigen Elektrogedröhn auf dem Supermarktparkplatz.

Bei den Rennen und im Fahrer-



wert sind... Hier wird Motorsport vom Feinsten geboten und um jeden Platz gekämpft.

Oder der Rudge-Whitworth-Cup mit Vorkriegsautos wie Bentley Bower oder Bugatti 44 mit Le Mans-Start. Zwar nur für die Zuschauer, der eigentliche Rennstart erfolgte



sit. You could spend a couple of hours wandering around. By the way, visitors with normal cars are allowed to park a bit outside in the normal car parks. I looked around a bit and met people having tea in front of their VW T1 with double doors and camper



interior or spreading their picnic rugs in front of their old Jaguar. But then I headed out onto the site, lured by the sound of engines.

Upon entering, I was immediately transported back in time. The vast majority of visitors were dressed in the style of the 1940s to 1960s. The ladies in elegant dresses and hats, the men in suspenders, tweed suits or aviator jackets - it was as if someone had turned the clock back 70 years. It seems that every year a piece of the past is brought back to life in the middle of the picturesque West Sussex countryside. I quickly realised that the Goodwood Revival was more than just motorsport. Away from the track, the funfair with its nostalgic Ferris wheel and merry-go-rounds is a highlight for the whole family. But I only enjoy it in the evening.

The highlight of the festival is, of course, the racing and the breathtaking collection of classic racing cars. From historic Formula 1 cars to iconic sports cars, the sound of old engines and the smell of petrol and oil create a unique atmosphere. A stark contrast to the electric roar of today's supermarket car park. At the races and in the paddock you can see many of the famous drivers. I started in the grandstand at the start and finish, just opposite the paddocks.

For example, Race 5 - the Lavan Cup exclusively for Ferrari GT cars from 1960 to 1966 with Ferrari 250 GTs and va-

rious 250 Guten Tag SWBs. After the start, you could be forgiven for thinking that the World Championship was on the line as the field charged into the first turn, Magwick Corner, with Rob Hall and Emanuele Pirro in the 250 GT SWB at the front and Mark Webber close behind. When you think that some of these cars are worth between 5 and 40 million euros... This is motorsport at its best and there is a fight for every place. Or the Rudge-Whitworth Cup with pre-war cars like the Bentley Bower or the Bugatti 44 competing at Le Mans. Although the actual start of the race was only for the spectators on the second lap, it was still fascinating to see these almost century-old cars in action. And up close, with the grandstands just a few metres from the track. Unthinkable at modern circuits. Here at Goodwood there is a sign that says 'Warning: Motor racing can be dangerous' - that will have to do.

The FORDWATER Trophy, all 1964/65 Porsche 911s with prominent drivers such as Jensen Button and Mark Webber, was also very spectacular. We watched from the Woodcote grandstand. From here you have a great view of the whole of Woodcote Corner and the entrance to 'The Chicane', the very narrow chicane before the start/finish line. Exciting, I won't give in' position battles, smoking tyres and, as the race progressed, spectacular 4-wheel drifts

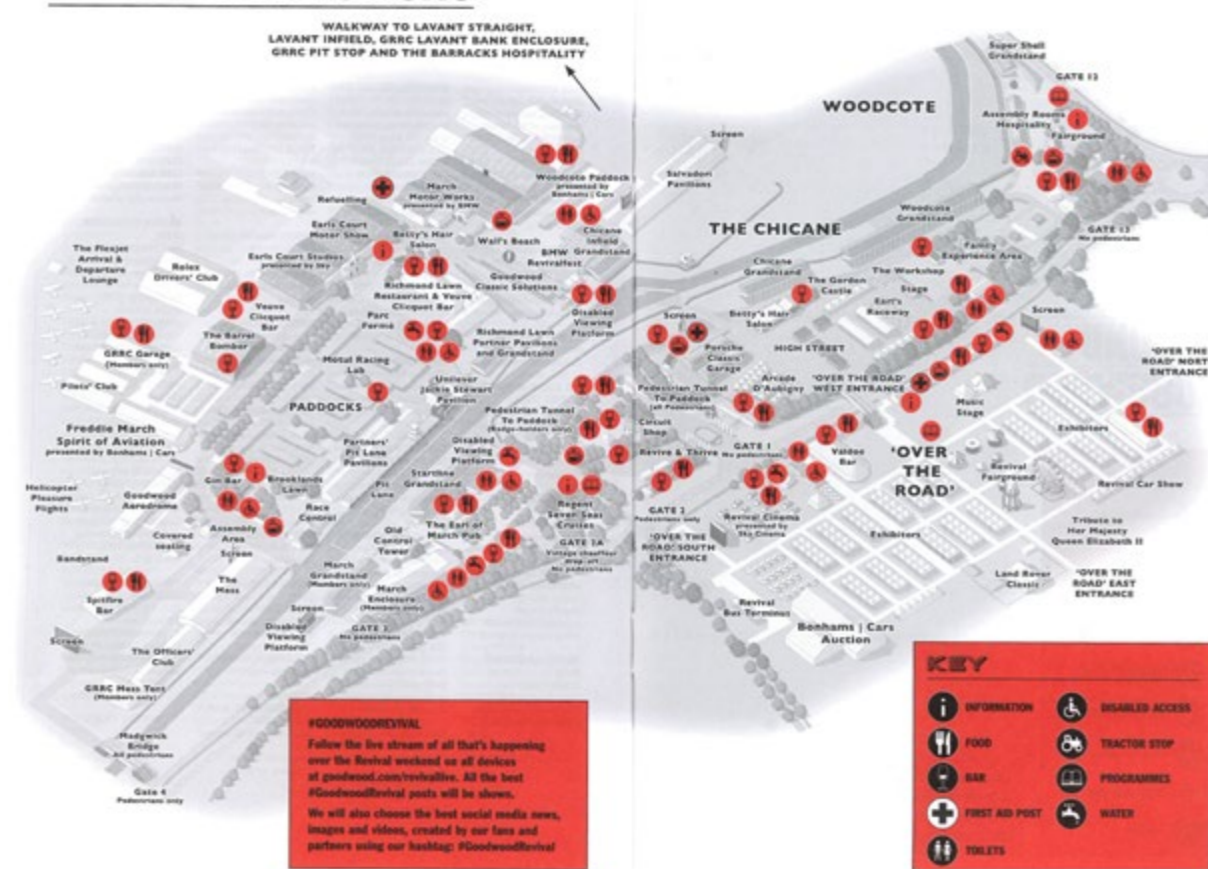


sofort in eine andere Zeit versetzt. Die überwiegende Mehrheit der Besucher trug Kleidung im Stil der 1940er bis 1960er Jahre. Die Damen in eleganten Kleidern und Hüten, die Herren mit Hosenträgern, Tweedanzügen oder Fliegerjacken - es war, als hätte jemand die Uhr um 70 Jahre zurückgedreht. Offensichtlich erwacht jedes Jahr ein Stück Vergangenheit inmitten der malerischen Landschaft von West Sussex zum Leben. Mir wurde schnell klar, dass das Goodwood Revival mehr ist als nur Motorsport. Abseits der Rennstrecke ist der Jahrmarkt mit nostalgischem Riesenrad und Karussells ein Highlight für die ganze Familie.

lager sieht man viele prominente Rennfahrer. Angefangen habe ich auf der Tribüne bei Start und Ziel, direkt gegenüber den Paddocks.

Zum Beispiel Rennen 5 - der Lavan Cup ausschließlich für Ferrari GT Fahrzeuge von 1960 bis 1966 mit Ferrari 250 GTO und diversen 250 Guten Tag SWB. Nach dem Start konnte man den Eindruck gewinnen, es ginge um die Weltmeisterschaft, so stürmte das Feld mit Rob Hall und Emanuele Pirro im 250 GT SWB an der Spitze auf die erste Kurve, Magwick Corner, zu, Mark Webber im Feld dicht dahinter. Wenn man bedenkt, dass einige dieser Autos zwischen 5 und 40 Millionen Euro

REVIVAL ATTRACTIONS



fliegend in der zweiten Runde, aber dennoch faszinierend, diese immerhin fast hundert Jahre alten Autos in Aktion zu sehen. Und das hautnah, denn die Tribünen sind nur wenige Meter von der Rennstrecke entfernt. Bei modernen Rennstrecken undenkbar. Hier in Goodwood steht ein Schild „Warnung: Motorsport kann gefährlich sein“ - das muss reichen.

Sehr spektakulär auch die FORDWATER Trophy, alles Porsche 911 der Baujahre 1964/65 mit prominenten Fahrern wie Jenson Button und Mark Webber. Wir haben das von der Woodcote-Tribüne aus beobachtet. Von hier aus hat man einen tollen Blick auf die gesamte Woodcote Corner und die Einfahrt in „The Chicane“, die sehr enge Schikane vor Start/Ziel. Spannende Positionskämpfe frei nach dem Motto „Ich gebe nicht nach“, qualmende Reifen und mit zunehmender Renndauer spektakuläre 4-Wheel-Drifts wegen nachlassender Reifen...siehe Foto! Wo sieht man heute bei modernen Rennen noch, dass die ganze Tribüne auf einmal aufspringt und vor Begeisterung johlt und applaudiert?

Natürlich sind auch die Werkstätten, hier mehr Zelte, den historischen Originalen zum Verwechseln ähnlich.



Alfa Romeo Giulietta um den Sieg kämpften. Der Nervenkitzel und die Nähe zur Strecke ließen die Herzen der Zuschauer höherschlagen. Zu dritt nebeneinander auf die Schikane zu sieht man eben nicht jeden Tag.

In den Rennpausen sind wir im Fahrerlager herumgelaufen und haben gestaunt. Man kann überall hin, den Mechanikern, natürlich alle stilecht wie damals gekleidet, bei er Arbeit zusehen und die Oldtimer aus allernächster Nähe begutachten. Natürlich sind auch die Werkstätten, hier mehr Zelte, den historischen Originalen zum Verwechseln ähnlich.

Was mich hier am meisten beeindruckte, war die Liebe zum Detail: Von den historischen Uniformen der Streckenposten, die Bandenwerbung bis zur authentischen Dekoration jedes Standes - alles fühlte sich echt und lebendig an. Natürlich sorgen auch die Zuschauer mit ihren zum Teil sehr aufwändigen Verkleidungen für dieses authentische Erlebnis. Da wird auch schon mal ein klassischer Kinderwagen mitgeschleppt. Es war zwar kein Kind drin, aber das Outfit kam top besser zur Geltung (so die Erklärung). Toll! Sogar die Ansagen am Lautsprecher waren in einer Sprache gehalten, die man in den 50ern erwarten würde. Zwischendrin auch gerne mal eine Tanzrunde mit einer der Livebands im Stil der 60er.

Als der Renntag sich dem Ende neigte, das letzte Rennen gelaufen war und die untergehende Sonne das Gelände in goldenes Licht tauchte, wurde mir klar, warum Goodwood Revival für so viele Menschen ein fester Termin im Kalender ist. Wir sind von der Rennstrecke auf das davor liegende Festivalgelände gewechselt. Klassische Fahrgeschäfte in grellbunter Beleuchtung, mit Riesenrad und Kettenkarussell, Im-

bissbuden, Souvenirstände, Ausstellungsstände, Auktionen von Sotheby etc. alles bis ins Detail im authentischen Look. Bei der Flugshow zogen legendäre Flugzeuge wie die Spitfire ihre Bahnen vor der sinkenden Sonne am Himmel und erinnerten an die Luftfahrtgeschichte Englands. Die Präzision und Eleganz und sicher auch der Klang der Maschinen ließen die Zuschauer in Ehrfurcht in die Lüfte blicken. Es ist nicht nur eine Feier des Motorsports, sondern auch eine Hommage an eine Zeit, in der Stil, Eleganz und die Leidenschaft für Technik eine besondere Rolle spielten.

Ulrike, Anton und ich haben den Tag bei einem leckeren Imbiss und einer Zigarre in dieser einmaligen Kulisse nachwirken und ausklingen lassen.

2023 wird für mich das Jahr bleiben, in dem ich das Goodwood Revival zum ersten Mal erlebt habe. Ich bin sicher, dass es nicht mein letztes Mal gewesen sein wird. Festival ist nicht einfach ein Oldtimer-Event, sondern ein lebendiges Museum, das Geschichte auf eine Art und Weise präsentiert, die man spüren, hören riechen und atmen kann. Und das liegt zum ganz großen Teil auch an der Art der Engländer, die das ganze mit einer Selbstverständlichkeit leben, dass man einfach mitgerissen wird. Mittlerweile steht der Plan ja schon für den Abschluss der diesjährigen Englandtour, karten sind bestellt.

Bevor ich noch auf den Rückweg ins Hotel gemacht habe, schnell noch paar Fotos auf der Parkplatzwiese, mittlerweile schon deutlich geleert, vom Caterham by Night mit dem Rummel im Hintergrund. Eine schöne Erinnerung und gleichzeitig Vorfreude auf den diesjährigen Besuch.

due to tyre failure...see photo! Where else in modern racing can you see the whole grandstand on its feet, cheering and applauding with enthusiasm? In the late afternoon there were races with legends like the FORD GT 40 or McLaren-Chevrolet, Jaguar E-Types.

The race for the 'St Mary's Trophy' was particularly impressive in a different way, with classic touring cars such as various Austins, Jaguar MK1 to 3 and Alfa Romeo Giulietta battling it out for victory. The thrill and closeness to the track made the spectators' hearts beat faster. It's not every day you see three cars side by side in the chicane.

During the race breaks, we wandered around the paddock and marvelled. You can go anywhere, watch the mechanics at work, all dressed in period costume of course, and inspect the vintage cars up close. Of course, the workshops, more tents in this case, are also very similar to the historical originals.

What impressed me most was the attention to detail: from the historic uniforms of the marshals, to the perimeter advertising, to the authentic decoration of each grandstand - everything felt real and alive. Of course, the spectators also add to the authenticity with their sometimes very elaborate costumes. Sometimes a classic pram is pulled along. There wasn't a child in it, but the outfit was shown off to its best advantage (according to the explanation). Even the loudspeaker announcements were in a language you would expect from the 50s. In between, we enjoyed dancing to one of the live bands in the style of the 60s.

As the day drew to a close, the last race completed and the setting sun bathed the grounds in a golden glow, I realised why the Goodwood Revival is a fixture in so many people's calendars. We moved from the circuit to the festival grounds in front of it. Classic rides in bright colours, with a big wheel and a merry-go-round, food stalls, souvenir stands, exhibition stands, Sotheby's auctions, etc. Everything was authentic down

Of course, the workshops, in this case more tents, also bear a striking resemblance to the historical originals.

to the last detail. At the airshow, legendary aircraft such as the Spitfire took to the skies as the sun set, reminding visitors of England's aviation history. The precision and elegance, and certainly the sound of the aircraft, left spectators in awe as they took to the skies. It is not only a celebration of motorsport, but also a tribute to a time when style, elegance and a passion for technology were paramount. Ulrike, Anton and I enjoyed a tasty snack and a cigar to round off the day in this unique setting.

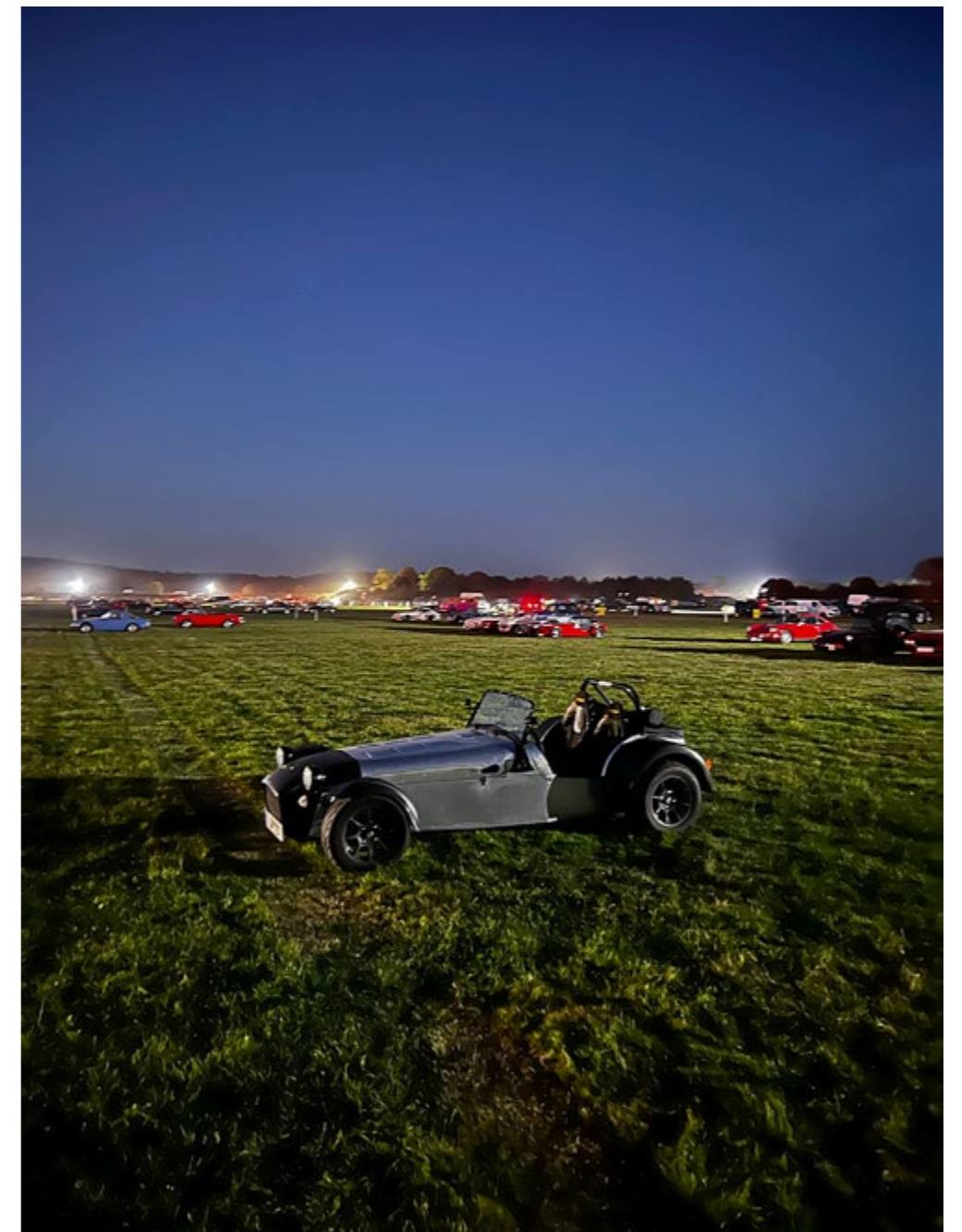
For me, 2023 will remain the year I experienced the Goodwood Revival for the first time.

I'm sure it won't be my last. The festival is not just a classic car event, it is a living museum of history that you can feel, hear, smell and breathe. Much of this is down to the way the English live the whole thing with such naturalness that you just get carried away. The plan for the end of this year's tour of England is already in place and tickets have been ordered. Before heading back to the hotel, I took a few pictures of the Caterham at night with the hustle and bustle of the car park in the background. A nice souvenir and anticipation for this year's visit.



Am späten Nachmittag gab es noch Rennen mit Legenden wie FORD GT 40 oder McLaren-Chevrolet, Jaguar E-Types.

Besonders beeindruckend auf eine andere Art war das Rennen um den „St. Mary's Trophy“, bei dem klassische Tourenwagen wie diverse Austins, Jaguar MK1 bis 3 und





Das Interview aus der Szene

Andreas interviewt Leonard

Leonard ist schon über ein Jahr bei uns und beantwortet die magischen Sevenfragen - so stellt er sich uns vor.

An interview from the scene

Leonard has been with us for over a year and answers the magic seven questions - that's how he introduces himself.

Hallo Leonard, danke das Du Dir die Zeit nimmst, für unsere Leser ein bisschen Rede und Antwort zu stehen.

Woher kommst Du, wer bist Du, was hast Du gelernt?

Ich heiße Leonard Idel, bin Mitte 30 und wohne im schönen Hamburg. Gebürtig komme ich zwar aus Baden-Württemberg, bin aber durch und durch Nordlicht und glücklich in der Hansestadt verwurzelt. Außerdem bin ich mit der tollsten Frau der Welt zusammen und stolzer Papa einer kleinen, wunderbaren Tochter. Meine Passion für Autos wurde von meinem Vater und meinem Bruder geprägt. So war das erste Auto, an das ich mich erinnere, eine Corvette C3 mit dem kanadischen Motor in Ferrari-Rot und Sidepipes. Auf Sevens stehe ich seit meinen frühen 20ern, weil ich einen Hang zum Kompromisslosen habe.

Wie bestreitest Du Deinen Lebensunterhalt?

Ich verdiene mein Geld als Erzieher, Entertainer, Komödiant, Ermittler, Berater, Mediator, Richter, Analytiker und Vermittler von Wissen, kurzum: Ich bin Lehrer, mit den Fächern Biologie, Deutsch und Gesellschaft. Dabei unterrichte ich von Klasse 5 bis Klasse 10.

Was steht in Deiner Garage?

Ein Caterham CVH. Ansonsten ein paar Ersatzteile, Wagenheber, Unterstellböcke und anderes Werkzeug. Ich besitze nur ein Auto. Und das soll auch gerne so bleiben, sofern nicht das Ereignis zwei Fragen später eintritt.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker?

Leider Blümchenpflücker, die Rennstrecke will ich aber irgendwann mal aufsuchen - perspektivisch ist das Wann (und Wo) noch nicht absehbar. Aber ich habe ja noch Zeit. Auf der Landstraße fahre ich nie, nie,



Hello Leonard, Thank you for taking the time to answer a few questions for our readers.

Where do you come from, who are you, what have you learnt?

My name is Leonard Idel, I'm in my mid-30s and I live in beautiful Hamburg. I was born in Baden-Württemberg, but I'm a northerner through and through and happily rooted in the Hanseatic city. I'm also married to the most amazing woman in the world and the proud father of a beautiful little girl. My passion for cars was shaped by my father and brother. So the first car I remember was a Corvette C3 with the Canadian engine in Ferrari red and sidepipes. I've been into Sevens since my early 20s because I have a penchant for the uncompromising.

What do you do for a living?

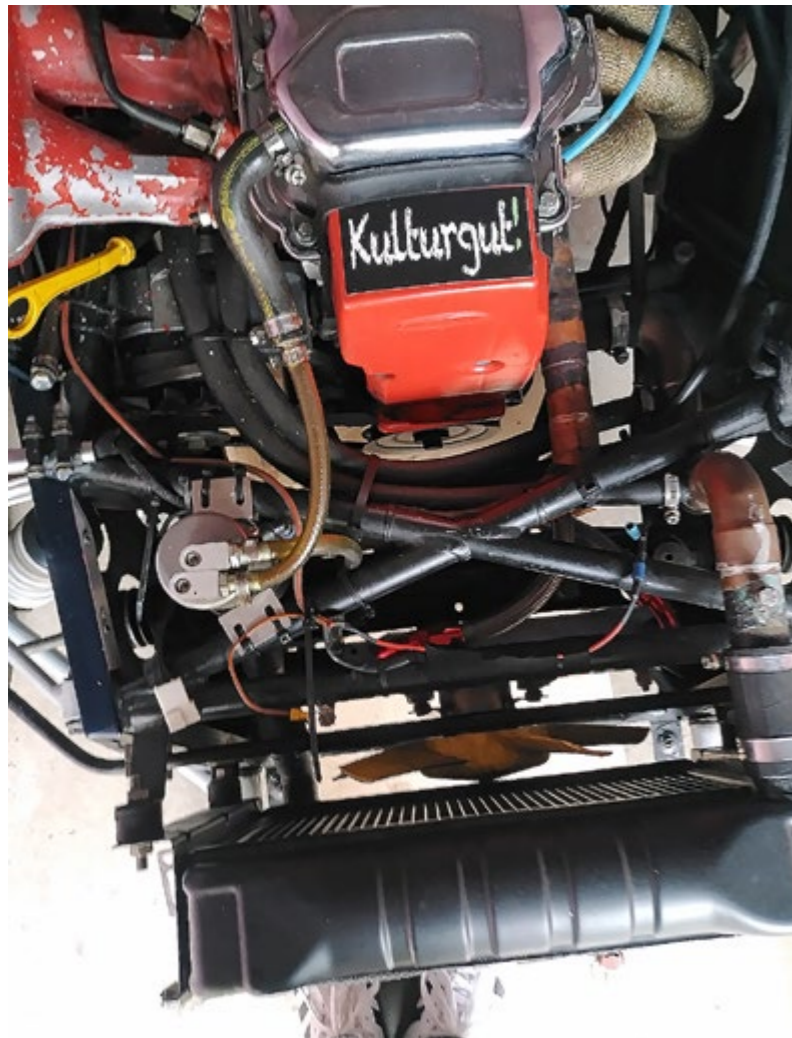
I earn my living as an educator, entertainer, comedian, investigator, counsellor, mediator, judge, analyst and disseminator of knowledge, in short: I am a teacher of biology, German and society. I teach from year 5 to year 10.

What's in your garage?

A Caterham CVH. A few spare parts, jacks, jack stands and other tools. I only own one car. And I'd like to keep it that way, unless it happens two questions later.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker?

Unfortunately, I'm a flower-picker, but I'd like to visit the circuit sometime - when (and where) is not yet clear. But I still have time. I never, never, never drive on country roads with squeaking tyres, at the limit or generally like to drive fast.... um... cough...



niemals mit quietschenden Reifen, im Grenzbereich oder generell gerne schnell.... ähm... Hust...

Was steht in Deine Garage, wenn Du in der Lotterie gewinnst?

Die Erstanschaffung wäre ein Caterham R300 Superlight, BJ 2002-2006. Selbst dann, wenn ich mir nur ein Auto aussuchen dürfte. Als zweites folgt vermutlich ein Familienauto, ein Jaguar F- Pace vielleicht. Ab dem 3. Auto wären BAC Mono, McLaren (F1, gerne auch andere, jedenfalls STVO-Konform), Aston Martin Vantage, Nissan Skyline R34 GTR sowie eine Elise S1 und Exige interessant oder für die Rennstrecke ein Dallara oder Tatuus F3. Die Reihenfolge ist nicht verbindlich. Und eine Shelby Cobra dürfte auch nicht fehlen.

Wer ist Dein liebster Rennfahrer?

Bei den Verstorbenen ist es Jim Clark, einfach weil mich die Erfolge und die z.T. bestehenden Rekorde

faszinieren. Wer es nicht nachvollziehen kann, darf gerne die Saison 1965 anschauen. Außerdem mag ich seine Dienstfahrzeuge, gelinde gesagt sind sie wunderschön.

Von den lebenden Fahrern ist es Mirko Bortolotti. Der Herr ist als Werksfahrer für die Firma Lamborghini und daher im GT3-Sport aktiv. Zuletzt hat er die DTM gewonnen.

Bier oder Champagner?

Scotch. Danach Whisky aus Schottland oder Irland. Zur Abwechslung auch destillierter Alkohol auf Biermaische, der mindestens über Jahre in Holzfässern gelagert wurde und durch Torfrauch haltbar gemacht wurde. Ok, dann Bier.

Der Caterham Car Club

Ich bin über Nils - Grüße gehen raus - auf den Club aufmerksam geworden. Neben dem Austausch schätze ich auch das Know-how. Zudem wurde der Caterham-Besitz so zu einem vollwertigeren

Hobby, welches sich nicht nur auf Ausfahrten beschränkt.

Was machst Du außer Seven?

Zuallererst Zeit mit der Familie verbringen oder Arbeiten. Daneben sind es Kampfsport, Fahrradfahren, Wandern, Zocken, Gitarre spielen.

Der schlimmste Augenblick im Auto

Im Caterham: Als der Motor nach der Motorwäsche gemuckt hat - shame on me.

Als Fahrer in anderen Autos: Eine Fahrt in meinem damaligen Clio vom Europapark nach Villingen-Schwenningen. Damals regnete es und es war dunkel. In einer Kurve mit Senke kamen mir mehrere Fahrzeuge mit Licht entgegen. Dank des Regens und des Einfallwinkels des Lichts sah ich für geschätzte 15



Sekunden nichts, nicht einmal den Fahrbahnrand. Nur ein Leitplattenschild war auf der rechten Seite auszumachen. Also hielt ich mich grob geschätzt 2 Meter rechts davon, da war glücklicherweise auch Straße.

Als Mitfahrer: Im Alter von 18 Jahren auf der Rückreise nach einem Konzert von Stuttgart nach VS. Dort herrscht nachts gerne Nebel. Mit unter 100 Meter Sichtweite. Und der Fahrer meinte mit 200km/h zu fahren. Zum Glück ist nichts passiert ...

If you won the lottery, what would you put in your garage?

My first choice would be a Caterham R300 Superlight, 2002-2006, if I could only choose one car. The second would probably be a family car, maybe a Jaguar F-Pace. From the third car, BAC Mono, McLaren (F1, or others if you like, at least STVO compliant), Aston Martin Vantage, Nissan Skyline R34 GTR and an Elise S1 and Exige would be interesting, or a Dallara or Tatuus F3 for the track. The order is not binding. A Shelby Cobra would also be in the mix.

Who's your favourite racer?

For the deceased, it's Jim Clark, simply because I'm fascinated by his successes and the records he set. Anyone who doesn't understand that is welcome to

watch the 1965 season. I also like his company cars, they are beautiful to say the least.

Of the living drivers, Mirko Bortolotti. This gentleman is a factory driver for Lamborghini and therefore competes in GT3 racing. He recently won the DTM.

Beer or champagne?

Scotch. Then whisky from Scotland or Ireland. For a change, distilled alcohol on beer mash,



aged for at least years in wooden barrels and preserved by peat smoke. Okay, then beer.

The Caterham Car Club

I became aware of the club through Nils - greetings. Besides the dialogue, I also appreciate the know-how. In addition, owning a Caterham has become a full-fledged hobby that is not just limited to driving.

What do you do besides Seven?

First and foremost, spending time with my family or working. Then there's martial arts, cycling, hiking, games and playing the guitar.

Worst moment in the car

In the Caterham: When the engine started to grumble after the engine wash - shame on me.

As a driver in other cars: A trip from the Europapark to Villingen-Schwenningen in my then Clio. It was raining and dark. In a bend with a dip, several cars with their lights on came towards me. Thanks to the rain and the angle of the light, I couldn't see anything for about 15 seconds, not even the edge of the road. The only thing I could make out was a signpost on the right-hand side of the road. So I stayed about 2 metres to the right of it, luckily there was a road.

As a passenger: At the age of 18, returning from Stuttgart to VS after a concert. It tends to be foggy there at night. Visibility less than 100 metres. And the driver thought he was going 200 km/h. Luckily nothing happened ...



Veranstungskalender 2025

JANUAR 2025

Dienstag, 07. Januar

DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

FEBRUAR

Sonntag, 02. Februar

SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

MÄRZ

Dienstag, 04. März

DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

APRIL

Sonntag, 06. April

Saison-Eröffnung 2025 Süd

Sonntag, 06. April

SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 26. April

SMRC - Circuit de Chenevières

MAI

Dienstag, 06. Mai

DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 09. bis Sonntag, 11. Mai

ADAC Hockenheim Historic

Samstag, 10. Mai

SMRC - Tazio Nuvolari (I)

Dienstag, 13. Mai

SMRC - Autodromo Internazionale del Mugello (I)

Freitag, 16. bis Sonntag 18. Mai

Taffia Fish & Chip Run 2025

JUNI

Sonntag, 01. Juni

SonnTalk, unser virtuelles Treffen*w

Donnerstag, 12. Juni

SMRC - Circuit de Chenevières (F)

Freitag, 13. bis Sonntag 15. Juni

Nürburgring Classics

Donnerstag 12. bis Sonntag 15. Juni

Frühlingstreffen im Hotel Golf de Clervaux/Luxembourg

Freitag, 13. Juni

Mitgliederversammlung 2024

Dienstag, 17. bis Samstag, 21. Juni

Mille Miglia - Schwarzfahrer

Freitag, 20. Juni

SMRC - Circuit Dijon-Prenois (F)

JULI

Dienstag, 01. Juli

DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 03. bis 06. Juli

Classic Days Le Mans

Samstag, 12. Juli

International Event in Duxford

Donnerstag, 10. bis Sonntag, 13. Juli

Goodwood Festival of Speed

AUGUST

Freitag, 01. bis Sonntag, 03. August

Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Samstag, 02. August

SMRC - Hockenheimring (D)

Sonntag, 10. August

SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 17. August

SMRC - Airfield Zweibrücken

Sonntag, 31. August

British Car Meeting, Mollis

SEPTEMBER

Dienstag, 02. September

DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 06. September

SMRC - Circuit de Chambley (F) (alternativ 20. September)

Donnerstag, 04. bis Sonntag 14. September

Meet Your Maker mit Visit Factory Dartford X

Freitag, 12. bis Sonntag, 14. September

Goodwood Revival

OKTOBER

Sonntag, 07. Oktober

SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

Samstag, 11. Oktober

SMRC - Anneau du Rhin (F)

NOVEMBER

Dienstag, 04. November

DiensTalk, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 07. Dezember

SonnTalk, unser virtuelles Treffen*

*) Link siehe forum.caterhamcar.club

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

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

2024 MOTORSPORT CALENDER

caterhamcars.com/en/motorsport/championships

CST Trophy

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

Seven-Treffen

www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

www.isos.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

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.

