

Caterham Journal 7



In dieser Ausgabe: Telegram-/Facebook-News | Unser Kalender | Das Seven-Tagebuch | Auf dem Vormarsch: das nächste Kapitel im Caterham Motorsport | Mein erster Trackday mit Coaching | Hochspannung am Ring | Das Interview aus der Szene | SMRC in Chenevières | Saisonauftakt in „Moghausen“ | Lotus/Caterham Restauration: „Scheunenfund“ II | Von der Rennleitung verbannt, auf der Nordschleife zu Hause

No. 59
07/2026

CATERHAM

NÜRBURGRING



CATERHAM BRAND STORE NÜRBURGRING

WIR ERWARTEN SIE IM RING°BOULEVARD ZUR BERATUNG UND TESTFAHRT

TERMIN VERABREDEN UNTER +49 175 5644 011

Der CATERHAM BRAND STORE, exklusiv im ring°boulevard am Nürburgring, bietet Besuchern die volle Kompetenz aus 25 Jahren Markenerfahrung am besten Platz Europas. Besuchen Sie uns gerne und erleben Sie die Fahrzeuge vor Ort.

Beratung, Testfahrt und Motorsport-Events am Nürburgring.

Melden Sie sich auch für unsere CATERHAM DRIFT EXPERIENCE an und erleben Sie einen actionreichen Tag mit uns am Nürburgring. Mit über 5000 zufriedenen Kunden seit 2015 wissen wir ganz genau, worauf es bei einem Drifttraining ankommt.



Lars Hoffmann (Mitte), einer der besten CATERHAM-Rennfahrer der britischen Meisterschaft mit zwei Meistertiteln und vielen Podestplatzierungen, ist die pure Kompetenz für performanceorientierte Kunden.

CATERHAM Deutschland GmbH
Brand Store NÜRBURGRING
ring°boulevard
Otto-Flimm-Strasse
53520 NÜRBURG
Tel.: +49 175 5644 011
www.caterham.de



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 Anzeigenkunden verantwortlich / The advertisers are solely responsible for the content and copyright of the advertisements.

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Editorial deadline for the issue
No. 60 - Okt. 2026: 15. Sept. 2026

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 2026 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

Inhalt:

Telegram-/Facebook-News – nicht nur Sonntagmorgens	4
Unser Kalender	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder	6
Das Seven-Tagebuch	7
Auf dem Vormarsch: das nächste Kapitel im Caterham Motorsport	8
Mein erster Trackday mit Coaching – ein Erfahrungsbericht	14
Hochspannung am Ring: Der harte Kern zu Besuch bei Caterham Nürburgring	18
Das Interview aus der Szene	22
SMRC in Chenevières: Wo aus „Touristen“ echte Racer werden	24
Saisonauftakt in „Moghausen“: Wo Leidenschaft auf Präzision trifft	26
Lotus/Caterham Restauration: „Scheunenfund“ II	30
Von der Rennleitung verbannt, auf der Nordschleife zu Hause	34
Veranstaltungskalender 2026	38



Front Cover:

SMRC-Startaufstellung
SMRC Starting Grid
Joachim Westermann



Rear Cover:

Er fährt sich wie auf Schienen
It drives as if it's on rails
Tobi

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die

Bärenherz
Stiftung
für schwerstkranke Kinder



Von ET für eine Probefahrt angefordert
Asked by ET for test driving



Probieren geht über studieren
Trial and error beats theory



Sometimes a man just has to stand
in his workshop – that's workshop
meditation.



Die Auflösung
The solution



Das Wohnmobil passend zum neuen Seven
The camper van tailored to the new Seven



Du musst nur die richtige Lokation finden ...
You just need to find the right spot ...

Unser Kalender

56 Bilder haben wir in die Auswahl gestellt und dann Euch abstimmen lassen. Das Ergebnis hat uns überrascht. Daraufhin habe ich Paul gebeten, ein paar Zeilen über seine Fotokünste zu schreiben:

Und so tauchen immer wieder Fotos von mir im Kalender oder in unserem Magazin auf – dem einen oder anderen ist das sicherlich bereits aufgefallen. Der Grund dafür ist meine langjährige Leidenschaft für die Fotografie. Begonnen hat alles schon in meiner Kindheit. Stolz zog ich damals mit meiner ersten Kamera, einer Altissa Altix, los und hielt alles fest, was mir vor die Linse kam. Schon bald wurde sie durch eine Exakta-Spiegelreflexkamera ersetzt. Dank der Unterstützung meines fotobegeisterten Onkels konnte ich nach und nach eine beachtliche Sammlung an Objektiven aufbauen. Für die jüngeren Leser: Damals waren Kameras noch vollständig mechanisch. Belichtet wurde mithilfe eines externen Belichtungsmessers, fotografiert auf Kleinbildfilm mit 36 Aufnahmen. War der Film voll, brachte man ihn zum Fotogeschäft und hielt erst einige Tage später die entwickelten Bilder in den Händen – ganz ohne Display und sofortige Kontrolle. Da meine Begeisterung für Automobile mindestens genauso früh begann wie die für die Fotografie, lag das bevorzugte Motiv natürlich auf der Hand: Autos. Ob Oldtimer, Motorsportveranstaltungen, Landschaften oder die Kombination aus allem – die Kamera war stets dabei. Nach einem zwischenzeitlichen Abstecher zu Nikon fotografiere ich inzwischen seit vielen Jahren mit Kameras von Sony. Die Bandbreite reicht von der kompakten RX100, die mich fast überallhin begleitet, bis zur Alpha 77 II mit ihren großen Teleobjektiven – für die Fälle, in denen die interessanten Fahrzeuge etwas weiter entfernt unterwegs sind. So entstehen viele der Bilder, die später ihren Weg in unseren Kalender oder ins Magazin finden und die gemeinsamen Erlebnisse unseres Clubs festhalten.

Our Calendar

We shortlisted 56 photos and let you vote on them. The results took us by surprise. So, I asked Paul to write a few words about his photography skills:

And so, photos of me keep popping up in the calendar or in our magazine – something that a few of you have probably already noticed. The reason for this is my lifelong passion for photography. It all started back in my childhood. Armed with my very first camera, an Altissa Altix, I proudly set off and captured everything that crossed my lens. Before long, it was replaced by an Exakta SLR. Thanks to the support of my uncle, who was also a photography enthusiast, I was able to gradually build up a quite impressive collection of lenses. For our younger readers: back then, cameras were completely mechanical. Exposure was determined using an external light meter, and shots were taken on 35mm film with just 36 exposures. Once the roll was full, you took it to the photo shop and only held the developed prints in your hands a few days later—completely without a display or instant playback. Since my enthusiasm for cars began just as early as my passion for photography, my preferred subject was naturally obvious: cars. Whether it was classic cars, motorsport events, landscapes, or a combination of all three—the camera was always by my side. After a brief detour into Nikon territory, I have now been shooting with Sony cameras for many years. The lineup ranges from the compact RX100, which goes almost everywhere with me, to



Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



Thomas Schönecker - Wetzlar

Norber Weigl - Königsbrunnen

Alois Riedmüller - Biberach

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?

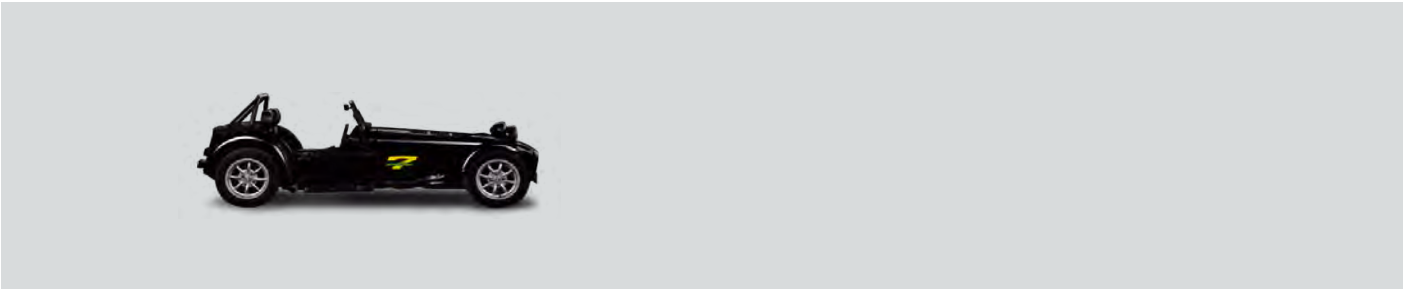
We are always happy to hear from the new members: Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?

the Alpha 77 II with its large telephoto lenses—for those moments when the interesting vehicles are a bit further away. This is how many of the pictures come to life that later find their way into our calendar or magazine, capturing the shared experiences of our club.

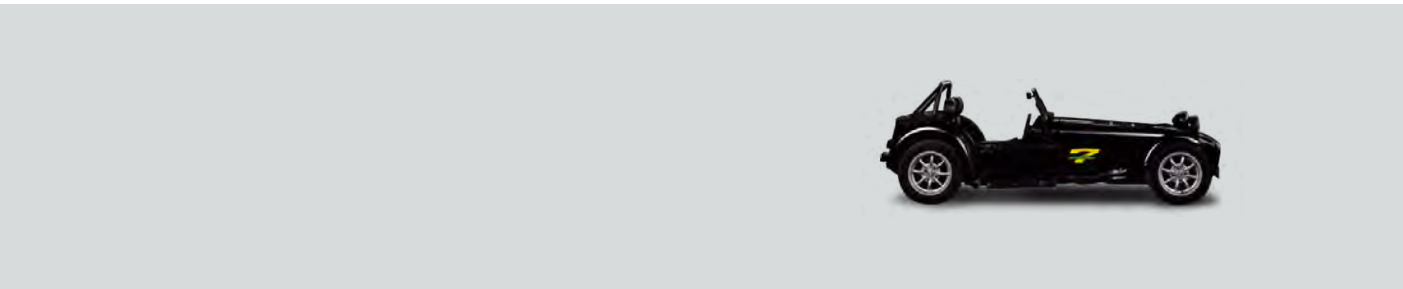
Das Seven-Tagebuch

Von Martin Stather

Die ersten schönen Tage, die dieses Prädikat 2026 verdienen, sehen mich in der Garage, um den Seven aus seinem Winterschlaf zu wecken. Erstmal leise rangeschlichen, der Kleine schläft ja noch, die Motorhaube gestreichelt und leise „Aufwachen, es ist Frühling!“ gesprochen. Keine Reaktion. Also wieder hoch, den großen Wecker im Schlafzimmer geholt und auf den Garagenboden gestellt. 3,2,1, ein Höllengeklingel geht los. Wieder keine Reaktion. Dann halt auf die Methode, die ich Anno dunnemals in der Fahrschule gelernt habe. Eigentlich schade. Den Zündschlüssel gezückt, auf den Sitz runtergefädelt, Kupplung, Gaspedal pumpen, Schlüssel drehen und Startknopf drücken. Hustend und spuckend erwacht der Motor jetzt zum Leben. Na also, geht doch. Jetzt die Frau überreden, dass sie mit auf eine kleine Ausfahrt kommt. Auf dem Weg zu ihr kommt mir meine Tochter entgegen. Sie hat seit einem Jahr den Führerschein und grinst mich erwartungsvoll an. „Bei dem Höllenlärm, den du machst, gehe ich recht in der Annahme, dass eine Ausfahrt ansteht? Darf ich mit?“



Klar, warum nicht, da braucht es keine Überredung. Raus aus der Einfahrt, Gurte angeschnallt und der erste Schritt bringt uns zur Tankstelle, erstmal volltanken. Die Tankfüllung kostet mehr als das monatliche Taschengeld für die Tochter, im letzten Winter lag der Betrag noch darunter, seufz, was soll's. Ein Seitenblick, sie sieht mich an. Oh, okay, das Taschengeld wird auch erhöht. Immer diese Zusatzkosten. Wir fahren eine Strecke durchs Kraichgau bis zu einem netten Café, bei dem wir uns im Garten niederlassen. Kaffee, Kuchen, Wasser, der Ausflug wird immer teurer. Hätte ich den Kleinen noch etwas schlafen gelassen, bis alle anderen außer Haus sind ... zu spät, jetzt ist es so. Quatsch, natürlich freue ich mich über familiären Beistand. Wenn die Kiste stehenbleibt muss sie dafür auch mitschieben.



Wir verlassen das Café, nur um einen kleineren Menschaufmarsch um den Seven herum zu sehen. Ein älteres Ehepaar guckt uns hoffnungsvoll an. „Wollen Sie gerade wegfahren? Wir würden das so gerne mal hören!“ Gleich kommt man ins Gespräch, der Mann erzählt, dass sie zwei Dörfer weiter wohnen und dass einer ihrer Nachbarn auch einen Seven hat, der allerdings seit Jahren unbenutzt im Garten steht. Wie das kommt? Na, der Nachbar ist schon über achtzig und kommt halt weder rein noch raus und nein, verkaufen will er ihn auch nicht. Kann ich gut verstehen, würde ich auch nicht. Außerdem ist er ja schon der Tochter versprochen, wenn ich dann mal nicht mehr rauskomme (rein komme ich immer, bilde ich mir ein). Mit fröhlichem Winken verabschieden wir uns und lassen die beiden in unserer Auspuffwolke glücklich zurück. (to be continued)

Dear Diary

The first lovely days of 2026 that truly deserve the name find me in the garage, waking the Seven from its winter slumber. I start by nearing it gently – the little one's still asleep, after all – stroking the bonnet and whispering, “Wake up, it's spring!” No reaction. So I go back upstairs, fetch the big alarm clock from the bedroom and place it on the garage floor. 3, 2, 1, a hell of a racket starts up. Still no reaction. So I resort to the method I learnt back in the day at driving school. It's a bit of a shame, really. I pull out the ignition key, slide into the seat, pump the clutch and accelerator, turn the key and press the start button. Coughing and spluttering, the engine finally comes to life. There you go, it works after all. Now to persuade the wife to come along for a little drive. On my way to her, my daughter comes towards me. She's had her driving licence for a year and grins at me expectantly. “With all that racket you're making, I'm assuming we're off for a drive? Can I come along?”

Sure, why not – no need to persuade her. Out of the driveway, seatbelts fastened, and our first stop is the petrol station – time to fill up. A full tank costs more than my daughter's monthly pocket money; last winter it was still less than that – sigh, what can you do. A sideways glance – she's looking at me. Oh, right, her pocket money will have to be increased too. Always these extra costs. We drive through the Kraichgau to a nice café, where we settle down in the garden. Coffee, cake, water – the trip is getting more and more expensive. I should have let the little one sleep a bit longer, until everyone else was out of the house... too late, that's just how it is now. Nonsense, of course I'm happy to have family support. If the car breaks down, she'll have to help push it too.

We leave the café, only to see a small crowd gathered around the Seven. An elderly couple looks at us hopefully. “Are you just about to drive off? We'd love to hear it!” We strike up a conversation straight away; the man tells us they live two villages away and that one of their neighbours also has a Seven, though it's been sitting unused in the garden for years. How did that happen? Well, the neighbour is over eighty and simply can't get in or out of it, and no, he doesn't want to sell it either. I can well understand that; I wouldn't want to either. Besides, it's already promised to my daughter for when I can no longer get out of it (I always manage to get in, or so I imagine). With a cheerful wave, we say goodbye and leave the couple happily behind in our exhaust fumes. (to be continued)

Auf dem Vormarsch: das nächste Kapitel im Caterham Motorsport

Dieser Artikel erschien zuerst in Lowflying, dem Magazin des Caterham & Lotus Seven Club

Die Rennsport-Leiter von Caterham gilt seit langem als eine der markantesten Wege in den Motorsport. Sie kombiniert einen zugänglichen Einstieg mit engem Wettbewerb und einer loyalen Fahrer-Community. Während die neue Saison näher rückt, bereitet sich das Unternehmen intensiv auf ein weiteres Rennjahr vor und arbeitet gleichzeitig daran, die Caterham-Formel international auszuweiten. Lowflying sprach mit Caterhams Motorsportleiter Alex Read, der kürzlich die Gelegenheit hatte, mit einem Seven 420R einige rasante Runden auf der Formel-1-Strecke von Miami zu drehen.

Es war eine geschäftige Zeit für Caterham Motorsport. Was ist im Vorfeld der neuen Saison alles passiert?

Es war definitiv viel los, hat aber auch großen Spaß gemacht. Bei Caterham Motorsport herrscht gerade eine enorme Energie. Wir hatten gerade unseren offiziellen Vorsaison-Test und Medientag in Snetterton – ein aufregender Start ins Jahr. Das war etwas, das wir in dieser Form noch nie probiert hatten und das ich unbedingt einführen wollte. Natürlich ist die mediale Präsenz hilfreich für die Meisterschaften, aber das wichtigste Ziel waren eigentlich die Fahrer. Im Motorsport geht es um Nervenkitzel und Erlebnisse, und es ist etwas Besonderes, von Journalisten interviewt und professionell gefilmt zu werden. Die Resonanz war fantastisch; die Fahrer haben bei allem mitgemacht und die Chance sichtlich genossen. Wir haben jetzt jede Menge Content, den wir in den nächsten Monaten teilen können. Aber noch wichtiger: Das Feedback zeigt, dass die Fahrer die Strecke mit echter Vorfreude auf die kommende Saison verlassen haben.

Es gab auch einen speziellen Testtag für Rückkehrer?

Ja, das war etwas, was wir dieses Jahr gerne eingeführt haben. Caterham hat schon immer eine unglaublich treue Gruppe von Fahrern, die Saison für Saison wiederkommen. Deshalb wollten wir einen Weg finden, etwas zurückzugeben. Wir haben zwei aufeinanderfolgende Testtage auf dem Snetterton 300 Circuit veranstaltet. Der erste Tag war unser „Loyalty Day“: Jeder, der in drei der letzten fünf Jahre angetreten ist und auch diese Saison wieder dabei ist, wurde eingeladen. Caterham hat die Kosten übernommen – als Dankeschön für die jahrelange Unterstützung. Es herrschte eine wirklich schöne Atmosphäre mit etwa dreißig Autos; es fühlte sich an wie ein exklusives Treffen der harten Kerne der Caterham-Renngemeinschaft.

Am Samstag hielten wir dann den



Caterham Motorsport bleibt eine der erfolgreichsten Markenmeisterschaften der Welt
Caterham Motorsport remains one of the most successful single-marque series in the world

Haupt-Vorsaison-Test inklusive des Medienteils ab. Die meisten Fahrer vom Loyalty Day blieben da, und viele neue Wettbewerber kamen hinzu. Insgesamt hatten wir fast 70 Fahrer in den verschiedenen Meisterschaftsgruppen auf der Strecke.

sport war ebenfalls anwesend – wurden die neuen Reifen getestet?

Ja, dieses Jahr führen wir eine neue Reifenpalette bei Caterham Motorsport ein, und das war die Gelegenheit, sie in Aktion zu sehen. Außerhalb der Academy (die mit Toyo-Einheitsreifen fährt) werden wir vier NOVA-Reifen einsetzen, wenn



Miamis Precision Drive Club bietet seinen Mitgliedern ein luxuriöses Rennstrecken-Erlebnis – jetzt auch mit Caterham!
Miami's Precision Drive Club offers its members a luxury track experience, now including Caterham!

Building Momentum: Caterham Motorsport's Next Chapter

This article first appeared in Lowflying, the magazine of the Caterham & Lotus Seven Club

Caterham's racing ladder has long been one of the most distinctive routes into motorsport, combining accessible racing with close competition and a loyal driver community. As the new season approaches, the company is busy preparing for another year of racing whilst also looking to expand the Caterham formula internationally. Lowflying spoke with Caterham's Head of Motorsport, Alex Read, who recently enjoyed the opportunity of giving hot laps in a Seven 420R around Miami's F1 circuit

It's been a busy time for Caterham Motorsport. What's been happening in the run-up to the new season?

It's certainly been busy, but also a lot of fun. There's a lot of energy around Caterham Motorsport now. We've just had our official pre-season test and media day at Snetterton, which was an exciting way to kick off the year. It was something we've never tried before and I was keen to introduce. Obviously, the exposure is helpful for the championships, but the bigger aim was really about the drivers. Motorsport is about excitement and experience, and there's something special about being interviewed by journalists and filmed professionally. The response was fantastic; drivers got involved with everything and really embraced the opportunity. We now have loads of content to share over the coming months, but more importantly, the feedback suggests the drivers left feeling genuinely excited about the coming season.

There was also a special test day for returning drivers?

Yes, that was something we were pleased to introduce this year. Caterham has always had an incredibly loyal group of drivers who come back season after season, so we wanted to find a way to give something back. We ran two back-to-back test days at the Snetterton 300 circuit. The first day was our "loyalty day"; anyone who had competed in three of the last five years and is returning again this season was invited to attend, and Caterham covered the cost as a thank-you to those who have supported the championships year after year. It ended up being a really nice atmosphere with about thirty cars taking part – it felt like a bit of an exclusive gathering of the core Caterham racing community.



Hot Laps in Miami

Then on the Saturday we held the main pre-season test with the media element included. Most of the loyalty-day drivers stayed on and we also had plenty of newer competitors joining as well. In total we had nearly 70 drivers on track across the different championship groups.

New tyre partner Nova Motorsport was present – was this testing the new tyres?

Yes, this year sees the introduction of a new range of tyres in Caterham Motorsport, and this was an opportunity to see them in action. Outside the Academy (which runs Toyo control tyres) we'll be running four NOVA tyres if you include slicks and wets, but the two most interesting are the revised ZZS and ZZR. The previous Avon ZZS returns as the Nova ZZS and to all intents and purposes, it is identical. The bigger development is the new ZZR which has a revised compound designed to sit somewhere between a track-day tyre and a full slick. It retains the familiar tread pattern, but provides significantly more grip. Snetterton gave us the first proper opportunity to evaluate it, and the results were very impressive. In the 310R Championship, we saw lap times around four seconds faster than last year's

Toyos. Drivers were coming in saying they'd set the fastest laps they'd ever done, so it's shaping up to be the quickest season of 310R racing we've ever had. Some drivers even commented that their necks were sore from the extra G-forces, which is always a good sign that the tyre is doing its job. It definitely adds another layer of excitement heading into the season.

The Caterham Academy is always a big talking point. The 2026 car has a new engine, gearbox and diff. How is the grid shaping up?

Like everything in motorsport, there have been both positives and challenges, but overall I'm happy with where the Academy stands. We will have a 30-car grid for 2026, which given the current state of motorsport in the UK, is a very strong number that we're proud of. The drivers have already begun their journey into racing with a seminar at the factory where they met the team and received an introduction to the programme and guidance on what to expect. The next major step is their ARDS test, which is taking place at Castle Combe. Once they have that licence in hand, the journey into competitive motorsport begins.

man Slicks und Regenreifen mitzählt. Am interessantesten sind jedoch der überarbeitete ZZS und ZZR. Der frühere Avon ZZS kehrt als Nova ZZS zurück und ist praktisch identisch. Die größere Entwicklung ist der neue ZZR, der eine überarbeitete Gummimischung hat und irgendwo zwischen einem Trackday-Reifen und einem vollwertigen Slick angesiedelt ist. Er behält das bekannte Profil bei, bietet aber deutlich mehr Grip. Snetterton bot uns die erste richtige Gelegenheit zur Evaluierung, und die Ergebnisse waren sehr beeindruckend. In der 310R-Meisterschaft sahen wir Rundenzeiten, die etwa vier Sekunden schneller waren als mit den Toyos im Vorjahr. Die Fahrer kamen rein und sagten, sie hätten ihre schnellsten Runden aller Zeiten gedreht. Es bahnt sich also die schnellste 310R-Saison an, die wir je hatten. Einige Fahrer meinten sogar, ihr Nacken schmerze von den zusätzlichen G-Kräften – was immer ein gutes Zeichen dafür ist, dass der Reifen seinen Job macht. Das sorgt definitiv für eine zusätzliche Portion Spannung vor dem Saisonstart.

Die Caterham Academy ist immer ein großes Thema. Das Auto für 2026 hat einen neuen Motor, ein neues Getriebe und ein neues Differenzial. Wie sieht das Starterfeld aus?

Wie alles im Motorsport gab es sowohl Lichtblicke als auch Herausforderungen, aber insgesamt bin ich zufrieden mit dem Stand der Academy. Wir werden 2026 ein Feld von 30 Autos haben. In Anbetracht des aktuellen Zustands des Motorsports in Großbritannien ist das eine sehr starke Zahl, auf die wir stolz sind. Die Fahrer haben ihren Weg in den Rennsport bereits mit einem Seminar im Werk begonnen, bei dem sie das Team kennenlernten und eine Einführung in das Programm sowie eine Anleitung für das, was sie erwartet, erhielten. Der nächste große Schritt ist ihr ARDS-Test (Rennlizenz-Prüfung) in Castle Combe. Sobald sie diese Lizenz in den Händen halten, beginnt der Weg in den kompetitiven Motorsport.

Allerdings hatten wir einige Herausforderungen in der Lieferkette. Insbesondere gab es Schwierigkeiten mit den Getrieben, nachdem einer unserer Lieferanten Insolvenz anmelden musste. Das verursachte Verzögerungen, die letztlich außerhalb unserer Kontrolle lagen. Das Ergebnis ist, dass der Start der Academy-Saison leicht nach hinten verschoben werden musste. Die Autos selbst warten noch auf die Auslieferung an die Fahrer – das ist nie eine schöne Nachricht, wenn alle bereits voller Vorfreude sind. Dennoch wird das volle Academy-Erlebnis stattfinden;



es beginnt einfach etwas später als ursprünglich geplant. Um die Verzögerung auszugleichen, haben wir ein zusätzliches Trainingsevent in das Programm aufgenommen: einen Drift- und Fahrzeugkontroll-Tag, der den Fahrern zusätzliche Zeit im Auto und die Entwicklung ihrer Fähigkeiten ermöglicht.

Traditionell beginnt die Academy mit dem Curborough-Sprint, aber aufgrund der Zeitprobleme musste dieser leider abgesagt werden. Stattdessen haben wir ein zusätzliches Rennen in Silverstone International hinzugefügt. Obwohl es eine Formatänderung ist, scheinen die meisten Fahrer sehr glücklich darüber zu sein, ihre Saison mit einem zusätzlichen Rennen dort abzuschließen.

Caterham ist seit kurzem auch in den USA aktiv. Sie sind gerade aus Miami zurückgekehrt – was war der Zweck Ihres Besuchs?

Die Vereinigten Staaten stellen eine riesige Chance für Caterham dar. Wir haben ein neues Werk mit einer Kapazität von 750 Autos pro Jahr, also müssen wir natürlich unsere Märkte

erweitern – und die USA stechen als Ort mit enormem Potenzial hervor. Wir haben einen Berater ernannt, eine Presseunterstützung etabliert und damit begonnen, unser Händlernetz auszubauen.

Einer dieser neuen Händler, Walt Grace Vintage, befindet sich in Wynwood, Miami, in der Nähe des Hard Rock Stadiums, wo der Große Preis von Miami stattfindet. Über deren Kontakte wurden wir dem Precision Drive Club vorgestellt, einem exklusiven Mitgliederclub, der auf der F1-Strecke in Miami operiert. Ich hatte das Glück, gefragt zu werden, den Caterham den Mitgliedern auf dem Kurs in Miami vorzuführen.

Das klingt nach einer tollen Erfahrung – wie war es?

Wir brachten einen Caterham 420R SV (Pressewagen) mit und nutzten eine verkürzte Konfiguration der F1-Strecke, den sogenannten „Miami Loop“. Einen Caterham auf einem Stadtkurs zu fahren, ist fantastisch: Da man die Ecken des Autos so klar sehen kann, kann man bis an die Mauern heranfahren und die gesamte



**Der Caterham-Demowagen hat in den USA für viel Aufsehen gesorgt
Caterham's demonstrator has attracted great interest in the USA**

However, we have had some supply chain challenges, specifically, we ran into difficulties with gearboxes after one of our suppliers went into administration, creating delays that were ultimately outside our control. The result is that the start of the Academy season has had to be pushed back slightly. The cars themselves are still awaiting delivery to the drivers, which is never an ideal message to give after everyone has been building excitement. However, the full Academy experience will still take place – it will simply start a little later than originally planned. To help make up for the delay, we've added an additional training event into the programme: a drift and car-control day which will give drivers extra seat time and skills development.

Traditionally, the Academy begins with the Curborough sprint, but because of the timing issues, that has unfortunately had to be cancelled. Instead, we've added an additional race at Silverstone International. Although it's a change to the format, most drivers seem quite happy about the idea of finishing their season with an extra race there.

Caterham has recently been making moves in the United States. You've just come back from Miami – what was the purpose of your visit?

The United States represents a huge opportunity for Caterham. We have a new factory with the capacity to build 750 cars a year, so naturally we need to grow our markets and the USA stands out as a place with enormous potential. We have appointed a consultant, established press support and begun expanding our dealer network.

One of those new dealers, Walt Grace Vintage is located in Wynwood, Miami, close to Hard Rock Stadium where the Miami Grand Prix takes place. Through their contacts we were introduced to the Precision Drive Club, an exclusive members' club operating at the Miami F1 circuit. I was lucky enough to be asked to showcase the Caterham to their members around the Miami circuit.

Sounds like a great experience – how was it?

We brought along a Caterham 420R SV press car and used a shortened configuration of the Miami F1 circuit known as the "Miami Loop". Driving a Caterham on a street circuit is fantastic – because you can see the corners of the car so clearly, you can run right up to the walls and really use the width of the track. Despite being an F1 venue, the car



**Frankreich zählt zu den vielen Ländern, die über ein fest etabliertes Caterham-Motorsport-Programm verfügen
France is one of many countries with a well established Caterham motorsport ladder**

suited the layout extremely well and showcased exactly what a Caterham is about: agility, feedback, and driver engagement.

I ended up doing hot laps for journalists and invited guests. It was a great opportunity to develop the Caterham brand – we've got a piece in the New York Times that's going to be coming out. We also ran an autotest-style course where drivers and journalists could learn car-control skills – everything from slaloms to doughnuts. It was great fun and a reminder of how accessible and enjoyable these cars are.

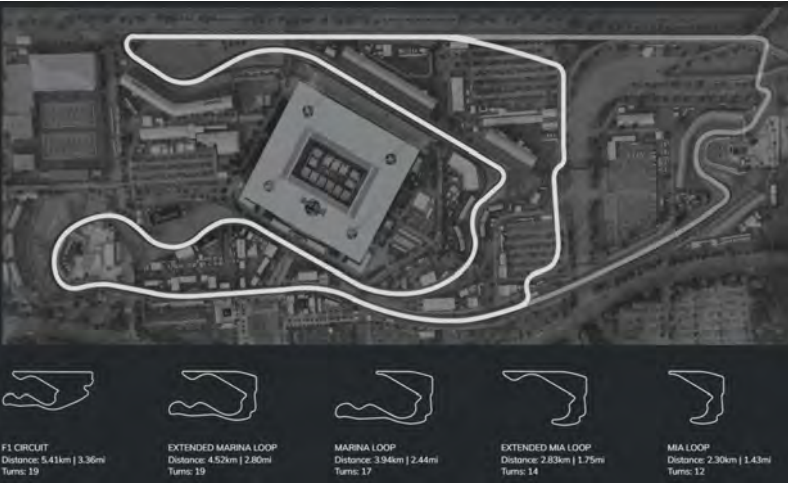
How did the Precision Drive Club members react to the Caterham?

It's a club for very high-net-worth individuals, and our cars are quite different to the supercars that many of those members are used to. But the beauty of a Caterham is that it only takes one drive to understand it. There was immediate curiosity – when you park a small Caterham alongside Lamborghini GT3s and other exotica, people naturally wonder what it is. The reac-

tion was overwhelmingly positive – everyone who drove it came out with a huge smile on their face and we've already secured a sale from one of the members who drove that day. There is a growing appreciation among enthusiasts for pure drivers' cars where the focus is on feel and involvement rather than on outright power and the Caterham Seven fits that perfectly.

What about the new dealership itself, did you get to visit?

Absolutely – Walt Grace Vintage in Wynwood is a unique place. They specialise in vintage cars and guitars, which might sound an unusual combination but actually works brilliantly. The showroom features cars like classic Porsches, Mercedes and American marques, alongside vintage guitars and a café, creating a really cool atmosphere. Wynwood itself is a vibrant arts district filled with murals and street art, so the location has a lot of character. It's the kind of place where people wander in, have a coffee, browse the cars and soak up the atmosphere.



Breite der Strecke nutzen. Obwohl es ein F1-Veranstaltungsort ist, passte das Auto extrem gut zu dieser Strecke und zeigte genau das, was einen Caterham ausmacht: Agilität, Feedback und Fahrer-Involvement.

Ich bin schließlich Hot Laps für Journalisten und geladene Gäste gefahren. Es war eine großartige Gelegenheit, die Marke Caterham weiterzuentwickeln – wir haben zum Beispiel einen Artikel in der New York Times, der bald erscheinen wird. Wir haben auch einen Parcours im Autotest-Stil aufgebaut, auf dem Fahrer und Journalisten Fähigkeiten zur Fahrzeugkontrolle lernen konnten – vom Slalom bis zum Doughnut. Es hat riesigen Spaß gemacht und war eine Erinnerung daran, wie zugänglich und unterhaltsam diese Autos sind.

Wie haben die Mitglieder des Precision Drive Club auf den Caterham reagiert?

Es ist ein Club für sehr wohlhabende Personen, und unsere Autos unterscheiden sich deutlich von den Supercars, an die viele dieser Mitglieder gewöhnt sind. Aber das Schöne an einem Caterham ist, dass man nur eine Fahrt braucht, um ihn zu verstehen. Es herrschte sofortige Neugier: Wenn man einen kleinen Caterham neben Lamborghini GT3s und anderen Exoten parkt, fragen sich die Leute natürlich, was das ist. Die Reaktion war überwältigend positiv – jeder, der ihn fuhr, stieg mit einem breiten Grinsen aus, und wir konnten bereits einen Verkauf an eines der Mitglieder sichern, das an diesem Tag gefahren ist. Es gibt unter Enthusiasten eine wachsende Wertschätzung für reine Fahrerautos, bei denen das Gefühl und die Einbindung im Vordergrund stehen und nicht nur die reine Leistung. Der Caterham Seven passt da perfekt hinein.

Was ist mit dem neuen Autohaus selbst, konnten Sie es besuchen?

Absolut – Walt Grace Vintage in Wynwood ist ein einzigartiger Ort. Sie spezialisieren sich auf Oldtimer und Gitarren, was vielleicht nach einer ungewöhnlichen Kombination klingt, aber tatsächlich hervorragend funktioniert. Im Showroom stehen Autos wie klassische Porsches, Mercedes und amerikanische Marken neben Vintage-Gitarren. Dazu gibt es ein Café, was eine wirklich coole Atmosphäre schafft. Wynwood selbst ist ein lebendiges Kunstviertel voller Wandgemälde und Street Art, der Standort hat also viel Charakter. Es ist die Art von Ort, an dem die Leute vorbeikommen, einen Kaffee trinken, sich die Autos ansehen und die Atmosphäre aufsaugen. Vor allem aber ist das Team dort unglaublich leidenschaftlich, was

Caterham angeht. Dieser Enthusiasmus ist absolut entscheidend, wenn man einen neuen Markt aufbaut.

Abschließend: Wie entwickelt sich Caterham Motorsport international?

Großbritannien bleibt unsere größte und am längsten etablierte Motorsport-Karriereleiter, aber wir sind auch in mehreren anderen Regionen aktiv.

Frankreich hat eine sehr gut etablierte Serie mit mehreren Meisterschaften, darunter Academy, Roadsport sowie 340R- und 420R-Klassen. Die Rennen dort sind extrem wettbewerbsorientiert und oft nehmen junge Fahrer teil, die aus der Welt des Kartsports kommen.

Auf der iberischen Halbinsel sind die Caterham-Meisterschaften schnell gewachsen. Dort gibt es 340R- und 420R-Serien sowie eine neue Super Seven 600-Meisterschaft mit den Dreizylinder-Suzuki-Motoren. Ich durfte letztes Jahr in Estoril selbst einen davon fahren, und der Erfolg dieser Meisterschaft ist toll zu sehen. Die Serie wird als „Arrive-and-Drive“-Format betrieben und ist enorm populär. Sie begannen mit 20 Autos, fügten aber bald zehn weitere hinzu und sind bereits komplett ausgebucht. Für die Super Seven 600 ist sogar ein 24-Stunden-Rennen in Portimão für später in diesem Jahr geplant, was wirklich aufregend werden dürfte. Mit Blick in die weitere Zukunft erwägen die iberischen Organisatoren eine mögliche Expansion nach Brasilien. Wir prüfen auch Rennmöglichkeiten in den USA; wir befinden uns noch in der Anfangsphase, suchen aber aktiv nach einem Motorsportpartner. Aufgrund der Entfernungen zwischen den Rennstrecken könnte ein „Arrive-and-Drive“-Modell dort besser zum Markt passen als das traditionelle Eigentumsmodell, bei dem die Fahrer ihr Auto selbst zu den Rennwochenenden trailern. Außerdem haben wir unseren neuen Händler in Dubai, der diesen Winter eine Rennserie etablieren wollte, aber diese Pläne werden natürlich wahrscheinlich durch die aktuelle Situation in der Region beeinflusst.

Letztendlich wäre es mein Ziel, Caterham Motorsport zu einem echten globalen Netzwerk auszubauen. Langfristig wäre es fantastisch, wenn wir neben den bestehenden Modellen eine standardisierte Klasse von Caterham-Rennen weltweit hätten, mit identischen Autos, die in verschiedenen Ländern antreten. Das könnte die Tür für so etwas wie ein „Caterham World Final“ oder sogar ein Weltmeisterschafts-Event öffnen. Das ist noch eine langfristige Vision, aber sie zeigt, wie viel Potenzial das Caterham-Konzept international hat. **LF**

Most importantly, the team there are incredibly passionate about Caterham. That enthusiasm is absolutely crucial when building a new market.

Finally, how is Caterham Motorsport developing internationally?

The UK remains our biggest and longest-established motorsport ladder, but we're also active in several other regions.

France has a very well-established series with multiple championships including Academy, Roadsport and 340R and 420R classes. The racing there is extremely competitive, often featuring younger drivers who are coming from the world of karting.

In Iberia, the Caterham championships have grown rapidly. They run a 340R and 420R series along with a new Super Seven 600 championship using the three-cylinder Suzuki-engined cars. I was lucky enough to get to drive one of these at Estoril last year, and the success of the Championship is great to see. The series operates as an arrive-and-drive format and has been hugely popular. They started with 20 cars but soon added ten more and they are already fully sold out. There's even a 24-hour race for the Super Seven 600 planned at Portimão later this year, which should be really exciting. Looking further ahead, the Iberian organisers are considering potential expansion into Brazil. We're also exploring racing possibilities in the United States; we're in the early stages but are actively seeking a motorsport partner we can work with. Because of the distances between race venues, it may be that an arrive-and-drive model would suit the market better than the traditional ownership model where drivers trailer their car to different race weekends. We've also got our new dealership in Dubai which was due to establish a race series this winter, but those plans are of course likely to be affected by the current situation in the region.

*Ultimately, my ambition would be to see Caterham Motorsport develop into a truly global network. In the long term, it would be fantastic if alongside existing models, we had a standardised class of Caterham racing worldwide, with identical cars competing in different countries. That could open the door to something like a 'Caterham World Final' or even a world championship event. It's still a long-term vision, but shows how much potential there is for the Caterham concept internationally. **LF***



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



JUBU Performance GmbH

Saxenegg 3a A-4323 Münzbach	www.jubu-performance.com	www.caterham-austria.at
+43 7264 20175	youtube.com/jubuperformance	office@caterham-austria.at
office@jubu-performance.com	fb.com/jubuperformance	fb.com/caterham-austria

Mein erster Trackday mit Coaching - ein Erfahrungsbericht

Story von Christian F.

Als ich meinen Caterham bei Kurt Hoffmann bestellt habe, versprach er mir nicht nur ein großartiges Auto, sondern auch Unterstützung dabei, den Weg auf die Rennstrecke zu finden. Dieses Versprechen hat er gemeinsam mit Lars Hoffmann nun eingelöst – und wie!

Am einem Dienstag war es soweit: Mein erster Trackday auf der GP-Strecke des Nürburgrings. Geplant waren fünf Sessions à 40 Minuten – genug Zeit, um sich langsam heranzutasten und viel zu lernen.

Ich bin kein kompletter Neuling, habe bereits ADAC-Trainings mit anderen Fahrzeugen absolviert, war bei der Driftschule und habe Sportwagentrainings am Boxberg mitgemacht. Trotzdem würde ich mich keinesfalls als routiniert bezeichnen – eher als ambitionierten Anfänger mit Respekt vor der Strecke.

Letztes Jahr habe ich einen Gutschein für ein M2-Fahrerlebnis auf dem Hockenheimring eingelöst. Das hat mir gefallen, vor allem das sichere Gefühl mit einem Instruktor an meiner Seite. Daher war für mich klar: Wenn ich mit dem Caterham auf die Rennstrecke gehe, dann nur mit professioneller Unterstützung.

Und die habe ich bekommen. Kurt und Lars haben sich rührend um mich und mein Auto gekümmert. In den Pausen haben wir meine Fahrweise analysiert, die Linie besprochen und konkrete Tipps für den nächsten Stint erarbeitet. Beide hatten eine unglaubliche Geduld mit mir und haben mir sehr geholfen, mich von Session zu Session zu steigern.

Leider war der Trackday extrem gut besucht. Die Strecke war voll, und obwohl mein Fahrzeug deutlich mit einem „L“ für „Learner“ gekennzeichnet war, war von Rücksichtnahme wenig zu spüren. Ein „O“ wie „Opfer“ hätte auf der Rückseite wohl auch gepasst. Aber mit Lars an meiner Seite konnte ich sicher mitfahren. Erst im letzten Stint, als gelbe Flag-



My First Coached Track Day - An Experience Report

Story by Christian F.

When I ordered my Caterham from Kurt Hoffmann, he didn't just promise me a great car; he also promised to help me find my way onto the racetrack. Together with Lars Hoffmann, he has now made good on that promise – and then some!

On a Tuesday, the time had finally come: my first track day on the Nürburgring Grand Prix circuit. The plan was five 40-minute sessions – plenty of time to ease into it and learn a lot.

I'm not a complete novice; I've completed ADAC training sessions with other vehicles, attended drift schools, and participated in sports car training at Boxberg. Nevertheless, I wouldn't call myself experienced by any means – rather an ambitious beginner with a healthy respect for the track.

Last year, I redeemed a voucher for an M2 driving experience at the Hockenheimring. I enjoyed it, especially the feeling of safety with an instructor by my side. Therefore, it was clear to me: if I'm taking the Caterham to the track, it's only with professional support.

And that is exactly what I received. Kurt and Lars took fantastic care of both me and my car. During the breaks, we analyzed my driving style, discussed the racing line, and worked out specific tips for the next stint. Both had incredible patience with me and helped me improve from session to session.

Unfortunately, the track day was extremely crowded. The track was full, and although my car was clearly marked with an „L“ for „Learner“, there was very little consideration shown by others. An „O“ for „Opfer“ (victim) on the back might have been just as fitting. But with Lars by my side, I felt safe out there. It wasn't until the final stint, when yellow flags were shown, that the field thinned out – many GT3 drivers and the like stayed in the pits, and I could finally enjoy the track with a bit more space.

My Verdict:

- *The day helped me get to know the limits of my Caterham and my own*

gen gezeigt wurden, lichtete sich das Feld – viele GT3-Fahrer & Co blieben in der Box, und ich konnte die Strecke endlich etwas freier genießen.

Mein Fazit:

- Der Tag hat mir geholfen, die Grenzen meines Caterham und meiner eigenen Fähigkeiten besser kennenzulernen.
- Motorsport macht mir großen Spaß und ich will definitiv mehr davon.
- Bei der Wahl zukünftiger Trackdays werde ich stärker auf die Anzahl und Art der Fahrzeuge achten.
- Veranstaltungen von Seven-IG oder SMRC erscheinen mir dafür besonders geeignet.
- Es war sicher nicht das letzte Mal, dass ich mich von Lars und Kurt coachen lasse – ihre Unterstützung war Gold wert.

Guenter:
„Hab vor 2 Jahren auch ein trackday auf dem Nürburgring mitgemacht. Ist ein super Erlebnis, aber auch anstrengend. Muss man mal gemacht haben.“



skills much better.

- I'm having a blast with motorsport and definitely want more.
- When choosing future track days, I will pay closer attention to the number and types of vehicles participating.
- Events hosted by Seven-IG or SMRC seem particularly suitable for this.
- It certainly won't be the last time I seek coaching from Lars and Kurt – their support was worth its weight in gold.

Why I am writing this post: There are many experienced members in this forum who participate in track days regularly. However, with this post, I am primarily addressing those who – like I did for a long time – tend to lurk rather than actively participate

As a Caterham newcomer, I was looking for specific information on how to take that first step onto the racetrack – and found that there isn't actually that much out there. The entry often seems more daunting and complicated than it actually is. That's exactly why I want to share my positive experiences.

Perhaps my report will motivate some of you to book a track day yourselves. I can highly recommend it – it's worth it!

A huge thank you to Lars and Kurt – if you're reading this: you made this day unforgettable for me!



Warum ich diesen Beitrag schreibe: Im Forum sind viele erfahrene Mitglieder unterwegs, die regelmäßig an Trackdays teilnehmen. Ich richte mich mit diesem Beitrag aber vor allem an diejenigen, die – so wie ich lange Zeit – eher mitlesen als aktiv teilnehmen.

Als Caterham-Neuling habe ich selbst nach konkreten Informationen gesucht, wie man den ersten Schritt auf die Rennstrecke macht – und festgestellt, dass es dazu gar nicht so viel gibt. Der Einstieg wirkt oft größer und komplizierter, als er tatsächlich ist. Genau deshalb möchte ich meine positiven Erfahrungen teilen.

Vielleicht fühlt sich ja jemand von euch durch meinen Bericht motiviert, selbst einen Trackday zu buchen. Ich kann es nur empfehlen – es lohnt sich!

Ein großes Dankeschön an Lars und Kurt – falls ihr hier mitlest: Ihr habt den Tag für mich unvergesslich gemacht!

Guenter:
„I also did a track day at the Nürburgring two years ago. It's a fantastic experience, but exhausting too. Definitely something you have to do at least once.“



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 Rückfahrscheinwerfer: € 98,- pro Stück



The Home of British Sportcars



Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg
Gewerbepark 6

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

Hochspannung am Ring: Der harte Kern zu Besuch bei Caterham Nürburgring

Story und Bilder von Andreas

Wenn Kurt Hoffmann ruft, lässt sich die Szene nicht zweimal bitten. Vom 28. März bis zum 06. April verwandelte sich der ring°boulevard am Nürburgring in ein Mekka für Puristen. Caterham Nürburgring lud zum „Big European Test Drive Event“. Ein besonderes Highlight für den Caterham Car Club, der die Gelegenheit nutzte, die neuen 2026er Modelle unter die Lupe zu nehmen.

Der Nürburgring im Frühjahr – das Wetter ist wechselhaft, aber die Leidenschaft ist beständig. Das „Big European Test Drive Event“ war mehr als nur eine Verkaufsveranstaltung; es war ein Treffen unter Gleichgesinnten. Kurt Hoffmann hatte eingeladen, und der harte Kern des Caterham Car Clubs folgte dem Ruf am Sonntag geschlossen, um die neuesten Entwicklungen aus Dartford zu begutachten.

Die 2026er Modelle - Exklusivität wird Serie

Das Staunen war groß, als die Gruppe den Showroom am ring°boulevard betrat. Im Fokus standen die brandneuen 2026er Modelle, die mit einer Ausstattungsoffensive überraschten, die es so bisher noch nicht gab. Caterham reagiert auf die Wünsche der Community und bietet nun zahlreiche Features, die früher teure Extras waren, serienmäßig ohne Aufpreis an.

Besonders ins Auge stachen vier Neuerungen, die das Herz jedes Seven-Enthusiasten höher schlagen lassen:

Die markante 620/R Nase:

Das aerodynamische Gesicht des Top-Modells gehört nun zum Standard – ein aggressiverer Look ganz ohne Zusatzkosten.

Farbe bekennen beim Überrollbügel:

Ob dezent in Wagenfarbe oder in einer kontrastierenden Wunschlackierung – der Bügel wird nun ab Werk individuell gestaltet, ohne das

Budget zu belasten.

Perfektion im Detail:

Auch die Scheinwerfergehäuse („Kugeln“) sind nun ohne Aufpreis in Wagenfarbe lackiert, was den Fahrzeugen einen deutlich edleren und stimmigeren Gesamteindruck verleiht.

Luxus im Cockpit:

Ein echtes Highlight sind die Ledersitze aus dem exklusiven SIG-NATURE-Programm. Mit dem fein eingestickten SEVEN-Logo bieten sie nun serienmäßig den Komfort und die Optik, die man sonst nur aus der Individualabteilung kannte.

Benzingespräche und Gemeinschaft

Während die Fachsimpelei über die technischen Details der 2026er Spezifikationen anhielt, wurde eines klar: Caterham bleibt sich treu, wird aber im Detail immer besser. Für die



High Octane at the Ring: The Core Crew Visits Caterham Nürburgring

Story an Pictures by Andreas

When Kurt Hoffmann extends an invitation, the community answers the call. From March 28th to April 6th, the ring°boulevard at the Nürburgring transformed into a mecca for purists as Caterham Nürburgring hosted the „Big European Test Drive Event.“ A standout highlight for the Caterham Car Club, whose „hard core“ members gathered on Sunday to inspect the 2026 models and their impressive new standard specifications.

The Nürburgring in early spring – where the weather is unpredictable, but the passion is constant. The „Big European Test Drive Event“ was far more than a sales pitch; it was a gathering of kindred spirits. Following Kurt Hoffmann's invitation, the inner circle of the Caterham Car Club arrived in force to get a first-hand look at the latest developments from Dartford.

The 2026 Models: Exclusivity Becomes Standard

The excitement was palpable as the group entered the showroom on the ring°boulevard. The spotlight was firmly on the brand-new 2026 models, which surprised everyone with an equipment offensive unlike anything seen before. Caterham has clearly listened to the community, now offering numerous features as standard that were previously

high-cost options. Four specific upgrades caught the eye of the Seven enthusiasts:

The Iconic 620/R Nosecone:

The aerodynamic face of the flagship model is now standard across the range – offering an aggressive look at no extra cost.

Custom Roll Bars:

Whether matched to the body color or finished in a contrasting paint of your choice, the roll bar is now customized at the factory without impacting the budget.

Precision in Detail:

The headlight bowls are now painted in the body color as standard, giving the cars a significantly more refined and cohesive appearance.

Luxury in the Cockpit:

A true highlight is the leather seating from the exclusive SIG-NATURE program. Featuring the finely embroidered SEVEN logo, these seats now provide the comfort and premium aesthetic usually reserved for bespoke commissions – all at no additional charge.

Petrol Talk and Community Spirit

As technical discussions about the 2026 specifications filled the air, one thing became clear: Caterham remains true to its roots while continuously refi-





ning the details. For the Caterham Car Club members, Sunday was not just about inspecting new hardware; it was a celebration of the community.

Thanks to Kurt Hoffmann's hospitality, drivers were able to soak up the Nürburgring atmosphere while gearing up for the new season. The combination of purist lightweight engineering and these high-quality new standard features promises an exciting 2026, both on and off the track.

For those who missed the event, a look at the new models is highly recommended – rarely has a factory „upgrade“ been as attractive as it is this year.

Mitglieder des Caterham Car Clubs war der Sonntag nicht nur eine Gelegenheit zur Inspektion der neuen Hardware, sondern vor allem ein Tag der Gemeinschaft.

Dank der Einladung von Kurt Hoffmann konnten die Fahrer den Spirit des Nürburgrings mit der Vorfreude auf die neue Saison verbinden. Die Kombination aus puristischem Leichtbau und den neuen, hochwertigen Serien-Sonderausstattungen verspricht ein spannendes Jahr 2026 auf und neben der Strecke.

Wer die Gelegenheit verpasst hat, sollte definitiv einen Blick auf die neuen Modelle werfen – denn selten war ein „Upgrade“ ab Werk so attraktiv wie in diesem Jahr.



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

Suppliers to Lotus and Caterham for over 60 years





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

For further information contact:
Bruce Robinson or Philip Robinson

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



Das Interview aus der Szene

Andreas interviewt Robin

Robin ist seit fast zwei Jahren bei uns und beantwortet für uns die magischen Sevenfragen.

Wer ich bin

Robin Banzhaf, 32 Jahre alt, seit dem ersten Auto Motor und Sport-Heft und Autoquartett über die IAA infiziert, Benzin im Blut.

In meiner Garage stehen mein Caterham 1.8 VVC, mein Rennrad, mein Downhillbike und als mein Daily ein 3er BMW G21. In der Vergangenheit hatte ich einige Oldtimer: Fiat 124



Wie bestreite ich meinen Lebensunterhalt

Seit November 2025 arbeite ich bei der Firma Oechsler. Gelehrter Werkzeugmechaniker, zuvor im Werkzeugbau tätig und später Werksleiter. Aktuell optimiere ich den Werkzeugbau in Rumänien, Lipova.

Spider, Porsche 944, Strich 8, VW LT1 und eine alte Vespa.

Rennfahrer oder Blümchenpflücker

In den letzten zwei Jahren war ich die meiste Zeit eher zum Blümchenpflücken unterwegs aber durch einen Besuch beim SMRC und beim OGP möchte ich künftig der Blumenpflücker auf der Rennstrecke sein.

Was steht in meiner Garage



Wie wird meine Garage befüllt, wenn ich in der Lotterie gewinne

Nach dem Lottogewinn ...es müsste schon der ganz große Wurf sein: Ferrari F40, Carrera GT, McLaren F1. Eigentlich alles, was unfassbar Spaß macht, so wie mein Caterham. Der würde dann definitiv noch ein paar Caterham-Brüder bekommen.

Wer ist mein liebster Rennfahrer

Mein liebster Rennfahrer: Ich habe Michael Schumacher lange verfolgt und immer bewundert.

Bier oder Champagner

Da mein Vater seit über 40 Jahren in einer Brauerei arbeitet und ich in der Kreisliga Fußball spiele...ganz klar Bier. Täglich geht es allerdings nie ohne einen Doppio Espresso.

Der Caterham Car Club

Der Caterham Car Club ist ein Club voller Leidensgenossen, Verrückter und Menschen, die das Leben verstanden haben. Es geht nicht um Vernunft, es geht um Spaß!

Was mache ich außer Seven

Neben Seven, Fußball, Sport und Arbeit liebe ich Reisen und Tauchen.

Der schlimmste Augenblick im Auto

Der mit Abstand schlimmste Augenblick: Mit dem Porsche 944 bei 220 km/h auf der linken Spur ein lauter Schlag, Rauch, Motorplatzer auf der Autobahn...

Hat mich das gehindert? Nein. Das war der Startschuss, selbst zu schrauben, über Werkzeugbau und Bremsenwechsel hinaus.

Caterham fahren und schrauben ist für mich wie Wellness fernab von der schnelllebigen Welt voller schlechter Nachrichten.

An interview from the scene

Andreas interviews Robin

Robin has been with us for almost two years now, answering our 'magic Seven questions'.

Who I am

Robin Banzhaf, 32 years old. I've been „infected“ with the car bug ever since my first Auto Motor und Sport magazine and playing „Autoquartett“

What's in my garage

My garage currently holds my Caterham 1.8 VVC, my road bike, my downhill bike, and my daily driver – a BMW 3 Series G21. In the past, I've owned several



(car trumps) at the IAA – I've got petrol in my veins.

classics: a Fiat 124 Spider, a Porsche 944, a Mercedes „/8“ (Strich-Acht), a VW LT1, and an old Vespa.

What I do for a living

Since November 2025, I've been working for Oechsler. I'm a trained tool mechanic; I previously worked in toolmaking and later as a plant manager. Currently, I am optimizing the toolmaking operations in Lipova, Romania.

Racing driver or „flower picker“ (cruiser)?

Over the last two years, I've mostly been out „picking flowers“ (relaxed cruising). However, after visiting the SMRC and the OGP (Oldtimer Grand Prix), I've decided I want to be the „flower picker“



on the racetrack in the future!

How would I fill my garage if I won the lottery?

After winning the lottery... it would have to be the big jackpot: Ferrari F40, Carrera GT, McLaren F1. Basically, anything that is incredibly fun to drive, just like my Caterham. And the Caterham would definitely be getting a few „brothers“ to keep it company.

Who is my favorite racing driver?

I followed Michael Schumacher for a long time and always admired him.

Beer or Champagne?

Since my father has worked in a brewery for over 40 years and I play amateur league football... it's clearly beer. However, a day never goes by without a double espresso.

The Caterham Car Club

The Caterham Car Club is a club full of fellow sufferers, crazy enthusiasts, and people who truly understand what life is about. It's not about being sensible; it's about having fun!

What I do besides „Seven“

Besides the Seven, football, sports, and work, I love traveling and scuba diving.

My worst moment in a car

By far the worst moment: driving my Porsche 944 at 220 km/h (135 mph) in the fast lane when there was a loud bang, smoke, and the engine blew on the Autobahn... Did that stop me? No. It was actually the starting signal for me to start wrenching myself, going beyond just toolmaking and brake changes. Driving and working on a Caterham is like wellness for me – a getaway from a fast-paced world full of bad news.

SMRC in Chenevières: Wo aus „Touristen“ echte Racer werden

Story von Andreas nach Forenbeiträgen, Foto aus dem Forum

Es gibt Trackdays, und es gibt SMRC-Events. Wenn der Seven-Tross im französischen Chenevières einfällt, geht es um mehr als nur Rundenzeiten. Es geht um eine Atmosphäre, die Neulinge zu Stammgästen macht und den Mythos „Open Pitlane“ neu definiert. Ein Erfahrungsbericht von der Strecke.

Der Nürburgring oder Hockenheim sind Legenden, doch für Caterham-Puristen ist Chenevières oft der wahre „Place to Be“. Warum? Weil man hier nicht von massiven SUVs übersehen wird. Bis auf eine Elise, einen Westfield und einen X-Bow gehörte der Asphalt an diesem Wochenende fast ausschließlich den Sevens.

Der Sprung ins kalte Wasser – der sich wie Wellness anfühlt

Für Adrian war es das erste Mal. Die Sorge, als „Tourist“ zwischen reinrassigen Rennwagen auf Slicks geächtet zu werden, verflog schneller als der Duft von verbranntem Gummi in der Boxengasse. „Im Gegenteil“, berichtet Adrian, „man hat das Gefühl, dass sich die Profs ehrlich freuen, neue Gesichter in der Szene zu sehen.“

Dank der perfekten Organisation durch Joachim und Carsten herrschte ein Vibe, der irgendwo zwischen Familientreffen und professionellem Rennsport liegt. Das Rezept ist simpel, aber effektiv: Überschaubare Teilnehmerzahlen und eine „Open Pitlane“.

Zeit für die perfekte Linie

Während die Rennwagen ihre Qualis und zwei 30-minütige Läufe bestritten, hatten die Freizeitfahrer fast die gesamte restliche Zeit freien Auslauf. „In den Slots zwischen den Rennen waren wir teilweise zu dritt auf der gesamten Strecke“, erzählt Adrian fasziniert. Die GoPro-Aufnahmen bestätigten das: Freie Fahrt, keine Hindernisse, Fokus pur auf den Bremspunkt und die Linie.

Kleines technisches Rätsel am Rande: Wer Adrian erklären kann, warum seine GoPro die Beschleunigungsdaten invertiert ausgibt, darf sich beim nächsten Treffen auf ein Freibier

freuen!

Mehr als nur Asphalt: Der Grill als Epizentrum

Was den SMRC von anderen Veranstaltern unterscheidet, ist das Drumherum. Simon.N, der letztes Jahr als Neuling kam und dieses Jahr bereits die komplette Saison mitfährt, bringt es auf den Punkt: „Es ist dieser total nette, entspannte Haufen. Joachim und sein Team haben alles dabei – Support-Truck, Pavillon, Tische, Bänke und natürlich den Grill.“

Dieser Ort ist der natürliche Treffpunkt. Hier wird „gequackelt“, analysiert und gelacht. Auch Christian.F bestätigt diesen Eindruck: „Die Atmosphäre ist überraschend familiär. Bei Fragen zur Technik oder der Linie war sofort jemand da, der geholfen hat. Das ist eine komplett andere Erfahrung als bei anonymen Events, wo jeder für sich bleibt.“

Ein Ausblick mit Sternchen

Sogar modernste Technik kam zum Einsatz: „Social-Media-Sternchen“ Joachim schickte eine Drohne in den Himmel, um das beeindruckende Fahrerfeld aus der Vogelperspektive einzufangen – ein Anblick, der die Eleganz und Dynamik dieser puristischen Leichtgewichte perfekt untermalt.

Das Fazit der Teilnehmer ist einstimmig:

Wer Angst vor dem ersten Schritt auf die Rennstrecke hat, findet beim SMRC das sicherste und respektvollste Umfeld, das man sich wünschen kann. Es geht nicht um Vernunft – es geht um den Spaß, die Gemeinschaft und das Gefühl, dass der eigene Caterham genau hierher gehört.

Man sieht sich beim nächsten Stint – hoffentlich mit noch mehr Gesichtern aus dem Club!

Die Highlights im Überblick:

- Maximale Fahrzeit: Open Pitlane am Vor- und Nachmittag.
- Pures Feld: Fast ausschließlich Caterhams – kein Risiko durch schwere „Schüsseln“.
- Support: Technik-LKW und Instruktor-Tipps direkt vor Ort.
- Social Life: Grill und Benzingespräche als fester Bestandteil des Zeitplans.

SMRC at Chenevières: Where „Tourists“ Become True Racers

Story by Andreas from forum posts, photo from the forum

There are track days, and then there are SMRC events. When the „Seven“ convoy descends upon Chenevières in France, it’s about more than just lap times. It’s about an atmosphere that turns newcomers into regulars and redefines the „Open Pitlane“ myth. An experience report from the track.

Legends like the Nürburgring or Hockenheim have their charm, but for Caterham purists, Chenevières is often the true „place to be.“ The reason? You won’t be overlooked by massive SUVs here. Aside from one Elise, a Westfield, and a KTM X-Bow, the asphalt this weekend belonged almost exclusively to the Sevens.

Diving into the Deep End – That Feels Like a Spa Day

For Adrian.N (485 SV), it was his first time. Any concerns about being looked down upon as a „tourist“ among pure-bred race cars on slicks

vanished faster than the smell of burnt rubber in the pit lane. „On the contrary,“ Adrian reports, „you get the feeling that the pros are genuinely happy to see new faces in the scene.“

Thanks to the seamless organization by Joachim.W, Carsten.D, and the entire team, the vibe was a perfect mix of a family reunion and professional racing. The recipe is simple but effective: limited participants and an „Open Pitlane“ policy.

Time for the Perfect Line

While the race cars completed their qualifying and two 30-minute races, the recreational drivers had free rein for nearly the rest of the day. „In the slots between the races, there were times when only three of us were on the entire track,“ Adrian says, fascinated. His GoPro footage confirms it: clear track, no obstacles, and total focus on braking points and the racing line.

A small technical riddle: Anyone who can tell Adrian why his GoPro is outputting the acceleration data inverted will be treated to a free beer at the next meeting!

More Than Just Asphalt: The Grill as the Epicenter

What sets the SMRC apart from other organizers is the „off-track“ experience. Simon.N, who came as a novice last year and is now driving the full season, puts it perfectly: „It’s just a totally nice, relaxed bunch. Joachim and his team bring everything—support truck, pavilion, tables, benches, and, of course, the grill.“

This spot serves as the natural hub for „petrol talk,“ analysis, and

laughter. Christian.F also echoed this sentiment: „The atmosphere is surprisingly familial. If you had questions about technique or the line, there was always someone nearby to help. It’s a completely different experience from anonymous events where everyone keeps to themselves.“

A View from Above

Modern technology even made an appearance: „Social media star“ Joachim deployed a drone to capture the impressive field from a bird’s-eye view—a sight that perfectly showcased the elegance and dynamics of these purist lightweights.

The Verdict from the Participants is Unanimous:

If you’re hesitant about taking your first step onto the racetrack, the SMRC offers the safest and most respectful environment you could hope for. It’s not about being sensible—it’s about the fun, the community, and the feeling that your Caterham truly belongs here.

See you at the next stint—hopefully with even more familiar faces from the club!

Highlights at a Glance:

- Maximum Track Time: Open Pitlane in the morning and afternoon.
- Pure Field: Almost exclusively Caterhams—no risk from heavy „tanks“ on track.
- Professional Support: Technical truck and instructor tips available on-site.
- Social Life: The BBQ and „petrol talk“ are fixed parts of the schedule.



Saisonauftakt in „Moghausen“: Wo Leidenschaft auf Präzision trifft ...

Story von Andreas, Bilder von Andreas und Wolf

Wenn im badischen Kuppenheim die Motoren der Leichtbau-Enthusiasten erwachen, gibt es nur ein Ziel: Das Frühjahrsopening bei Westermann Motorsport (WESMO). In der Szene liebevoll als „Moghausen“ tituiert, öffnete Joachim Westermann auch dieses Jahr wieder die Tore zu seinem Allerheiligsten. Es wurde ein Tag voller technischer Offenbarungen, kulinarischer Genüsse und dem unvergleichlichen Spirit der Seven Clubs.

Schon bei der Anfahrt in der Rheinstraße wurde klar: Dies ist kein gewöhnlicher Tag der offenen Tür. Der Parkplatz glich einem „Who is Who“ der Seven-Welt. Vom klassischen 1.8 VVC bis zum hochgezückelten 620er – die Bandbreite der angereisten Fahrzeuge war beeindruckend. Doch nicht nur die Autos standen im Fokus; es waren vor allem die Menschen, die diesen Tag so besonders machten. Der harte Kern Szene traf auf Neulinge aus dem Forum und erfahrene SMRC-Piloten.

Ein Buffet für die Sinne – und die Seele

Der Empfang war gewohnt herzlich. Neben einem reichhaltigen Buffet, das für die nötige Stärkung sorgte, stand das Miteinander im Vordergrund. Zwischen belegten Brötchen und Fachsimpeleien wurden alte Bekanntschaften gepflegt und neue Kontakte geknüpft. Es ist diese Mischung aus entspannter Bodenständigkeit und technischem Perfektionismus, die das Flair in Kuppenheim ausmacht. Man fühlt sich sofort zu Hause, egal ob man mit dem eigenen Seven angereist ist oder (noch) als begeisterter Zuschauer ohne eigenes Fahrzeug kommt.

Werkstatt-Insight

Ein echtes Highlight war die exklusive Führung durch die Werkstatt und das riesige Teilelager. Wer schon einmal verzweifelt nach einer speziellen Schraube oder einem Carbon-Teil gesucht hat, der weiß: Dieses Lager ist die Schatzkammer für jeden Caterham-Fahrer.

Technik pur: NOC 500 und der SMRC-Spirit

Die Luft vibrierte förmlich, als die



Vorführung des NOC 500-Rennwagens auf dem Programm stand. Die schiere Gewalt und die mechanische Präzision dieses Boliden live

zu erleben, ist für jeden Technik-Fan ein Gänsehaut-Moment. Ergänzend dazu gab es eine Führung durch den beeindruckenden Renntransporter –



Season Opener in „Moghausen“: Where Passion Meets Precision

Story by Andreas, Pictures by Andreas and Wolf

When the engines of lightweight enthusiasts awaken in Kuppenheim, Baden, there is only one destination: the Spring Opening at Westermann Motorsport (WESMO). Affectionately dubbed „Moghausen“ by the community, Joachim Westermann once again opened the doors to his inner sanctum this year. It was a day filled with technical revelations, culinary delights, and the incomparable spirit of the Caterham community.



As soon as you turned into Rheinstraße, it was clear: this was no ordinary open house. The parking lot resembled a „Who's Who“

of the Seven world. From the classic 1.8 VVC to the high-performance 620 models—the variety of vehicles that arrived was bre-

athtaking. Yet, it wasn't just the cars in focus; it was the people who made this day so special. The „hardcore“ crowd of the scene met newcomers from the forum and experienced SMRC pilots.

A Feast for the Senses—and the Soul

The welcome was as warm as ever. Alongside a rich buffet that provided the necessary fuel for the day, the focus was on togetherness. Between sandwiches and expert „petrol talk,“ old friendships were rekindled and new connections were made. It is this mix of relaxed, down-to-earth vibes and technical perfectionism that defines the flair of Kuppenheim. You feel at home immediately, whether you arrived in your own Seven or came (for now) as an enthusiastic spectator without your own car.

Workshop Insight

A true highlight was the exclusive tour through the workshop and the massive parts warehouse. Anyone who has ever desperately searched for a specific bolt or a carbon fiber component knows: this warehouse is a treasure trove for every Caterham driver.

Pure Engineering: NOC 500 and the SMRC Spirit

The air literally vibrated when the demonstration of the NOC 500 race car was on the agenda. Experiencing the sheer power and mechanical precision of this beast live is a „goosebump moment“ for any tech fan. This was complemented by a tour of the impressive race transporter—





Team für die Einladung und die unglaubliche Gastfreundschaft. Man sieht sich – spätestens beim nächsten Stint auf der Strecke oder beim nächsten Benzingespräch in Moghausen!

the mobile headquarters of the SMRC. Here, it becomes clear with what level of professionalism the team around Carsten Drechsler and Joachim Westermann organizes track days and races.



Jochachim Westermann

und Carsten Drechsler

das mobile Hauptquartier des SMRC. Hier wird deutlich, mit welcher Professionalität das Team rund um Carsten Drechsler und Joachim Westermann die Trackdays und Rennen organisiert.

Der Teilemarkt: Jäger und Sammler

Der angrenzende Teilemarkt war wie immer ein Magnet. Hier wurde gefeilscht, begutachtet und fachge-simpelt. Ob es um die Optimierung des eigenen Caterhams ging oder man einfach nur ein Schnäppchen bei den begehrten Carbon-Komponenten machen wollte – in Moghausen wurde jeder fündig. Es ist dieses tiefe technische Verständnis, das hier an jeder Ecke spürbar ist: Schrauben ist hier nicht nur Arbeit, sondern „Wellness fernab von der schnelllebigen Welt“.

Fazit: Ein unvergesslicher Start in die Saison

Das Frühjahrsopening 2026 bei WESMO hat einmal mehr bewiesen, warum diese Adresse die erste Anlaufstelle für die Seven-Community ist. Es ist die Kombination aus der Expertise von Joachim Westermann, der perfekten Organisation durch das Team und der leidenschaftlichen Community.

Ob man nun die „magischen Sevenfragen“ beantwortet, über den perfekten Bremspunkt in Chenevières philosophiert oder einfach nur das Gemeinschaftsgefühl am Grill genießt – dieser Tag war der perfekte Startschuss für ein hoffentlich sonniges und unfallfreies Jahr 2026.

Ein großes Dankeschön geht an Joachim, Carsten und das gesamte

The Parts Market: Hunters and Collectors

The adjacent parts market was, as always, a magnet for visitors. People haggled, inspected, and talked shop. Whether it was about optimizing one's own Caterham or simply hunting for a bargain among the coveted carbon components—everyone found what they were looking for in Moghausen. There is a deep technical understanding felt at every corner: wrenching here is not just work; it is „wellness away from a fast-paced world.“

Conclusion: An Unforgettable Start to the Season

The 2026 Spring Opening at WESMO proved once again

why this address is the primary hub for the Seven community. It is the combination of Joachim Westermann's expertise, the team's perfect organization, and the passionate community.

Whether you are answering the „magic Seven questions“, philosophizing about the perfect braking point in Chenevières, or simply enjoying the sense of community at the grill—this day was the perfect starting signal for what is hopefully a sunny and accident-free year 2026.

A huge thank you goes to Joachim, Carsten, and the entire team for the invitation and the incredible hospitality. See you soon—at the latest during the next stint on the track or the next petrol talk in Moghausen!

Lotus/Caterham Restoration: „Scheunenfund“ II

Story und Bilder von Ralf (GDC e.V.)

Es ist vollbracht:

Nachdem der Kleine vom Lackierer zurück kam – das neue Lackkleid in edlem Schwarz steht ihm wirklich gut – wurde die Komplettierung begonnen.

Die Bremsanlage wurde komplett getauscht, da der Altbestand nur mit großem Aufwand zu retten gewesen wäre. Und solange Scheiben, Sättel, Stahlflexleitungen (als Ersatz für die anfälligen Gummischläuche) etc. noch verfügbar sind ...

Die soliden Silikonkühlschläuche werden zukünftig im Gegensatz zu den oft porösen Gummileitungen keine Probleme mehr bereiten und ein Aluminiumkühler nebst leistungsstarkem Lüfter, der auch über einen zusätzlichen Override mit Kontrollleuchte anzusteuern ist, wird den Caterham immer einen kühlen Kopf behalten lassen.

Die neuen Kotflügel wurden hinten mit den historischen, formschönen Echtglasleuchten der englischen Klassiker als Neuteile ausgestattet, weiterhin wurden die nicht so schönen Plastikeinheiten der Rückfahr- und Nebelschlussleuchte ersetzt durch die zeitgenössischen Wipac-RFL, ebenfalls in Echtglas, sowie einem kleinen Kunstgriff für die NSL. Diese wurde kombiniert mit einer, der Sicherheit mehr als zuträglichem 3. Bremsleuchte.

Für die Innenausstattung wurden die sehr bequemen Veloursitze der alten Generation gewählt, die dank aufwendigem Polsteraufbau auch für längere Touren geeignet sind und das Velours von echten Kennern gegenüber Leder bevorzugt wird, ob des angenehmeren Sitzgefühls speziell an heißen Tagen und ausserdem der wesentlich schnelleren Trocknung nach einem Regenschauer. Dazu passend wurden die sportlichen, zeittypischen Vierpunktgurte mit Quick-release verbaut. Das Cockpit selber wurde ebenfalls auf die klassische Optik umgebaut, nun mit formschönen Kippschaltern. Das Ganze wurde so verkabelt, dass die alten Stecker weiterhin präsent sind, d.h., sollte man auf auf die Plastikschräcker zurückrüsten wollen, muss einfach nur umgesteckt werden. Ein brandneues Holzenkrad rundet dieses Ensemble stimmung ab.

Der Kleine geht nun noch zum Detailing, dann ist er in der Museumsausstellung zu sehen.

Abschließend eine kleine Aufstellung, um zu zeigen, dass so etwas selbst unter



Lotus/Caterham Restoration: „Barn Find“ II

Story and Pictures by Ralf (GDC e.V.)

The Project is Complete!

Now that the little guy is back from the paint shop—the new coat in elegant black suits him perfectly—the final assembly has begun.



Technical Upgrades & Coolin:
The braking system was completely replaced, as the old components would have required immense effort to salvage. And as long as discs, calipers, and braided stainless steel lines (replacing the prone-to-failure rubber hoses) are still available...

The solid silicone coolant hoses will eliminate future issues compared to often porous rubber lines. Additionally, an aluminum radiator paired with a high-performance fan—which can also be operated via an additional manual override switch with a control light—will ensure the Caterham always keeps a cool head.

The new rear fenders were fitted with brand-new, historically shaped real glass lights from English classics. Furthermore, the rather unattractive plastic units for the reversing and rear fog lights were replaced with period-correct Wipac reversing lights, also in real glass. We also used a little „creative engineering“ for the rear fog light: it has been combined with a third brake light, which is a significant plus for safety.

For the interior, we chose the highly comfortable old-generation velour seats. Thanks to their sophisticated padding, they are perfect for longer tours. True connoisseurs often prefer velour over leather because of the more pleasant feel on hot days and the fact that they dry much faster after a rain shower. To match, sporty, period-typical four-point harnesses with quick release were installed. The cockpit itself was converted to a classic look, now featuring elegant toggle switches. The wiring was done in a way that the original plugs remain present—meaning if anyone ever wanted to revert to the plastic switches, it's a simple „plug and play“ job. A brand-new wooden steering wheel rounds off the ensemble perfectly.

The car is now headed for professional detailing; after that, it will be on display in the museum



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



Storm Cap



Boot Bag

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



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



Draft reducer

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

Weglassung von Arbeitskosten nicht für „Zweimarktfuffzich“ zu machen ist.

Teile (neu oder gebraucht aufgearbeitet):

Kühler € 150, Kühlwasserschläuche nebst Schellen € 150, Thermostat € 30, Kühlerlüfter € 60, Lüfterschalter € 20, WaPu neu € 90, Kühlerdeckel/Ventil neu € 30, Lenkgetriebe € 200, Spurstangenköpfe € 30, Bremsleitungen € 60, Bremssättel neu € 240, Bremsscheiben/Beläge neu € 150, Luftfilter € 30, Batteriehalter € 40, Batterie € 90, Scheibenwischenantrieb links € 40, Schalter/Warnleuchtsatz € 80, Armaturentafel € 110, Holzenkred neu € 60, Bootcover neu € 230, Gurte € 150, Fahrwerksbuchensatz neu € 70, Rückleuchtsatz/RFS € 190, NSL/Bremsleuchte/Ansteuerung € 60, Lima € 120, Auspuff/Kat € 240, Haubenhaltersatz € 40, GFK-Teile neu (Kotflügel etc.) € 1.100, Radsatz € 900, Verdeck/Sidescreens gebr. € 600, Kleinteile € 200.

Dazu kommen noch die Teile, die aus dem Lager geholt und aufzuschreiben vergessen wurden und nicht zu vergessen die „eh-da-Kosten“, also dass alles nicht zu bestellt werden braucht und ebenfalls zu berücksichtigen sind die Teile, die aus dem Fundus des Museums kamen und mit einem Schätzwert berechnet wurden; ggf. ist manches am Markt nur schwer oder gar nicht mehr zu finden und hätte im Zweifel neu gekauft werden müssen.

Teilekosten gesamt: € 5.760,- + X

Fremdkosten:

Lackiervorbereitung, An- und Abbau, Lackierung € 3.500, Fahrwerksteile: Strahlen, Verzinken, Pulvern € 400, Motor revisionieren, Kopf Neuaufbau € 3.700.

Fremdkosten gesamt: € 7.600,-

Gesamt: € 13.360,-

Dazu kommen noch ca. 160 Arbeitsstunden.



exhibition.

Cost breakdown: Finally, a small list to show that even when excluding labor costs, a project like this isn't done for „pocket change“.

Parts (New or Refurbished):

Radiator € 150, Hoses & Clamps € 50, Thermostat € 30, Radiator Fan € 60, Switch € 20, Water Pump € 90, Cap € 30, Steering Rack € 200, Tie Rod Ends € 30, Brake Lines € 60, Calipers new € 240, Discs & Pads (new) € 450, Air Filter € 30, Battery Mount € 40, Battery € 90, Wiper Drive (left) € 40, Switches & Warning Lights € 80, Dashboard € 110, Wooden Steering Wheel (new) € 60, Boot Cover (new) € 230, Harnesses € 150, Suspension Bushing Set (new) € 70, Rear Light Set € 190, Reversing & Fog Lights € 60, Alternator € 120, Exhaust & Catalytic Converter € 240, Hood Latches € 40, GRP Parts (Fenders, etc.) € 1,140, Wheel Set € 900, Soft Top & Side Screens (used) € 600, Small Parts/Miscellaneous € 200.

This excludes parts taken from storage that weren't logged, „on-hand“ inventory, and items from the museum stock (calculated at estimated value).

Total Parts (approx.) € 5,760 + X

External Costs:

Paintwork: Prep, assembly/disassembly, and painting: € 3,500, Chassis: Sandblasting, galvanizing, and powder coating: € 400, Engine Overhaul and cylinder head rebuild € 3,700.

Total External: € 7,600

Grand Total: € 13,360

Plus approximately 160 hours of labor.



Von der Rennleitung verboten, auf der Nordschleife zu Hause

Story und Bilder von Andreas

Warum die neue Nürburgring Edition mehr ist als nur ein Sondermodell

Man schreibt das Jahr 1999. Während der Rest der Autowelt mit elektronischen Helfern und immer schwereren Karosserien liebäugelt, düpierte ein kleiner, leichter Seven beim 24h-Rennen am Nürburgring die gesamte Konkurrenz seiner Klasse. Er war so effizient, so direkt und schlichtweg so schnell, dass die Rennkommission einschritt. Das Urteil: „Too fast to Race“. Technische Regeln wurden geändert, der Seven verboten. Ein größeres Kompliment kann man einem Rennwagen wohl kaum machen.

Heute, über 25 Jahre später, kehrt dieser Geist offiziell an die Stätte seines „Verbrechens“ zurück. Am 14. Mai wurde im Showroom am Ring die Seven 340 Nürburgring Edition enthüllt. Und wer Trevor Steel (CEO von Caterham Cars) dabei zuhörte, wie er im Beisein von Würth, Motul und Bilstein das Tuch lüftete, spürte: Hier geht es nicht um Marketing-Stückzahlen, sondern um eine Hommage an die „Grüne Hölle“.

Zwei Legenden, zwei Jubiläen

Das Timing könnte nicht besser sein. Wir blicken auf 2027, das Jahr, in dem der Seven seinen 70. Geburtstag feiert, während der Nürburgring stolze 100 Jahre alt wird. Die Nürburgring Edition ist das Symbol dieser langjährigen Ehe zwischen britischem Leichtbau und deutscher Asphalt-Ikone.

Was steckt für uns drin?

Jeder von uns weiß, dass ein Seven auf der Nordschleife funktioniert. Aber diese Edition (limitiert auf weltweit nur 100 durchnummerierte Exemplare) ist kein Standard-Modell mit ein paar Aufklebern.

- Das Fahrwerk: Bilstein hat sich nicht einfach aus dem Regal bedient. Die Dämpfer wurden speziell für das einzigartige Layout der Nordschleife abgestimmt. Wer das Karussell oder die Kompression in der Fuchsröhre kennt, weiß, was das für eine mechanische Belastung darstellt.
- Der Antrieb: Der 2,0-Liter-Du-

Banned by Officials, at Home on the Nordschleife

Story and Pictures by Andreas

Why the new Nürburgring Edition is more than just another special model

The year is 1999. While the rest of the automotive world is flirting with electronic aids and increasingly heavy bodywork, a small, lightweight Seven humbles the entire competition in its class at the Nürburgring 24-hour race. It was so efficient, so direct, and quite simply so fast that the racing commission intervened. The verdict: „Too fast to Race.“ Technical regulations were altered, and the Seven was effectively banned. There is perhaps no greater compliment one can pay a race car.

Today, over 25 years later, that spirit officially returns to the scene of the „crime.“ On May 14th, the Seven 340 Nürburgring Edition was unveiled at the showroom right by the track. Listening to Trevor Steel (CEO of Caterham Cars) as he pulled back the cover alongside partners like Würth, Motul, and Bilstein, one thing was clear: this isn't about hitting sales targets. It's a tribute to the „Green Hell.“

Two Legends, Two Anniversaries

The timing is spot on. We are looking toward 2027—the year the Seven celebrates its 70th birthday, while the Nürburgring turns a proud 100. The Nürburgring Edition serves as the symbol of this long-standing marriage between British lightweight engineering and Germany's most iconic stretch of asphalt.

What's in it for us?

Every club member knows a Seven works on the Nordschleife. But this edition—limited to just 100 numbered units worldwide—isn't just a standard car with a few stickers.

- The Suspension: Bilstein didn't just pull parts off the shelf. The dampers have been specifically tuned for the unique layout of the Nordschleife. Anyone who has braced themselves through the Karussell or felt the compression in Fuchsröhre knows exactly what that kind of load means for the drive.





Trevor Steel, CEO Caterham Cars

ratec-Saugmotor bleibt das Herzstück. Kein Turbo-Loch, kein künstlicher Sound. Nur die ehrliche, unmittelbare Gasannahme, die wir brauchen, um den Seven punktgenau über die Curbs zu zirkeln.

Das Erlebnis:

Es geht um die ungefilterte Kommunikation. Das Leichtbau-Chassis gibt jede Rückmeldung vom Asphalt direkt an den Fahrer weiter. Es ist diese Art von Autofahren, die uns damals in den Club geführt hat – pur,

mechanisch und ohne Kompromisse.

Ein Sammlerstück mit Straßenzulassung

Mit dieser Edition feiert Caterham unsere Leidenschaft. Es ist eine Verbeugung vor der Geschichte und gleichzeitig ein Werkzeug für das Hier und Jetzt.

Für die 100 Besitzer wird jede Ausfahrt zum Ring ein Stück weit wie die Rückkehr nach Hause – mit dem Auto, das einst zu schnell war, um mitspielen zu dürfen.

Wir sehen uns im Brünchen! ●



Kurt Hoffmann, CEO Caterham Deutschland

• *The Heart: The 2.0-liter Duratec naturally aspirated engine remains the soul of the car. No turbo lag, no synthetic sound. Just that honest, immediate throttle response we need to clip every apex perfectly.*

The Feel:

It's all about unfiltered communication. The lightweight chassis translates every bit of feedback from the tarmac directly to the driver. It's the kind of motoring that brought us to this club in the

first place—pure, mechanical, and uncompromising.

A Collector's Piece with a License Plate

With this edition, Caterham is celebrating our shared passion. It's a nod to history and a precision tool for the here and now.

For the 100 owners, every trip to the Ring will feel like a homecoming—driving the car that was once deemed too fast to be allowed to play.

See you at Brünchen! ●



Caterham Cars mit dem Sponsor Bilstein
Caterham Cars with Sponsor Bilstein



Caterham Cars mit dem Sponsor Würth
Caterham Cars with Sponsor Würth

Veranstaltungskalender 2026

JULI

Donnerstag, 7. Juli
▼ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

Freitag, 17. bis Samstag 18. Juli
SMCR: Circuit Park Zandvoort (NL)

AUGUST

Samstag, 1. August
SMCR: Hockenheimring TimeAttack

Freitag, 31. Juli bis Sonntag, 02. August
▼ Classic Days Rittergut Birkhof

Dienstag, 4. August
▼ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

Freitag, 7. August
SMCR: Circuit de Spa-Francorchamps

Freitag, 07. bis Sonntag, 09. August
Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Samstag, 15. bis Sonntag, 16. August
Airshow & Racing – Zweibrücken

SEPTEMBER

Donnerstag, 3. September
▼ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

Freitag, 4. bis Sonntag 6. September
1. Treffen bei PW Custom - Oberpfalz

Samstag, 5. September
SMRC: Open Pitlane: Circuit de Chambley (F)

OKTOBER

Dienstag, 6. Oktober
▼ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

Samstag, 10. Oktober
SMRC – Anneau du Rhin (F)

NOVEMBER

Donnerstag, 5. November
▼ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr*

DEZEMBER

Dienstag, 1. Dezember
▼ DiensTalk, 20 - 22 Uhr*

WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience
caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/

2024 MOTORSPORT CALENDER
caterhamcars.com/en/motorsport/championships

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

Seven-Treffen
www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen
www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren
www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport
www.smrc-eurocup.com/events

Caterham & Lotus Seven Club
https://www.caterhamlotus7.club/events

Oldtimer Trackdays
www.oldtimertrackdays.de

*) Link siehe forum.caterhamcar.club

Perfektioniere dein Fahrerlebnis! Dein Caterham, unsere Leidenschaft

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

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

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



Unsere Services

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

Weitere Dienstleistungen:

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

WESMO

OFFICIAL
CATERHAM
DEALER

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

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

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

