



NO. 47 - 07/2023
Das Markenmagazin für Freunde von
The brand magazine for friends of

CATERHAM

SEVEN 340



Der neue SEVEN 340 S
ab € 54.400,--
incl. 19% MwSt



Unseren großen Showroom
erreichen Sie in nur 3 Minuten
von der A3 Ausfahrt
Dierdorf



LARS HOFFMANN ist zweifacher
Britischer CATERHAM MOTOR-
SPORTS CHAMPION und wird Sie
umfangreich beraten



LARS HOFFMANN
SPA - LA SOURCE

CATERHAM Deutschland GmbH
Sportfahrzeuge • Verkauf • Service • Motorsport-Event
Königsberger Straße 25
56269 Dierdorf

Tel.: +49 2689 95818 0
Mob.: +49 175 5644 011
Mail: info@caterham.de

Impressum:

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

Für den Inhalt und das Copyright der Anzeigen sind allein die 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. 48 - Oktober 2023: 10. September 2023

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.

© 2023 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:

Wenn der Nürburgring ruft	4
Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens	6
Andy's Blog.....	8
Das Seven - Tagebuch.....	8
News and Events.....	10
Frühlingstreffen 2024.....	10
Handbücher, Serviceheft und Aufbauanleitungen	10
Race4friends.....	11
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	11
Wie ich zu meinem Caterham fand.....	12
Rutschende Vierpunktgurte - nie wieder	18
Ein Wochenende im Harz	20
SPECIFICATION SHEET SUPER SEVEN Baujahr 1971 bis 1973.....	23
Sonntags? Mosel-Tour	24
Nach Hause kommen.....	26
Portmeirion.....	28
Die Fahrt im Caterham an der Küste von Wales	32
Die dritte Bremsleuchte.....	36
Veranstaltungskalender 2023.....	42



Front Cover:

Stefan Wächter:
Die Sieben in der Nase



Rear Cover:

Stefan Wächter:
Quer geht auch

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung
für schwerstkranke Kinder

CATERHAM - NEWS - TICKER

Wenn der Nürburgring ruft ...

Der Nürburgring ist für CATERHAM DEUTSCHLAND ja quasi zur zweiten Heimat geworden. Unzählige Drift-Events wurden und werden hier durchgeführt.

Das verpflichtet dann aber auch beim alljährlichen GRIP-Event vor Ort zu sein.

Das GRIP-Festival am Nürburgring ist immer wieder ein spektakuläres Ereignis für Motorsport- und



When the Nürburgring calls ...

The Nürburgring has virtually become a second home for CATERHAM DEUTSCHLAND. Numberless drift events have been and will be held here.

But that also obliges us to be there for the annual GRIP event.

The GRIP Festival at the Nürburgring is always a spectacular event for motorsport and car en-

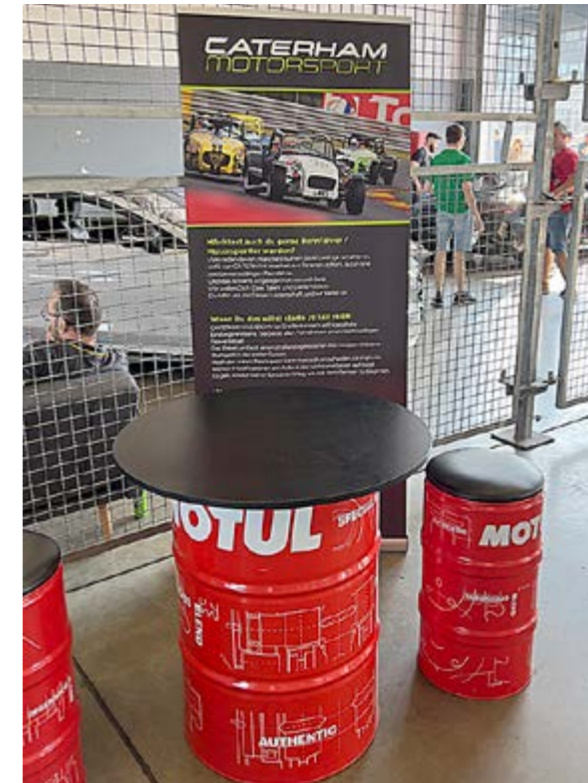
Autoenthusiasten! Mit einer beeindruckenden Vielfalt an Fahrzeugen, spannenden Drifts und actiongeladenen Shows bietet das Festival eine unvergessliche Show mit Supersportwagen, Offroad-Fahrzeuge bis hin zu klassischen Rennwagen.

Und mitten drin CATERHAM DEUTSCHLAND in einer Box, um die neuen Seven zu präsentieren.

Viele Besucher aus der Drift-Szene lächeln erst einmal, wenn sie in die Box kommen und die kleinen Seven im Vergleich zu den „aufgemotzten“ Driftfahrzeugen dieses Events sehen.

Erst wenn man sie in ein Gespräch verwickelt und ihnen die technischen Daten etwas näher bringt, wandelt sich bei fast allen das müde Lächeln in ein interessantes Staunen.

Wieder ein paar Jungs angefixt?



thusiasts! With an impressive variety of vehicles, exciting drifts and action-packed shows, the festival offers an unforgettable show with super sports cars, off-road vehicles through to classic racing cars.

And in the middle of it all, CATERHAM DEUTSCHLAND in a box to present the new Seven models.

Many visitors from the drift scene first smile when they come into the pits and see the small Seven compared to the „souped-up“ drift cars at this event.

Only when you engage them in a conversation and give them a little more information about the technical data, do almost all of them turn from tired smiles to interested amazement.

Got a few guys hooked again?



SAVE THE DATE

10.-28.01.24

LICENSE
on ICE

OFFIZIELLE Übersetzungstabelle

WIE sind OLDTIMER-ANZEIGEN ZU INTERPRETIEREN

Was geschrieben steht - was gemeint ist ...

- Seltenes Modell - Niemand mochte es, als es neu war
- Ältere Restaurierung - Man sieht nicht, dass es restauriert wurde
- Der Motor muss überholt werden - er ist seit 30 Jahren nicht mehr bewegt worden
- Benötigt kein Öl - läuft einfach durch
- Kein Rost - Karosserie und Kotflügel fehlen
- Schrott - Es ist zu schlecht, um zu lügen
- Ein Besitzer - Konnte nie verkauft werden
- Keine Zeit zum Komplettieren - Kann nirgendwo Teile finden
- Braucht Innenausstattung - Sitze sind weg
- Überholter Motor - Hat neue Zündkerzen
- Kann laufen - Ist aber noch nie gelaufen
- Niedriger Kilometerstand - Zum dritten Mal genullt
- Viele neue Teile - Geht immer wieder kaputt
- 29 Schichten Handlackiert - So viel war nötig, um den Rost zu verdecken
- Sauber - Er hat gestern im Regen gestanden
- Bestes Angebot - Ungefähr das, was ich zu bekommen erwarte
- Immer langsam gefahren - Wird nicht schneller fahren
- Preisträger - 3 mal in Folge die Pech-Trophäe
- 25 Jahre gelagert - unter einem Baum
- Ein echter Hingucker - Orange mit lila Kotflügeln
- Leichte Restaurierung - Die Teile fallen Dir entgegen
- Vorführbereit - Gerade gewaschen
- Top gut - Nur undicht, wenn es regnet
- Gute Investition - kann nicht mehr abgeschrieben werden.



Was ist das für ein Ventil?

What is this valve?

Die Heizung ...

The heating ...

Ach, deshalb immer die heißen Füße ...

Oh, that's why my feet are always so hot ...

OFFICIAL CONVERSION CHART

HOW TO INTERPRET

ANTIQUÉ CAR ADS

IF IT SAYS:

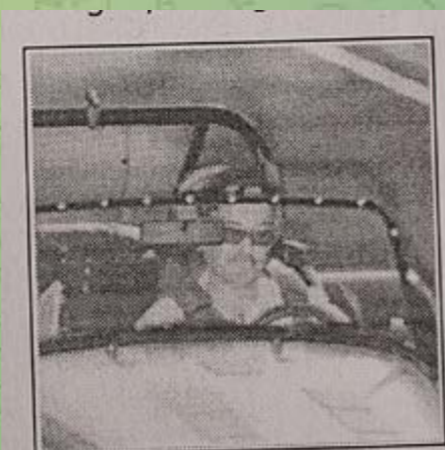
IT REALLY MEANS:

- Rare model..... Nobody liked them when new either
- Older restoration..... Can't tell it's been restored
- Needs engine work..... It's been frozen for 30 years
- Uses no oil..... Just throws it out
- No rust..... Body and fenders missing
- Rough..... It's too bad to lie about
- One owner..... Never been able to sell
- No time to complete..... Can't find parts anywhere
- Needs interior..... Seats are gone
- Rebuilt engine..... Has new spark plugs
- May run..... But it never has
- Low mileage..... Third time around
- Many new parts..... Keeps breaking down
- 29 coats hand-rubbed paint... Needed that much to cover rust
- Clean..... It sat out in the rain yesterday
- Best offer..... About what I expect to get
- Always driven slowly..... Won't go any faster
- Prize winner..... Hard luck trophy 3 times in a row
- Stored 25 years..... Under a tree
- Real show stopper..... Orange with purple fenders
- Easy restoration..... Parts will come off in your hand
- Ready to show..... Just washed it
- Top good..... Only leaks when it rains
- Good investment..... Can't depreciate any more

Regen - Rain



Kleinster Wendekreis?
Smallest turning circle?



Das teuerste Foto!!!

The most expensive photo!!!

Andy's Blog

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



100 Jahre LeMans Classic, 50 Jahre
Caterham Cars, 50 Jahre Oldtime Grand
Prix Nürburgring, 40 Jahre Caterham &
Lotus 7 Club ...

Das Jahr der Feste.

Trotzdem schaffen wir es, uns auch
zu noch so kleinen Treffen, so genannten
Blümchenpflücker-Touren, zu treffen.

Die Touren sind flott, das Wetter hat
bis jetzt immer mitgespielt, sogar die
Grillwurst bei CATERHAM DEUTSCH-
LAND hat uns gewartet. Was will man
mehr?

CATERHAM Seven 170, 340, 600,
2000, ... da fehlt nur noch einer - der 485.

Hoffen wir, das dieses Top-Modell
auch für's Festland seine Zulassung wie-
der bekommt. Die Warteliste ist lang ...

50 Jahre Caterham - die Tour ...

Portmerion fällt ins Wasser, ausge-
bucht an unserem Termin. Lassen wir
es ganz oder machen trotzdem einen
Abstecher? Das werden wir intern festle-
gen. Der Weg nach Westbury ist sowie-
so lang; dann unterteilen wir die Strecke
etwas südlicher.

Wie flexibel sind wir, wenn wir den
neu vorgestellten Caterham sehen?

Es erinnert alles irgendwie ans Jahr
1973 und 1995.

Und nun 2023? Wir hoffen, das auch
diesmal der Seven wieder überlebt.

Das Seven - Tagebuch

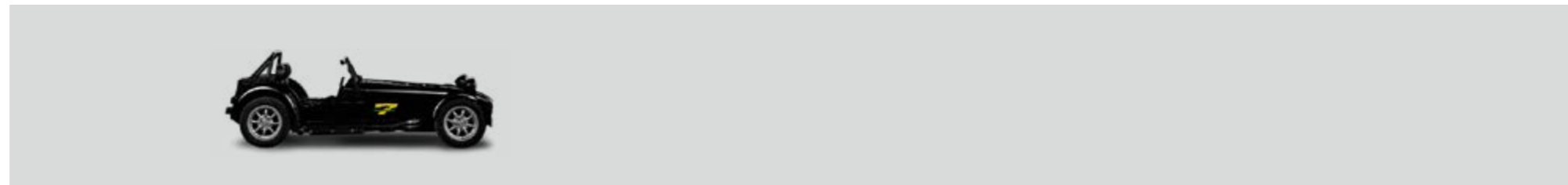
Von Martin Stather

Wenn man wie ich schon Rentner ist, kann man morgens auch schon mal aus-
schlafen. Während der Rest der Familie zur Arbeit oder in die Schule geht, drehe
ich mich genüsslich nochmal um und schon träumt man Dinge, die einem nach
dem Aufwachen komplett verrückt erscheinen.

Oder etwa doch nicht?

Im Mai bin ich mit dem Seven in Britannien gewesen; ich wollte mal wieder alte
Freunde besuchen. Ein Besuch in Dartford ist natürlich Pflicht. Und wen treffe ich
da, als ich gerade aussteige? Bob Laishley! Etwas abschätzig begutachtet er mei-
ne alte Serie 2 und prompt lädt er mich auf eine Tasse Tee ein. Wir sprechen über
zukünftige Projekte und den E-Caterham, der in der Pipeline ist. Fahrer-fokus-
siert, Leichtgewicht, Beschleunigung auf 100km/h in 4 Sekunden. Okay, der geile
Lärm ist Vergangenheit, außerdem müssen die ständig neuen Sicherheitsbestim-
mungen in aller Welt eingehalten werden, die Tage offener Autos sind bereits an-
gezählt. Konsequenterweise wird darüber nachgedacht, Airbags standardmäßig
einzubauen, etwas mehr Platz zu schaffen, die Leute bekommen Kinder und ver-
kaufen ihren Caterham für ein Tin Top, da kann man doch nicht tatenlos zusehen,
der japanische Eigner möchte schließlich Umsatz machen, kann man verstehen.

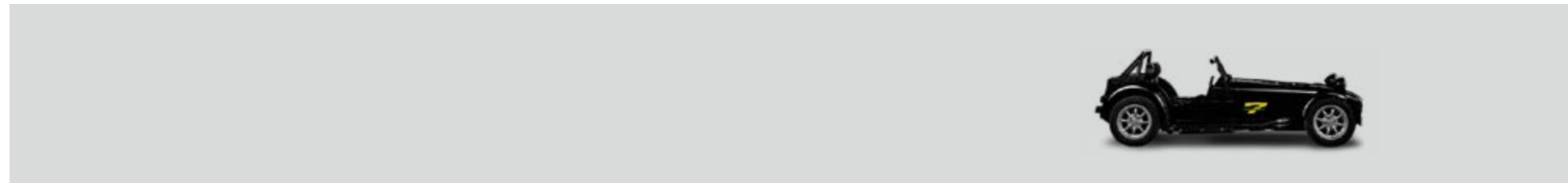
Also wird der Brain-Trust angeworfen, der Innenraum noch etwas vergrößert.



Das Einsteigen erleichtert, auch unsere Senioren wollen noch Caterham fahren.
Stoßstangen vorn und hinten, der Ami mag keine angeknautschten Blechteile, Si-
cherheit geht vor, also fehlt noch ein festes Dach, das optional natürlich versenkt
werden kann. Vorerst.

Das alles erfordert natürlich andere Produktionskapazitäten - die neue Pla-
nung sieht die gute alte Fertigungsstraße vor, die Henry Ford erfunden hat, am
Band laufen Testosteron-optimierte E-Caterhams en gros in die Welt hinaus. Das
hat natürlich seinen Preis. Der Neue bekommt den Namen „Emilia“, das Konzept
Seven wird verkauft und nun in Korea von Hyundai produziert, bleibt dort jedoch
nicht allzu lange im Programm, da er ein Nischendasein führt.

Bob Laishley grinst, mir ist ganz schwummrig, war da was im Tee? Ich verab-
schiede mich, steige in meinen Seven und lasse mir den Duft von Fish und Chips
an der nächsten Ecke um die Nase wehen und...



„Steh´ endlich auf!“ blökt mir meine Frau ins Ohr, „du musst mich heute zur
Arbeit fahren!“ Noch ganz verwirrt werfe ich die Decke von mir - was ein Alp-
traum, 50 Jahre Caterham sind für uns definitiv noch lange nicht genug!

(to be continued)

Dear Diary

*If you're already a pensioner like me, you can sleep late in the morning.
While the rest of the family goes to work or school, I roll over and dream
things that seem completely crazy when I wake up.*

Or do they?

*In May, I took the Seven to Britain to visit old friends. A visit to Dartford is
a must, of course. And who do I meet when I get off the car? Bob Laishley!
He looks at my old Series 2 somewhat disparagingly and promptly invites
me in for a cup of tea. We talk about future projects and the E-Caterham
that's in the pipeline. Driver-focused, lightweight, acceleration to 60 mp/h
in 4 seconds. Okay, the horny noise is a thing of the past, plus the ever-
changing safety regulations around the world have to be met, the days
of open-top cars are already numbered. Consequently, they are thinking
about installing airbags as standard, creating a little more space, people are
having children and selling their Caterham for a tin top, you can't just stand
by and do nothing, the Japanese owner wants to make a profit, you can
understand that.*

*So the brain trust is fired up and the interior is enlarged a little. Getting
in is made easier, even our seniors still want to drive a Caterham. Front*

*and rear bumpers, the Yank doesn't like crumpled sheet metal parts, safety
first, so a fixed roof is still missing, which can of course be lowered as an
option. For the time being.*

*Of course, all this requires different production capacities - the new
plan envisages the good old production line invented by Henry Ford, with
testosterone-optimised E-caterhams being produced en masse on the
assembly line. Of course, this has its price. The new car is named „Emilia“,
the concept Seven is sold and now produced in Korea by Hyundai, but
it doesn't remain in the range there for too long because it leads a niche
existence.*

*Bob Laishley grins, I feel dizzy, was there something in the tea? I say
goodbye, get into my Seven and let the smell of fish and chips waft around
my nose at the next corner and...*

*„Get up now!“ my wife bleats in my ear, „you have to drive me to work
today!“ Still confused, I throw off the blanket - what a nightmare, 50 years
of Caterham are definitely not enough for us!*

(to be continued)

Andy's Blog

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



100 years of LeMans Classic, 50
years of Caterham Cars, 50 years of
Oldtime Grand Prix Nürburgring, 40
years of Caterham & Lotus 7 Club ...

The year of celebrations.

Nevertheless, we manage to get
together for even the smallest of mee-
tings, so-called flower-picking tours.

The tours are brisk, the weather
has always cooperated so far, even
the grilled sausage at CATERHAM
DEUTSCHLAND has been waiting for
us. What more could you want?

CATERHAM Seven 170, 340, 600,
2000, ... only one is missing - the 485.

Let's hope that this top model will
get its licence for the mainland again.
The waiting list is long ...

50 Jahre Caterham - die Tour ...

Portmerion falls through, fully
booked on our date. Do we leave it
altogether or do a detour anyway?
We will decide that internally. The way
to Westbury is long anyway; then
we'll divide the route a bit more to the
south.

How flexible are we when we see
the newly vopresented Caterham?
It's all kind of reminiscent of 1973 and
1995.

And now 2023? We hope that
Seven will survive again this time.

News and Events

Frühlingstreffen 2024

Nach dem Auftakt des Harz-Frühlingstreffen 2023 entstand sofort er bei vielen Teilnehmer der Wunsch so ein Treffen auch 2024 zu wiederholen. Da das Treffen im Harz viel zu kurz war beginnen wir diesmal schon am Donnerstag. Und Jahreszeitmäßig verschieben wir das Treffen auf etwas später, nämlich zwischen



Himmelfahrt und Pfingsten in der Hoffnung, noch besseres Wetter zu erwischen. Somit findet das Treffen von Donnerstag, den 23. bis Sonntag 26. Mai 2024 statt. Als Hotel haben wir uns das Rebhan's Business und Wellness Hotel in 96342 Stockheim - Neukenroth ausgesucht. Hier haben ausreichend Zimmer für den Event in 2024 zum Preis von 2023 vorreserviert. Die Buchungen erfolgen wie immer über unseren Shop, Stromierung ist bis ca. 8 Tage vorher möglich. Die ersten Buchungen sind erfolgt.

little later, between Ascension Day and Whitsun, in the hope of getting better weather. So the meeting will take place from Thursday 23 to Sunday 26 May 2024. We have chosen Rebhan's Business and Wellness Hotel in 96342 Stockheim - Neukenroth as our hotel. Here we have pre-booked enough rooms for the event in 2024 at the price of 2023. As always, bookings can be made via our shop. Cancellations are possible up to 8 days before the event. The first bookings have been made.

Spring Event 2024

After the start of the Harz Spring Meeting 2023, many participants immediately wanted to repeat such a meeting in 2024.

As the Harz meeting was far too short, this time we will start on Thursday.

And due to the time of year, we are moving the meeting to a

Race4friends



Bei Race4Friends geht es darum Körperlich und Geistig eingeschränkten Menschen eine Freude zu machen. Wir geben ihnen die Möglichkeit in einem echten Rennwagen den legendären Nürburgring als Beifahrer zu erleben.

Im Renntempo geht es einige Runden über diese legandäre Rennstrecke. Eine große Auswahl an Rennwagen macht es möglich das für jeden Teilnehmer das passende Fahrzeug dabei ist.

Einige Mitglieder des Caterham Car Clubs haben sich mit Ihrem Seven bei Race 4 Friends am Nürburgring um Menschen mit Beeinträchtigung eine Freude zu machen und wir hoffen das sie angenommen werden.

Race4Friends is all about bringing joy to physically and mentally impaired people. We give them the opportunity to experience the legendary Nürburgring as a co-driver in a real racing car.

You will drive a few laps around this legendary race track at racing speed. A large selection of racing cars makes it possible to find the right vehicle for every participant.

Some members of the Caterham Car Club have joined Race 4 Friends at the Nürburgring with their Seven to give people with disabilities a treat and we hope they will be accepted.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder
We welcome our new members

Alexander Maier - Wüstenroth

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?

Handbücher, Serviceheft und Aufbauanleitungen

Caterham Cars bietet jetzt auf Ihrer Homepage jetzt Downloads für Handbücher, Serviceheft und Aufbauanleitungen an:

<https://www.caterhamcars.com/de/aftersales/owners-downloads>

Handbooks, Service Records and Assembly Instructions

Caterham Cars now offers downloads for Owner Handbooks, Service-records and Assembly Instructions on their homepage:

Buchvorstellung Book Presentation



BROOKLANDS BOOKS
ISBN: 9781855209022

Wie ich zu meinem Caterham fand

Text und Bilder von Florian Pfaff

Den ersten Kontakt mit einem Super Seven hatte ich, wie die meisten wohl auch, in ihrer Kindheit über Modellautos und Kartenspiele. Es gab die protzigen, großen und getunten Autos und ein paar automobile Puristen, die mich damals schon begeistert haben. Diese Kindheitsträume von einem eigenen Sportwagen und speziell einem Super Seven sind zwar nie in Vergessenheit geraten, wohl aber aus dem Fokus.

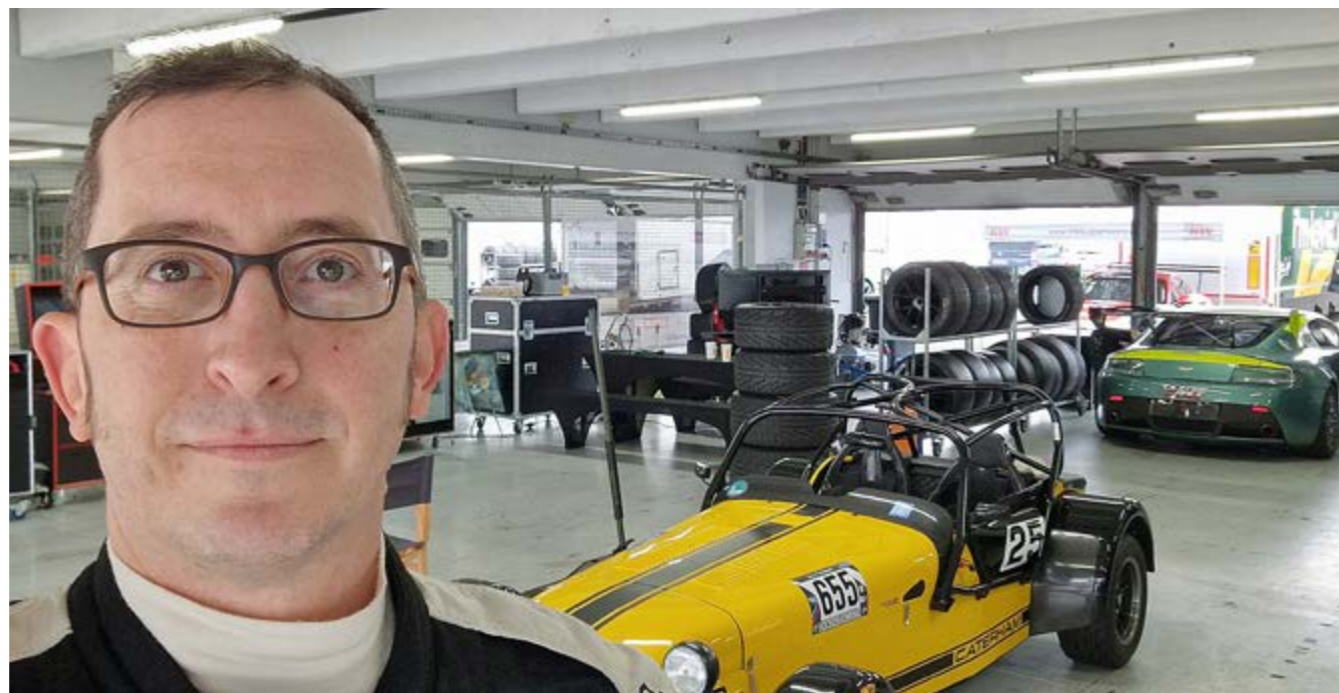
Mit dem Führerschein kamen erst einmal klassische italienische Roller in die Garage (einen brauchte man immer zum Fahren, die anderen zum Basteln und Restaurieren) und die ersten eigenen Autos waren dann eher gebrauchte Alltagsautos der gängigen Hersteller (VW Polo, MB W123, BMW E32) und als Student auch das bekannte Öffi-Ticket als Ersatz für die individuelle Mobilität. Zwar konnte ich durch meine Arbeit immer sehr attraktive (Sport-)Fahrzeuge fahren und durfte durch familiäre Bande auch den ein oder anderen Sportwagen bewegen, jedoch war der kleine leichte Flitzer von der Insel immer präsent.

Mit dem Berufsleben hat sich dann auch sehr schnell die automobilen Leidenschaft kanalisiert und zumindest ein englisches Spaßauto (Mini One) hervorgebracht, welches durch diverse Kombis für den Familiengebrauch ergänzt wurde.

Als mich dann vor einigen Jahren ein Freund fragte, ob ich mit zur Caterham Drift Experience an den Nürburgring möchte, musste ich natürlich nicht lange überlegen, da dies schon lange auf meiner Agenda stand. Die erste Sitzprobe gepaart mit der ersten Fahrt haben das Feuer, welches ja schon immer für dieses Auto gelodert hat, vollkommen zum Durchbrennen gebracht. Das Fahrgefühl und Handling waren so sportlich und phänomenal (das brauche ich euch ja eigentlich nicht erzählen, ihr wisst es ja selber!), dass ich unbedingt ein eigenes brauchte.

Also wurde recherchiert und geschaut, wobei das Angebot an alten Fahrzeugen immer sehr überschaubar war. Daher ist dann der Wunsch eines Neuwagens über Caterham Deutschland entstanden.

Man wurde zwar von einigen Freunden und Kollegen schräg angeschaut, da diese eher in Richtung eines 911s,



How I found my Caterham

My first contact with a Super Seven, like most of us, was through model cars and card games in childhood. There were the ostentatious, big and tuned cars and a few automotive purists that excited me even back then.

These childhood dreams of having my own sports car and especially a Super Seven have never been forgotten, but they have been out of focus.

When I got my driving licence, I first had classic Italian scooters in the garage (one was always needed for driving, the others for tinkering and restoration) and the first cars I owned were rather used everyday cars from the usual manufacturers (VW Polo, MB W123, BMW E32) and, as a student, the well-known public transport ticket as a substitute for individual mobility. Although I was always able to drive very attractive (sports) cars through my work and was also allowed to drive the odd sports car through family ties, the little light runabout from the island was always present.

With my professional life, my automotive passion was quickly channelled into at least one English fun car (Mini One), which was supplemented by various station wagons for family use.

When a friend asked me a few years ago if I would like to go to the Caterham Drift Experience at the Nürburgring, I didn't have to think twice, as it had been on my agenda for a long time. The first seat test paired with the first drive completely lit the fire that had always been burning for this car. The driving experience and handling were so sporty and phenomenal (I don't really need to tell you that, you know it yourself!) that I absolutely had to have one of my own.

So I researched and looked at, but the range of old cars was always very limited. That's why I decided to buy a new car through Caterham Germany.

Some of my friends and colleagues looked at me askance because they were more like 911s,

Boxters, SLKs oder amerikanischer PS-Boliden gingen. Klar, ein Porsche, Mercedes AMG oder Mustang haben mehr PS und vielleicht mehr Komfort, aber an solchen Autos hat man sich schon satt gesehen und sie sind halt (leider) auch nichts mehr Besonderes. Und ich wollte einfach ein Fahrzeug, das nicht an jeder Straßenecke steht, sondern aus der Masse heraussticht und nichts Alltägliches ist.

Während meines Suchens bin ich auch über „License to Race“ gestolpert, da hier die Möglichkeit bestand, einen Caterham auf der Rennstrecke zu bewegen. Schließlich hatte ich ja meine Rennlizenz und wollte ein Fahrzeug haben, welches auch abseits der öffentlichen Straßen gut funktioniert. Das war dann meine erste Trackday-Erfahrung mit einem Caterham und auch mit Ralf und seinem Team. Der Caterham war fantastisch auf dem Hockenheimring zu fahren und die Betreuung professionell, man setzte sich ins Auto, hatte Spass und musste sich um nichts kümmern. Wichtig war mir auch, meine fahrerischen Fähigkeiten auszubauen und durch die Tipps und Erfahrungen von Ralf zu profitieren, welcher eine lange Historie im Motorsport hat. Schließlich möchte man sich ja immer verbessern und den Umgang mit Auto und Material optimieren.

Mit der Erfahrung vom Hockenheimring bin ich dann im August 2020 nach Neuwied gefahren und habe mir meinen Caterham bei Kurt konfiguriert und bestellt. Die Kreuze wurden sehr einseitig gesetzt, schließlich sollte es ein Spaßauto sein, daher habe ich mich eher auf die sportlichen Extras konzentriert (kleine Anmerkung: einige Personen konnten nicht glauben, dass man ein Auto ohne Türen und Frontscheibe bestellen kann und haben dies als Scherz aufgefasst, bis sie das Auto in Realität gesehen haben).

Und jetzt kommt der harte Teil der Geschichte (sowohl für mich als auch für das Team von Caterham Deutschland): Warten auf die Auslieferung, welche auf Mitte 2021 terminiert worden ist. Durch Brexit und Corona sind aber die Bestellungen in die Höhe gegangen, leider im selben Zug auch die Lieferfähigkeit nach unten, welches zu Verschiebungen des Termin immer weiter nach hinten geführt hat. Das Warten wurde dann mit diversen Teilnahmen bei „License to Race“ überbrückt, sowohl in Deutschland auch als Frankreich auf dem Anneau du Rhin. Hier habe ich auch die anderen „Agenten“ vom License to Race-Track Team kennen und schätzen gelernt, da man sich natürlich nicht nur auf der Rennstrecke getroffen hat, sondern auch vor und nach der Rennstrecke Zeit miteinander verbracht hat (die Restaurant- bzw. Hotelauswahl war für das Gesamtgewicht des Fahrzeugs nicht immer förderlich, aber der Genuss sollte ja nicht nur auf die Rennstrecke beschränkt sein).

In der Zwischenzeit hat man natürlich das ein oder andere Mal bei Yvonne, Kurt oder Lars nach dem aktuellen Stand der Produktion gefragt und im September war es dann so weit: Mein Auto war in der Produktion, die Freude groß und die ersten Pläne für Ausfahrten für Ende des Jahres geplant. Das Auto war dann im Oktober fertig, aber leider habe ich mich zu früh gefreut: Fehlende Transportmöglichkeiten von Caterham Ltd. nach Deutschland. Nachdem der Parkplatz in UK mit fertigen



Boxters, SLKs or American horsepower cars. Sure, a Porsche, Mercedes AMG or Mustang have more horsepower and perhaps more comfort, but people have already had their fill of such cars and (unfortunately) they are no longer anything special. And I simply wanted a vehicle that wasn't on every street corner, but stood out from the crowd and wasn't commonplace.

During my search, I also stumbled across „License to Race“, because it offered the opportunity to drive a Caterham on the race track. After all, I had my racing licence and wanted a vehicle that would work well off the public roads. That was my first trackday experience with a Caterham and also with Ralf and his team. The Caterham was fantastic to drive at the Hockenheimring and the support was professional, you sat in the car, had fun and didn't have to worry about anything. It was also important for me to develop my driving skills and to benefit from the tips and experience of Ralf, who has a long history in motorsport. After all, you always want to improve and optimise your handling of the car and the material.

With the experience from the Hockenheimring, I then drove to Neuwied in August 2020 and configured and ordered my Caterham from Kurt. The crosses were set very one-sided, after all it was supposed to be a fun car, so I focused more on the sporty extras (small note: some people couldn't believe that you can order a car without doors and windscreen and took it as a joke until they saw the car in reality).

And now comes the hard part of the story (for me as well as for the team of Caterham Germany): Waiting for delivery, which has been scheduled for mid-2021. Due to Brexit and Corona, however, orders have gone up, and unfortunately, at the same time, the delivery capacity has gone down, which has led to the deadline being pushed back further and further. The wait was then bridged with various participations in „License to Race“, both in Germany and France on the Anneau du Rhin. This is also where I got to know and appreciate the other „agents“ from the License to Race track team, because of course we not only met on the race track, but also spent time together before and after the race track (the choice of restaurant or hotel was not always conducive to the overall weight of the vehicle, but enjoyment should not be limited to the race track).

In the meantime, of course, I asked Yvonne, Kurt or Lars about the current status of production from time to time, and in September the time had come: my car was in production, the joy was great and the first plans for trips were planned for the end of the year. The car was then ready in October, but unfortunately I rejoiced too soon: lack of transport from Caterham Ltd. to Germany. After the car park in the UK was overflowing with finished cars, there was finally

Fahrzeugen überfüllt war, gab es auch endlich eine Überführung nach Neuwied im November. Bei der Nikolausfeier des Caterham Car Clubs im Dezember habe ich dann meinen Caterham das erste Mal in Realität gesehen (Kurt hat mich mit Bildern aus der Produktion und der Überführung immer auf dem Laufenden gehalten) und habe Probe gegessen. Jetzt hat sich die Zulassungsbehörde in Darmstadt quer gestellt und immer neue Gründe gefunden, weswegen mein Auto noch nicht zugelassen werden konnte. Kurz vor Weihnachten hat Kurt dann schon mal meinen Caterham ausgeliefert und ich konnte die ersten Meter selber in die Garage fahren. An Silvester hatte ich endlich meine Zulassung und habe die erste kleine Ausfahrt gemacht (O-Ton: der sitzt da glücklich wie Graf Koks in seinem Auto).

Die nächste Ausfahrt war aber dann nicht mit meinem eigenen Auto, sondern das Icedriften mit License to Race am Katschberg in Österreich (das Jahr davor war ich zwar angemeldet, aber durch Corona musste diese Veranstaltung abgesagt werden). Hierzu habt Ihr ja bereits meinem Artikel im Tiefflieger Nr. 41 lesen können. Im Frühjahr war mein Caterham dann auch soweit eingefahren und mit einigen Modifikation durch das Team von Ralf optimiert, dass ich das erste Mal mit meinem eigenen Auto auf die Rennstrecke konnte. Zum Einfahren war ich auf dem Hockenheimring und dann ging es im Juni nach Zolder bzw. Juli zum Anneau du Rhin bevor das „Saisonfinale“ im Oktober wieder auf dem Hockenheimring war. Das Angenehme bei den Trackdays, welche nicht vor der eigenen Haustüre sind, ist der Service, den man bei License to Race dazu buchen kann: Ich bringe das Auto nach Hockenheim, dort wird es nochmal durchgecheckt, im geschlossenen Autotransporter zur Rennstrecke gebracht, vorbereitet, während des Tages immer wieder überprüft und nach dem Einsatz und Rücktransport final gecheckt und professionell gereinigt (was bei dem hartnäckigen Gummiabrieb auch sehr nötig ist). An der Rennstrecke wird eine eigene Box bzw. Hospitality angemietet, wodurch auch die Erholung bzw. Pausen in angenehmer Umgebung gewährleistet werden. Auch vermeintliche Kleinigkeiten, welche ablenken bzw. beim Selbermachen viel Zeit und Konzentration kosten, werden übernommen wie zum Beispiel der korrekte Gurtverlauf über das HANS-System, die Kontrolle und Anpassung des Reifen drucks etc. Gerade bin ich in der Planung für dieses Jahr und die Teilnahme für den Nürburgring im Juni ist bereits gebucht. Ich würde mich sehr freuen, wenn noch weitere Caterhams an den Events teilnehmen würden. Wer also noch Lust und Zeit hat, den einen oder anderen Trackday aktiv mitzuerleben, kann ja Ralf von License to Race oder Kurt kontaktieren.

Was natürlich unbedingt noch erwähnt werden muss: Der Caterham Car Club! Ich bin dem Club und seinen Mitgliedern sehr dankbar für die herzliche Aufnahme und die tolle Unterstützung. Die Gespräche bei den Veranstaltungen waren immer eine große Freude und Hilfe. Ich kann unsere Ausfahrt zum Caterham-Jubiläum nach England kaum abwarten und freue mich schon wie ein kleines Kind darauf (hier schließt sich wieder Kreis mit meinen Anfängen bezüglich dieses Autos, aber es ist eine ehrliche, motivierende und entspannende Freude!).



a transfer to Neuwied in November. At the St. Nicholas party of the Caterham Car Club in December I saw my Caterham in reality for the first time (Kurt always kept me up to date with pictures from the production and the transfer) and took a test drive. Now, the registration office in Darmstadt has been trying to find new reasons why my car could not be registered yet. Shortly before Christmas, Kurt delivered my Caterham and I was able to drive the first few metres into the garage myself. On New Year's Eve, I finally had my registration and went for my first little drive (in his own words: he's sitting there happy as a cokehead in his car).

The next event was not with my own car, but the ice driften with License to Race at Katschberg in Austria (the year before I had registered, but Corona had to cancel this event). You have already read my article on this in Tiefflieger No. 41. In spring, my Caterham was run in by Ralf's team and optimised with some modifications so that I could go to the race track with my own car for the first time. I went to the Hockenheimring for the run-in, then to Zolder in June and to the Anneau du Rhin in July, before returning to the Hockenheimring in October for the „season finale“. The nice thing about the trackdays that don't take place on your own doorstep is the service you can book with License to Race: I bring the car to Hockenheim, where it is checked through again, brought to the track in an enclosed car transporter, prepared, checked through again and again during the course of the day and finally checked and professionally cleaned after use and return transport (which is also very necessary in view of the stubborn rubber abrasion). At the race track, a separate box or hospitality is rented, which also guarantees rest and breaks in pleasant surroundings. Even supposed little things that are distracting or cost a lot of time and concentration when doing it yourself are taken care of, such as correct belt routing via the HANS system, checking and adjusting tyre pressure, etc. I am currently planning for this year and the participation for the Nürburgring in June is already booked. I would be very happy if more Caterhams would participate in the events. So if you still have time and want to actively participate in one or the other trackday, please contact Ralf from License to Race or Kurt.

Of course, something else that absolutely has to be mentioned: The Caterham Car Club! I am very grateful to the club and its members for the warm welcome and the great support. The discussions at the events were always a great pleasure and help. I can't wait for our trip to England for the Caterham anniversary and am looking forward to it like a little child (here I come full circle again with my beginnings regarding this car, but it is an honest, motivating and relaxing joy!).

Rutschende Vierpunktgurte – nie wieder

Text und Bilder von Michael Fromm

Es war vom ersten Tag an ein Ärgernis bei meinem neuen Caterham, dass sich die serienmäßigen Vierpunktgurte während der Fahrt an den Schulternschnallen ständig von selbst lockern. Ich hatte jedoch bald keine Lust mehr, sie während der Fahrt andauernd wieder festzuziehen, wollte aber nur wegen dieses Problems auch nicht gleich andere Gurte kaufen.

Gurtstopper

Daraufhin habe ich über verschiedene technische Lösungen für eine Rutschbremse nachgedacht. Diese sollte einfach und leicht entfernbar sein sowie die Gurtstruktur intakt lassen. Deshalb hatte ich Löcher im Gurt oder Veränderungen an der vorhandenen Schnalle von vornherein ausgeschlossen. Eine Möglichkeit besteht darin, eine Art Stopper am losen Gurtende anzubringen, der das Lockern verhindert. Er sollte leicht verstellbar und optisch unauffällig sein. Irgendwann habe ich etwas sehr Preiswertes gefunden, was sich inzwischen sehr bewährt hat (amazon.de/dp/B0B12JJSPB oder ähnliche). Auf den ersten Blick sieht es so aus, als ob es zum Original-Gurt gehört – na ja, fast.

Es handelt sich um eine Gurtklemme aus schwarzem Plastik, die man zur Erst-Montage an einer Seite öffnen kann (Abb. 1, roter Pfeil). Achtung: Das Teil passt für eine Gurtlage, also nur am losen Gurtende befestigen. Beim Gurtanlegen werden die Gurtenenden wie üblich angezogen und dann die Gurtklemmen bis direkt unter die Schulternschnallen geschoben und geschlossen – dass alles natürlich nur beim ersten Mal, denn die Gurte verstellen sich von nun an nie wieder von selbst (Abb. 2).

Gurtendenflatterverhinderer

Okay, die Gurtenenden flattern trotzdem im Fahrtwind. Im Caterham-Clubjournal Nr. 45, Seite 38, „Mein neuer Seven – und kleine Basteleien“, hatte ich dafür eine Lösung vorgestellt, die auf je zwei genau zugeschnittenen Klettbandsteifen beruht. Na ja, inzwischen habe ich eine elegantere und robustere Lösung gefunden, die sogar die Caterham-typischen Druckknöpfe besitzt. Es handelt sich um „Kyrio Nylon Duty Belt Keeper“ (amazon.de/dp/B082MGFY9V) (siehe Abb. 2 unten). Da diese zu lang für Sicherheitsgurte sind, muss man die beiden Enden mit den jeweils äußeren Druckknöpfen abschneiden, dann passen die beiden verbliebenen Druckknöpfe perfekt aufeinander (Abb. 3). Damit die Stoffenden nicht ausfasern, sollte man sie an eine Flamme halten. Aber bitte nur ganz kurz und nicht die ganze Wohnung abfackeln.



Slipping four-point belts – never again

It was an annoyance with my new Caterham from day one that the standard four-point seat belts kept loosening themselves at the shoulder buckles while driving. I soon got tired of constantly re-tightening them while driving. However, I did not want to buy other straps only because of this problem.

Strap stopper

I then thought about various technical solutions for a slip brake. This should be simple and easy to remove and leave the belt structure intact. That's why I didn't even think about punching holes into the belt or doing any changes to the existing buckle. One obvious option is to attach a stopper to the loose end of the strap which prevents the belt from loosening. It should be easily adjustable and visually unobtrusive.

At some point I found something very inexpensive that has now proven itself (amazon.de/dp/B0B12JJSPB or similar). Also, it looks as if it belongs to the original belt – okay, almost

It is a belt clip made of black plastic that can be opened on one side for initial installation (Fig. 1, red arrow). Note: The part fits for one belt layer, so only attach it to the loose end of the belt.

When putting on the belt, the ends of the belt are tightened as usual and then the belt clamps are pushed directly under the shoulder buckles and closed – all of this of course only the first time, because from now on the belts will never adjust themselves again (Fig. 2).

Again, belt end keeper

Okay, the loose belt ends still flutter in the wind. In the Caterham Club Journal No. 45, page 39, „My new Seven – and little tinkering“, I presented a solution based on two precisely cut Velcro strips. Well, in the meantime I've found a more elegant and robust solution with Caterham-typical snaps. It is „Kyrio Nylon Duty Belt Keeper“ (amazon.de/dp/B082MGFY9V) (mounted: Fig. 2, below).

Since these are too long for seat belts, one has to cut off the two ends with the respective outer snaps, then the two remaining snaps will fit together perfectly (Fig. 3). To keep the ends of the fabric from fraying, one should hold them up to a flame.

But please only very briefly and don't torch the whole apartment.

Ein Wochenende im Harz

Ein Wochenende mit dem Caterham im Harz klingt nach einer großartigen Idee! Der Harz ist eine wunderschöne Region in Deutschland, die viele landschaftliche Reize zu bieten hat.

Und mit unseren Caterhams, einem wunderbarem Hotel, bestem Wetter und zum Schluß einer herrlichen Blümchenpflücker-Runde haben wir ein perfektes Wochenendes erlebt.

Nächstes Jahr wollen wir das Wochenende um einen Tag verlängern - für noch mehr Blümchenpflücker-Runden.

Bilder von Günter und Andreas

A weekend in the Harz

A weekend with the Caterham in the Harz Mountains sounds like a great idea! The Harz is a beautiful region in Germany that has many scenic attractions to offer.

And with our Caterhams, a wonderful hotel, the best weather and at the end a wonderful flower-picking round, we had a perfect weekend.

Next year we plan to extend the weekend by one day - for even more flower-picking rounds.





SPECIFICATION SHEET SUPER SEVEN

VEHICLE TYPE

2 seater, convertible sports car, no doors.

CONSTRUCTION

Tubular steel space frame
Aluminium panels.
Glass-fibre reinforced plastic nose-cone and wings.

MANUAL TRANSMISSION

Forward speeds:	5	
Ratios - 5th	0.82:1	
4th	1.0 :1	
3rd	1.26:1	
2nd	1.81:1	
1st	3.36:1	
Reverse:	3.87:1	
Clutch actuation:	mechanical	
Clutch diameter:	7.5in	190mm
Final drive ratio:	3.92:1	

BRAKES

Two circuits, split front/rear, with system warning of low fluid level.

Front - Disc Dia:	9in	229mm
Pad Area:	14.7in ²	9500mm ²
Swept Area:	149in ²	96700mm ²
Rear - Disc Dia:	9in	229mm
Pad Area:	14in ²	9030mm ²
Swept Area:	149in ²	96700mm ²

Parking brake operating on rear wheels, actuated by hand lever.

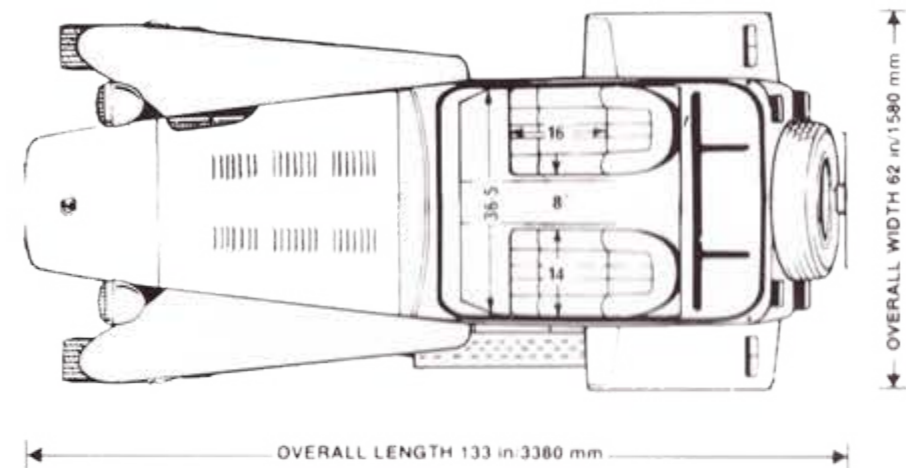
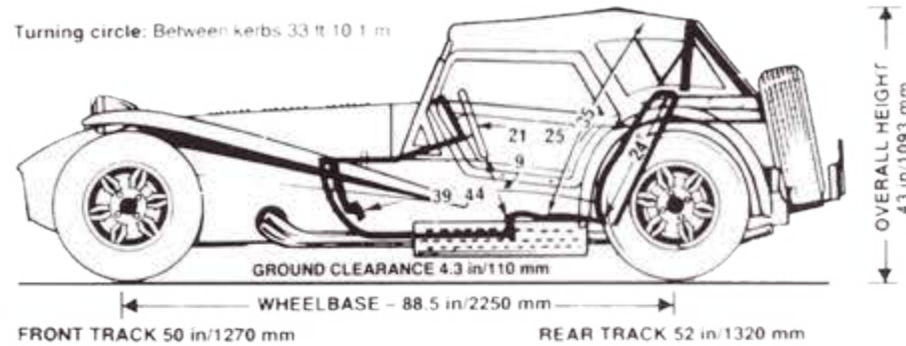
STEERING

Mechanism:	rack and pinion
Turns lock-to-lock:	2.75

SUSPENSION

Front: independent	—	wishbones and anti-roll bar
springs	—	coil
dampers	—	telescopic
Rear: De Dion	—	"A" bracket and radius arms
springs	—	coil
dampers	—	telescopic

Turning circle: Between kerbs 33 ft 10 1/4 in



WHEELS AND TYRES

Standard - Wheels:	5 1/2 J x 13 steel
Tyres:	165 R 13
Optional - Wheels:	6 J x 14 aluminium alloy
Tyres:	185/60 HR 14

ELECTRICAL

12v, negative earth	
Alternator output:	45amp
Battery capacity	40ah.

WEIGHTS

Kerb Weight	1279lb	580kg
Maximum weight:	1808lb	820kg

FLUID CAPACITIES

Fuel tank:	8 gall	36.4 litres
Engine oil (inc. filter):	6.4 pints	3.6 litres
Gearbox oil:	3.3 pints	1.9 litres
Rear axle oil:	1.6 pints	0.9 litres
Cooling system:	9 pints	5.1 litres
(With Heater)	10 pints	5.7 litres

PERFORMANCE

	0-60 M/h	Maximum Speed
1600 GT	7.6sec	100m/h 161km/h
1600 Sprint	6.5sec	105m/h 169km/h
1700 Supersprint	5.6sec	112m/h 180km/h
1600 BDR 4 Valve	5.3sec	115m/h 185km/h
1700 BDR 4 Valve	4.9sec	120m/h 193km/h

Road speed per 1000 rev/min. in 5th Gear: 20.2m/h 32.5 km/h (all models)

ENGINE - FORD 1600 GT

Number of cylinders:	4 in line	
Firing order:	1.2.4.3	
Bore:	3.188in	80.98mm
Stroke:	3.056in	77.62mm
Swept volume:	97.6in ³	1599cm ³
Compression ratio:	9.0:1	
Valve clearance (hot) inlet:	.010in	0.25mm
Valve clearance (hot) exhaust:	.022in	0.56mm
Maximum power (DIN):	84PS	61.8KW
at:	5500 rev/min	
Maximum torque:	91.8lbf.ft	12.7mkg
at:	3500 rev/min	
Fuel octane requirement:	97 octane	
Valve arrangement:	o.h.v.	
Camshaft:	1, in cylinder block	
Carburation:	1, two choke downdraught. Weber 32 DGAV	
Spark plugs:	Motorcraft AGR 12	

ENGINE - 1600 GT SPRINT

Number of cylinders:	4 in line	
Firing order:	1.2.4.3	
Bore:	3.188in	80.98mm
Stroke:	3.056in	77.62mm
Swept volume:	97.6in ³	1599cm ³
Compression ratio:	9.0:1	
Valve clearance inlet:	.020in.	0.50mm
Valve clearance exhaust:	.022in	0.56mm
Maximum power (DIN):	110PS	80.9 KW
at:	6000 rev/min	
Maximum torque:	105.5lbf.ft	14.6 mkg
at:	4800 rev/min	
Fuel octane requirement:	97 octane	
Valve arrangement:	o.h.v	
Camshaft:	1, in cylinder block	
Carburation:	2, twin choke side-draught, Weber 40DCOE	
Spark plugs:	NGK BP7ES	

ENGINE - 1700 SUPER SPRINT

Number of cylinders	4 in line	
Firing order:	1.2.4.3	
Bore:	3.28in	83.27mm
Stroke:	3.056in	77.62mm
Swept volume:	103.1in ³	1690cm ³
Compression ratio:	10.5:1	
Valve clearance inlet:	.022in	0.56mm
Valve clearance exhaust:	.024in	0.61mm
Maximum power (DIN):	135PS	99 KW
at:	6000 rev/min	
Maximum torque:	122lbf.ft	16.8mkg
at:	4500 rev/min	
Fuel octane requirement:	97 octane	
Valve arrangement:	o.h.v.	
Camshaft:	1, in cylinder block	
Carburation:	2, two choke side draught. Weber 40 DCOE	
Spark plugs:	NGK B8ECS	

Sonntags? Mosel-Tour

Bilder von Günter und Andreas



Das klingt nach einer fantastischen Idee! Eine Tour rund um die Mosel mit sieben Caterhams verspricht ein aufregendes und unvergessliches Erlebnis.

Die Moselregion ist bekannt für ihre atemberaubende Landschaft, malerischen Weinberge, charmanten Dörfer und historischen Sehenswürdigkeiten und bietet viele kurvenreiche Straßen und atemberaubende Aussichten, die perfekt für eine Fahrt mit den agilen Caterhams sind. Und ... wer mit uns fährt - verhungert nicht.

That sounds like a fantastic idea! A tour around the Moselle with seven Caterhams promises an exciting and unforgettable experience.

Known for its breathtaking scenery, picturesque vineyards, charming villages and historical sights, the Moselle region offers many winding roads and breathtaking views perfect for a drive with the agile Caterhams. And... those who ride with us - do not starve.

Sundays? Mosel Tour



Nach Hause kommen

Text von David Rottwell, aus Lowflying April 2003

Seltsam - Dinge, die gestern passiert sind, vergisst man leicht, aber Bilder, die Jahre zurückliegen, haben sich ins Gehirn eingebrannt. Ich sehe noch den Seven des Vaters meines Freundes Len, der in einer gepflasterten Seitenstraße zwischen zwei Reihenhäusern geparkt war. Er war ganz in Aluminium, mit langen roten Kotflügeln und Nase. Ich weiß nicht, welches Jahr es war, aber es muss so um '65 gewesen sein, dann wäre ich 13 gewesen.

Das Auto war ein Super Seven mit einem Cosworth 1500 Motor - Cossy Ventildeckel - Twin Webers. Er wurde von Leonard „Enty“ Entwistle (Name zum Schutz der Unschuldigen nicht geändert) gebaut, Lens Vater hatte eine Spedition und ein paar Blechscheren. Durch das Loch, das für den Schalterhebel geschnitten wurde, konnte man die Straße sehen. Und man konnte noch viel mehr von der Straße sehen, überall.

Leonards Vater tauschte es gegen ein Yamaha-Motorrad ein. Das war eine schlechte Entscheidung. Das Auto hatte eine Sitzbank, und wir saßen an Samstagnachmittagen auf den Knien des jeweiligen anderen und ließen uns für eine Runde nach Bury St. Edmunds und zurück fahren. Ich erinnere mich noch genau an das Geräusch, die Beschleunigung und den Geruch. Ich schaute zu den Minis, Ford Populars (situ p und beg Modelle) und Morris Minor-Fahrern auf und sah, wie ihnen die Kinnlade herunterfiel, als wir sie an der Ampel vor der Bury Parish Church ablederten. Super Sevens waren 1965 in Bury spärlich gesät.

Dieser Spaß endete oft mit einem lauten Knall von hinten, wenn die Halbwellen wieder brachen oder das Differential versagte. Ich liebte den Tacho auf der Beifahrerseite des Armaturenbretts (cool) oder noch besser die Handbremse im Beifahrertunnel. Ich träumte davon, eines Tages so ein Auto zu haben und ein Mädchen darin auszuführen. Teuflicherweise dachte ich, dass es ein leichtes sein würde, die Hand von der Handbremse auf ein zitterndes weibliches Knie zu legen, obwohl ich mir nicht sicher war, was danach kam!

Ich erinnere mich, dass wir am Clowbridge Reservoir vorbeifuhren und die Sonne vor uns auf der Motorhaube glitzerte. Das Glitzern war so stark, dass eine Woche später eine neue Motorhaube gekauft und alles Aluminium schwarz gespritzt wurde. Ich weiß nicht, ob das der wahre Grund für die neue Motorhaube war, aber ich habe die alte etwa zwölf Monate lang neben meinem Bob-Dylan-Poster an meine Schlafzimmerwand genagelt. Dann habe ich sie zerschnitten,

In den siebziger Jahren bin ich sogar nach Portmeirion gefahren und bin dort herumgelaufen und habe „Ich bin die Nummer sechs“ gerufen, wie die ganze „Six of one“-Bruderschaft, und darauf gewartet, von einem Mini Moke mit Fransen überfahren oder von einem riesigen hüpfenden Kondom platt gemacht zu werden

um eine Abdeckung für mein Aquarium zu machen.

Als Nächstes war praktisch dasselbe Auto wie in der Serie The Prisoner (dt.: Nummer 6) im Fernsehen zu sehen. Alle sagten, die Sendung sei Blödsinn und sie verstünden sie nicht, aber ich liebte sie einfach für seine Folgentitel. Ich ging sogar so weit, dass ich in den siebziger Jahren Portmeirion besuchte und herumlief und „Ich bin Nummer sechs“ rief, wie die ganze „Six of one“-Bruderschaft, und darauf wartete, von einem Mini Moke mit Fransen überfahren oder von einem riesigen hüpfenden Kondom platt gemacht zu werden.

Der Seven wurde über Nacht in einer Garage geparkt. Man konnte ihn ticken hören, während die Krümmer abkühlten und sich zusammensogen. Die Garage war beheizt und hatte ein „Obergeschoss“, in dem die große Schwester meines Freundes einmal eine Rave-Party veranstaltete. Alle Dachsparren waren mit Slogans wie „Bossa Nova“ und „Lets Jive baby“ beschmiert, und der Eintritt kostete 6 Dime. Nun, eines Tages kam ich durch die Hintergasse und schluckte - da war nur noch ein öliger Fleck. Der Vater von meinem Kumpel hatte ihn gegen einen MGB eingetauscht. Das war eine sehr schlechte Entscheidung.

Ich träumte jahrelang von dem Auto - auch wenn ich von einer in Leder gekleideten Emma Peel fast in Lotus-Elan-Fantasien verwickelt wurde. Die Handbremse war allerdings falsch angebracht.

In den 70er Jahren sah ich einen Elan Sprint Drophead am Straßenrand stehen. Ich konnte ihn mir nicht leisten, aber mein treuer Freund konnte es, wenn ich seinen Triumph GT 6 kaufte. Eine weitere sehr schlechte Entscheidung. (Heute im Jahr 2003 ist der Triumph GT 6 nur noch ein Staubhaufen in der Ecke. Der Elan steht unter einer Plane neben dem besagten Staubhaufen). Aber zumindest einige Dinge ändern sich nie. Bei der ersten Ausfahrt mit dem Elan wurde die Magie von Chapman allgegenwärtig. Die extrastarken, massiven Halbwellen gingen kaputt.

Ich fuhr Drag Racing und wurde vom Virus befallen. Ich baute drei Rods, einen Pop, ein Model Y und ein Model A Coupé. Entfernte den Lotus-Aufnäher vom linken Arm der Levi-Denim-Jacke, ließ aber das V-Zeichen mit der USA-Flagge am rechten Arm.

2002 verkaufte ich meinen letzten Rod und kaufte einen gelben Caterham Superlight. Ich fand das Lotus-Abzeichen in einer 25 Jahre alten Dose neben einem keltischen Black-Sabbath-Kreuz und einem „Keep on Truckin“-Aufnäher. Meine geliebte Frau nähte das Abzeichen wieder auf die Levi Jacke, und zwar an einer dunklen Stelle, die durch die erste Anbringung des Abzeichens vor dem Waschen geschützt war. Wir fuhren nach Arnside über den Trough of Bowland. Himmelherrgott, alles kam blitzschnell zurück (wenn auch ein bisschen schneller als 1965). Jetzt habe ich das Gefühl, wieder fit zu sein, es ist nur schade, dass sie die Handbremse verlegt haben...

Odd - You easily forget things that happened yesterday but images from years ago are etched into your brain. I can see my pal, Len's dad's Seven parked in a cobbled back street between two rows of terraced houses. It was all ally with red clamshell wings and nose. I don't know the year but it must have been '65 ish, that would make me 13.

The car was a Super Seven with a Cosworth 1500 engine - Cossy Rocker Cover - Twin Webers. Ith ad been built by Leonard „Enty“ Entwistle (name not changed to protect the innocent), Len's dad had a haulage firm and some tin snips. You could see the road through the hole cut fort he gear lever. And you could see lots more oft he road all over the place.

Leonard's dad swapped it for a Yamaha motor bike. This was a bad move. The car had a bench seat and we used to sit on each others knees on a Saturday afternoon and be taken to Bury and back for a blat. I distinctly remember the noise, the acceleration, the smell. Looking up at Minis, Ford Populars (situ p and beg models), and Morris Minor drivers and seeing their jaws drop as we out dragged them from the lights in front of Bury Parish church. Super Sevens were a bitt hin on the ground in Bury in 1965.

This fun was often finalised by a loud bang from the back as the half shafts broke again or the diff failed. I really loved the speedo over on the passenger side oft he dash (cool) or even better the hand brake down the passenger tunnel. I dreamt of one day having such a car and taking a girl out in it. I devilishly thought it would be an easy slip fort he hand to move from the handbrake to a trembling female knee although I wasn't too sure what came after that!

I remember passing Clowbridge reservoir with the sun in front of us gleaming off the bonnet. The gleaming was extreme, so the week after a new bonnet was purchased and all the ally sprayed black. I don't know if this was the real reason fort he new bonnet but I nailed the old one to my bedroom wall next to my Bob Dylan poster for about twelve months. Then I cut it up

Coming Home

to make a cover for my fishtank.

Next thing you knew there was virtually the same car on Prisoner on the TV. Everyone said the programme was rubbish and they didn't understand it, but I loved it just fort he titles. I even went so far as to visit Portmeirion in the Seventies and walked around souting „I'm number six“ like all the „Six of one“ fraternity and waiting tob e run over by a Mini Moke with a fringe or flattened by a giant bouncing condome.

The Seven was parked in a garage overnight. You could hear it ticking as the headers cooled and contracted. The garage was heated and had an „upstairs“ where my pal's big sister once held a Rave party. All the rafters were graffitied with slogans such as „Bossa Nova“ and „Lets Jive baby“ and the entry fee had been 6 d. Well, I came round the back alley one day and gulp - there was only an oily patch. Pal's dad had swopped it for an MGB. This was a very bad move.

Dreamt about the car for years - even though I was nearly swayed by a leather clad Emma Peel into Lotus Elan fantasies. The handbrake was incorrectly located however.

Saw an Elan Sprint Drophead by the side oft he road in the '70's. Couldn't afford it but my faithful pal could if I bought his Triumph GT 6. Another very bad move. (Here in 2003 Triumph GT 6 is just a dust pile in corner. The Elan sits under a bag next to said dust pile). Still at least some things never change. First run out in the Elan the magic of Chapman became omnipresent. The extra heavy duty solid half shafts went phut.

Went drag racing and got the bug. Built three Rods, a Pop, a Model Y, and a Model A coupe. Removed Lotus patch from the left arm of Levi Denim Jacket but left V sign with USA flag on right arm.

In 2002 I sold last Rod and bought a yellow Superlight. I found the Lotus badgein 25-year-old tin snuggled next to a Black Sabbath Celtic cross and a „Keep on Truckin“ patch. My darling wife sewed the badge back on tot he Levi Jacket on a dark coloured area protected from washing by first fitment of said badge. Went for Blat up to Arnside over the Trough of Bowland. Heaven's abov, it all came back in a flash (although a somewhat faster flash than in 1965). Now I've got the feel o fit all over again it's only a pity they moved the handbrake...

Portmeirion

Eine malerische Oase der Schönheit und Eleganz

A picturesque oasis of beauty and elegance

Portmeirion, ein zauberhaftes Dorf in Wales, fasziniert Besucher mit seiner einzigartigen Architektur und malerischen Landschaften. Die Stadt, die oft als „italienisches Dorf in Wales“ bezeichnet wird, wurde von dem visionären Architekten Sir Clough Williams-Ellis im frühen 20. Jahrhundert geschaffen.

Portmeirion wurde von Sir Clough Williams-Ellis in den Jahren 1925 bis 1975 geschaffen. Williams-Ellis hatte eine Vision, ein Dorf zu schaffen, das den Charme und die Schönheit der italienischen Riviera widerspiegelte.

Er begann mit dem Kauf eines verfallenen Anwesens und begann nach und nach, das Gelände zu entwickeln und seine architektonischen Ideen umzusetzen. Im Laufe der Jahre schaffte er zusätzliches Land und fügte weitere Gebäude hinzu, bis Portmeirion schließlich zu einem einzigartigen Ort der Schönheit und Kreativität wurde.

Eine detaillierte Führung durch die Hauptattraktionen von Portmeirion ist unerlässlich, um das volle Ausmaß der Schönheit dieses Dorfes zu erfassen. Wir erkunden den lebhaften Hauptplatz, die Piazza, mit ihren einladenden Cafés und Geschäften. Der beeindruckende Herrenhaus-Hotel mit seinen eleganten Zimmern und atemberaubenden Blicken über die Irische See ist ebenso



Portmeirion, an enchanting village in Wales, fascinates visitors with its unique architecture and picturesque landscapes. The town, often referred to as the „Italian village in Wales“, was created by the visionary architect Sir Clough Williams-Ellis in the early 20th century.

Portmeirion was created by Sir Clough Williams-Ellis between 1925 and 1975. Williams-Ellis had a vision to create a village that reflected the charm and beauty of the Italian Riviera.

He began by purchasing a derelict estate and gradually began to develop the site and implement his architectural ideas. Over the years he created additional land and added more buildings until Portmeirion finally became a unique place of beauty and creativity.

A detailed guided tour of the main attractions of Portmeirion is essential to capture the full extent of the beauty of this village. We explore the lively main square, the Piazza, with its inviting cafés and shops. The impressive Manor House Hotel, with its elegant rooms and breathtaking views over the Irish Sea, is well worth a visit, as are the beautiful village church and

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](http://www.justaddlightness.co.uk)

JUST ADD LIGHTNESS

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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer



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

Soft Bits for Sevens

Innovate and refine

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



einen Besuch wert wie die wunderschöne Dorfkirche und der botanische Garten. Jeder Schritt durch Portmeirion bietet neue Eindrücke und einzigartige Perspektiven.

Die Umgebung von Portmeirion ist von einer üppigen Landschaft geprägt, die zum Verweilen und Entdecken einlädt.

Portmeirion bietet das ganze Jahr über eine Vielzahl von Veranstaltungen und Aktivitäten für Besucher jeden Alters. Von Musikfestivals über Kunstausstellungen bis hin zu kulinarischen Veranstaltungen gibt es für jeden Geschmack etwas zu erleben.

Es gibt verschiedenen Unterkunftsmöglichkeiten in Portmeirion. Ob es sich um das luxuriöse Herrenhaus-Hotel, gemütliche Ferienhäuser oder charmante Bed & Breakfasts handelt, die Gastfreundschaft in Portmeirion ist von höchster Qualität.

Auch die Rolle von Portmeirion in Film und Fernsehen, einschließlich der beliebten TV-Serie „The Prisoner“, hat das Dorf international bekannt gemacht.

Portmeirion ist zweifellos ein Juwel in Wales. Ein Besuch in Portmeirion ist eine Reise in eine Welt der Schönheit und Eleganz, die Besucher aller Altersgruppen begeistert.

Das Dorf lädt zum Entdecken, Entspannen und Genießen ein und hinterlässt unvergessliche Eindrücke. Portmeirion ist zweifellos ein Ort, der immer wieder besucht werden sollte, um dessen zeitlose Schönheit und Magie zu erleben.

botanical gardens. Every step through Portmeirion offers new impressions and unique perspectives.

The surroundings of Portmeirion are characterised by a lush landscape that invites you to linger and discover.

Portmeirion offers a variety of events and activities throughout the year for visitors of all ages. From music festivals to art exhibitions and culinary events, there is something for everyone to enjoy.

There are various accommodation options in Portmeirion. Whether it is the luxurious manor house hotel, cosy holiday cottages or charming bed & breakfasts, the hospitality in Portmeirion is of the highest quality.

Portmeirion's role in film and television, including the popular TV series „The Prisoner“, has also made the village internationally famous.

Portmeirion is undoubtedly a jewel in Wales. A visit to Portmeirion is a journey into a world of beauty and elegance that delights visitors of all ages. The village invites you to explore, relax and enjoy, leaving you with unforgettable impressions. Portmeirion is undoubtedly a place that wants to be visited again and again to experience its timeless beauty and magic.



*Weil Raritäten
schwer zu finden
sind.*

In unserem Online-Shop gibt es jede Menge für Young- und Oldtimer-Fans zu entdecken: Fachliteratur und echte Raritäten, die nur selten zu finden sind.

Besuchen Sie uns online!

Die Fahrt im Caterham an der Küste von Wales

Als wir uns auf den Weg entlang der Küste von Wales in unserem Caterham machten, wussten wir, dass wir eine unvergessliche Reise vor uns hatten. Die Aussicht auf die walisische Landschaft, die atemberaubende Küste und die malerischen Küstenstädte machten uns schon beim Start der Reise begeistert.

Der Norden von Wales bot uns eine wunderschöne Aussicht auf das Meer und das raue Küstenland. Wir fuhren durch kleine Dörfer und Städte und genossen dabei die frische Meeresluft und die Geräusche der Brandung. Die Straßen waren schmal und kurvenreich, was unseren Caterham wirklich zum Leben erweckte. Das Auto fühlte sich schnell und wendig an, und wir spürten jedes Detail der Straße.

Als wir weiter nach Süden fuhren, bot sich uns ein beeindruckendes Bild von Snowdonia, einer Bergkette im Hintergrund, die uns ständig begleitete. Die Straßen wurden in dieser Gegend etwas anspruchsvoller, da es einige steile Anstiege und enge Kurven gab, aber unser Caterham war bereit für die Herausforderung. Wir kämpften uns die Straßen hinauf und genossen dabei die wunderschöne Aussicht auf die Berge und das Meer.

Wir fuhren weiter entlang der Küste und erreichten schließlich die Stadt Aberystwyth, wo wir uns entschieden, eine Pause einzulegen und die Stadt zu erkunden. Wir schlenderten durch die kleinen Straßen und probierten die lokalen Spezialitäten, bevor wir uns auf den Weg machten, um den südlichen Teil von Wales zu erkunden.

Während unserer Fahrt durch das Landesinnere von Wales erlebten wir eine vollständige Änderung der Landschaft. Die Berge wurden durch hügelige Landschaften und dann durch eine sanfte, aber dennoch wunderschöne Küstenlinie abgelöst. Wir durchquerten Dörfer wie Llanidloes und Machynlleth und fuhren durch die bezaubernde Landschaft von Pembrokeshire, wo wir viele wilde Tiere wie Vögel und Schafe beobachten konnten.

Als wir in Tenby ankamen, genossen wir eine malerische Aussicht auf das Meer und eine wunderschöne Stadt mit bunten Häusern und engen Gassen. Wir hielten an und machten uns auf den Weg, um die Stadt zu erkunden, bevor wir wieder in unser Auto stiegen und unsere Reise fortsetzten.



The Caterham ride on the coast of Wales

As we set off along the coast of Wales in our Caterham, we knew we were in for an unforgettable journey. The views of the Welsh countryside, the stunning coastline and the picturesque seaside towns made us excited as soon as we started the journey.

The north of Wales offered us beautiful views of the sea and rugged coastal countryside. We drove through small villages and towns, enjoying the fresh sea air and the sounds of the surf. The roads were narrow and winding, which really brought our Caterham to life. The car felt fast and nimble, and we felt every detail of the road.

As we drove further south, we were presented with an impressive picture of Snowdonia, a mountain range in the background that constantly accompanied us. The roads became a little more challenging in this area as there were some steep climbs and tight corners, but our Caterham was up for the challenge. We struggled up the roads, enjoying the beautiful views of the mountains and the sea.

We continued along the coast and eventually reached the town of Aberystwyth, where we decided to take a break and explore the town. We strolled through the small streets and sampled the local specialities before setting off to explore the southern part of Wales.

As we drove through the interior of Wales, we experienced a complete change of scenery. The mountains were replaced by hilly landscapes and then by a gentle, yet beautiful coastline. We passed through villages such as Llanidloes and Machynlleth and drove through the enchanting Pembrokeshire countryside where we saw lots of wildlife such as birds and sheep.

When we arrived in Tenby, we enjoyed a picturesque view of the sea and a beautiful town with colourful houses and narrow streets. We stopped and set off to explore the town before getting back in our car and continuing our journey.



Die Küste von Wales südlich von Tenby ist geprägt von Buchten und Stränden, die von atemberaubenden Klippen umgeben sind. Wir fuhren durch kleine Fischerdörfer und malerische Küstenstädte, während wir uns der Grenze zu England näherten. Die Straßen waren hier sehr anspruchsvoll, mit vielen engen Kurven und steilen Anstiegen. Aber unser Caterham meisterte sie alle mit Bravour.

Als wir schließlich die Grenze zu England erreichten, fühlten wir uns ein wenig wehmütig, da wir die Küste von Wales und all ihre Schönheit verlassen mussten. Aber wir waren auch dankbar für die Gelegenheit, eine solch unvergessliche Reise gemacht zu haben.

The coast of Wales south of Tenby is characterised by coves and beaches surrounded by stunning cliffs. We drove through small fishing villages and picturesque coastal towns as we approached the border with England. The roads here were very challenging, with many tight bends and steep climbs. But our Caterham mastered them all with flying colours.

When we finally reached the border with England, we felt a little wistful as we had to leave the coast of Wales and all its beauty. But we were also grateful for the opportunity to have made such an unforgettable journey.



SERVICE UND OPTIMIERUNG RUND UM DEN SEVEN

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



NEU: Fahrwerkeinstellungen auf Radlastwaage!

RR www.DIE-SEVEN-KLINIK.DE
PERFORMANCE

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

The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Die dritte Bremsleuchte

The third stop light

Die dritte Bremsleuchte, auch bekannt als „Zusatzbremsleuchte“ oder „Drittes Bremslicht“, ist eine zusätzliche Bremsleuchte, die in den meisten modernen Fahrzeugen oberhalb der Heckscheibe angebracht ist. Ihr Sinn und Zweck besteht darin, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und Unfallunfälle zu vermeiden.

Die dritte Bremsleuchte wurde in den 1980er Jahren eingeführt, nachdem Studien gezeigt hatten, dass eine zusätzliche Bremsleuchte die Reaktionszeit der nachfolgenden Fahrer verbessert. Sie soll die Sichtbarkeit des Bremsvorgangs erhöhen und somit die Aufmerksamkeit der Fahrer hinter dem Fahrzeug verstärken.

Ein wichtiger Aspekt der dritten Bremsleuchte ist, dass sie in der Regel höher angebracht ist als die herkömmlichen Bremsleuchten an den Rücklichtern. Dadurch wird vermieden, dass die Bremslichter von anderen Fahrzeugen oder Hindernissen verdeckt werden, insbesondere bei Stausituationen oder dichtem Verkehr.

Aber erst im Jahr 2012 baute Caterham eine dritte Bremsleuchte an, passend zu der Roadsport-Variante mit Ersatzrad (Abb. 1 u. Abb. 2). Aber ...

... welcher gewichtsoptimiert denkender Caterham-Fahrer stattet seinen Caterham heutzutage noch mit Ersatzrad aus - außer Wolff ;-) (Abb. 1).

Ohne Ersatzrad sah diese Variante doch irgendwie armselig aus (Abb. 3).

Jedoch gab es vor 2012 schon Caterhamfahrer in Deutschland, die diese Sicherheitsmerkmal an ihren Seven anbauten (Abb. 4 u. Abb. 5) - aber nur wenige.

Anders sah es in England aus.

Hier hier ist die nachträgliche Ausrüstung von Seven mit einer dritten Bremsleuchte viel weiter verbreitet als bei uns. Liegt das an dem schlechteren Wetter? Oder an den schmälere Straßen mit weit überhängenden Bäumen?

Die verschiedenen Befestigungsvarianten, von Verschraubung bis Kabelbinder sind in den Abb. 5 bis Abb. 11 dargestellt.

Heute befestigt Caterham bei Seven ohne Ersatzrad das dritte Bremslicht in einer angepassten, tiefen Variante. Optisch natürlich gefälliger, aber verdammt tief angeordnet (Abb. 12).

Wenn man mit seinem Lieferanten spricht, kann man aber auch ein Halfhood mit einer am Überrollbügel befestigten dritten Bremsleuchte bestellen, dass eine am Überrollbügel befestigte dritte Bremsleuchte sichtbar ist (Abb. 13).



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

Abb. 4



Abb. 5

The third brake light, also known as the „auxiliary brake light“ or „third stop light“, is an additional stop light fitted above the rear window in most modern vehicles. Its purpose is to increase road safety and prevent rear-end collisions.

The third stop light was introduced in the 1980s after studies showed that an additional stop light improves the reaction time of following drivers. It is designed to increase the visibility of the braking process and thus increase the attention of drivers behind the vehicle.

An important aspect of the third brake light is that it is usually mounted higher than the conventional brake lights on the rear lights. This prevents the brake lights from being obscured by other vehicles or obstacles, especially in congested situations or heavy traffic.

But it was not until 2012 that Caterham fitted a third brake light to match the Roadsport variant with spare wheel (Abb. 1 & Abb. 2). But ...

... which weight-optimised Caterham driver equips his Caterham with a spare wheel nowadays - except Wolff ;-) (Abb. 1).

Without a spare wheel, this variant looked kind of pathetic (Abb. 3).

However, before 2012 there were already Caterham drivers in Germany who fitted this safety feature to their Seven (Abb. 4 and Abb. 5) - but only a few.

The situation was different in England.

Here, the retrofitting of Seven with a third brake light is much more widespread than here. Is this due to the bad weather?

Or because of the narrower roads with overhanging trees?

The various mounting options, from screw connections to cable ties, are shown in Abb. 5 to Abb.11.

Today, Caterham attaches the third stop light in an adapted, low variant on Seven without a spare wheel.

Visually more pleasing, of course, but arranged damned low (Abb. 12).

However, if you talk to your supplier, you can also order a halfhood in such a way that a third stop light attached to the roll bar is visible (Abb.13).



Abb. 6



Abb. 9



Abb. 7



Abb. 10

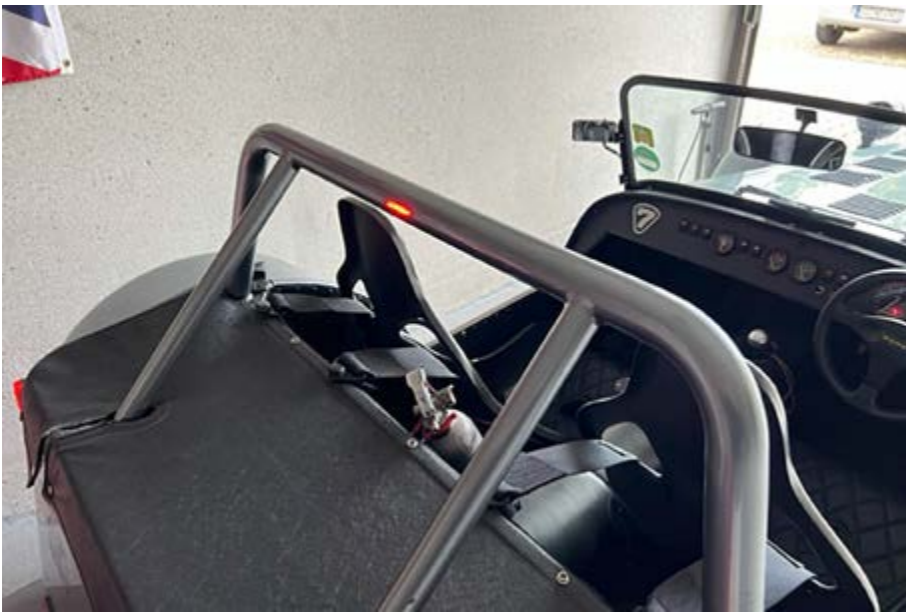


Abb. 8



Abb. 11



Zusatzbremslicht Caterham Serie heute - Abb. 12

Additional Stop Light Caterham Series Today

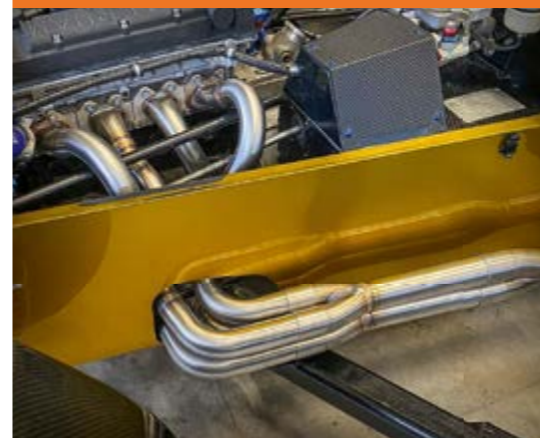


Anpassung Halfhood für dritte Bremsleuchte bei Soft Bits for Seven - Abb. 13

Adaptation Halfhood for third stop light at Soft Bits for Seven



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

Veranstaltungskalender 2023

JULI

Sonntag, 2. Juli

- Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

Donnerstag, 13. bis Sonntag, 16. Juli

- 🇬🇧 Goodwood Festival of Speed

Sonntag, 23. Juli

- Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

AUGUST

Samstag, 05. August

- 🇬🇧 Caterham & Lotus Seven Club 40 th Anniversary Event

Sonntag, 06. August

- ✔️ Frühschoppen, unser virtuelles Treffen*

Freitag, 11. bis Sonntag, 13. August

- 🇩🇪 50. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Freitag, 25. bis Sonntag, 27. August

- 🇬🇧 Silverstone Festival (ehem. Silverstone Classics)

Sonntag, 27. August

- 🇬🇧 British Car Meeting/Mollis

SEPTEMBER

Freitag, 01. bis Sonntag, 3. September

- 50 Jahre CATERHAM als Automobilhersteller

Freitag, 8. bis Sonntag, 10. September

- 🇬🇧 Goodwood Revival

Sonntag, 24. September

- Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

OKTOBER

Sonntag, 01. Oktober

- ✔️ Frühschoppen, unser virtuelles Treffen*

Sonntag, 29. Oktober

- Passenger Ride - CATERHAM DEUTSCHAND lädt ein

NOVEMBER

Sonntag, 05. November

- ✔️ Frühschoppen, unser virtuelles Treffen*

DEZEMBER

Sonntag, 03. Dezember

- ✔️ Mitgliederversammlung Caterham Car Club

*) Link siehe forum.caterhamcar.club

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

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

2023 MOTORSPORT CALENDER

- www.caterhamcars.com/en

Track-Tool Caterham

- 🇩🇪 www.license-to-race.com

CST Trophy

- 🇩🇪 www.cst-trophy.de/start/termine/

Seven-Treffen

- 🇩🇪 www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

- 🇨🇭 www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren

- 🇩🇪 www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

- 🇩🇪 www.smrc-eurocup.com/events

Int. Treffen vom CL7C

- 🇩🇪 www.caterhamlotus7.club/whats-on/calendar

Oldtimer Trackdays

- 🇩🇪 www.oldtimertrackdays.de

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



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



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

REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

✉ sales@redlinecomponents.co.uk

☎ +44 1883 346515

🏠 www.redlinecomponents.co.uk

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

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

