



# SEVEN 170



Der neue SEVEN 170 S  
ab 35.100,- €  
inkl. 19 % MWST



Unseren großen Showroom erreichen Sie in nur 3 Min. von der A3 Ausfahrt DIERDORF



LARS HOFFMANN ist 2-facher Britischer CATERHAM MOTORSPORT CHAMPION und wird Sie umfangreich beraten



3966 CAT

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

Tel.: +49 (0) 26 89 / 95 818-0  
Mob.: +49 (0) 175 / 56 44 0 11  
Mail: [info@caterham.de](mailto:info@caterham.de)

# CATERHAM®

## 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](mailto: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 / Copy deadline for the issue

No. 45 - Januar 2023: 1. Dezember 2022

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.

© 2022 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

## Inhalt:

CATERHAM-NEWS-Ticker.....	4
Abschiedsgespräch.....	4
Die Ansicht von oben.....	10
Caterham-Picknick.....	19
Goodwood 2022 - Neue Modelle.....	20
Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens.....	26
Caterham 21.....	28
Andy's Blog.....	30
Das Seven - Tagebuch.....	30
News and Events.....	32
Mitgliederversammlung 2022.....	32
50 Jahre Caterham Cars.....	32
Club-Regenschirme.....	33
Bist Du Mitglied?.....	33
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder.....	33
Classic Days 2022 Review.....	34
Mille Miglia 2022.....	36
Seven-Quiz-Lösung.....	42
Da sind wir schon überall.....	45
Veranstaltungskalender 2022/2023.....	46



### Front Cover:

Endlose Sevens im Spiegel



### Rear Cover:

Caterham Motorhaube von Paul

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung  
für schwerstkranke Kinder

© cc-c.eu/herz

# CATERHAM - NEWS - TICKER

## Abschiedsgespräch...

### Exit interview ...

Die Ankündigung am 29. Juni, dass Graham Macdonald nach zehn Jahren als CEO von Caterham Cars zurücktritt, kam für die meisten überraschend. Lowflying traf ihn an seinem letzten Tag im Amt zu einem Gespräch ...

*The announcement on 29th June that Graham Macdonald was stepping down as Caterham Cars CEO after ten years in the role came as a surprise to most. Lowflying caught up with him for a chat on his final day in the office ...*

**Guten Tag, Graham, und vielen Dank für das Gespräch mit Lowflying an diesem Tag, der, wie ich höre, Ihr letzter Tag als CEO von Caterham Cars sein wird. Wie geht es Ihnen?**

**Good afternoon Graham and thanks for talking with Lowflying on what I understand is going to be your very last day as Caterham Cars CEO. How are you feeling?**

Ich will ehrlich sein - im Moment fühlt sich das alles ziemlich seltsam an! Meine Abreise beruht auf einer Entscheidung, die schon vor einiger Zeit getroffen wurde, so dass ich viel Zeit gehabt haben sollte, mich daran zu

*I'll be honest — it all feels rather strange right now! My departure comes from a decision that was taken quite some time ago so I should have had plenty of time to get accustomed to it, but it still seems surreal that this is going to be*

gewöhnen, aber es kommt mir immer noch surreal vor, dass dies mein letzter Tag in Caterham sein wird. Da ich wusste, dass dieser Tag näher rückt, aber nicht darüber sprechen konnte, fühlte ich mich ein bisschen wie ein Betrüger, wenn ich ehrlich bin, aber die Entscheidung wurde getroffen, und hier sind wir nun, ich packe mein Büro ein und bereite mich darauf vor, mich zu verabschieden.

**Es muss sich wirklich seltsam anfühlen, nach 15 Jahren in diesem Unternehmen?**

Ja, ich habe im Februar 2007 als Chief Financial Officer bei Caterham angefangen und im April 2012 die Position des CEO übernommen, also seit zehn Jahren in dieser Funktion und insgesamt seit 15 Jahren im Unternehmen.

**Und Sie haben das Unternehmen durch einige ziemlich schwierige Zeiten begleitet ...**

Ja, wir sind durch die Höhen und Tiefen der Formel 1 gegangen, durch die Zeit von Caterham Technology and Innovation (CTI), durch das Renault Alpine Programm, durch mindestens einen Finanzcrash, die Pandemie und jetzt alle Probleme nach der Pande-



*my final day at Caterham. Knowing that this day was approaching but not having been able to talk about it made me feel a bit of a fraud if I'm honest, but the decision was made and here we are, I'm packing my office away and preparing to say my goodbyes.*

**It must feel really, really strange after, what 15 years with the company?**

*Yes, I started at Caterham as Chief Financial Officer in February 2007, and took over as CEO in April 2012, so it's been ten years in this role and 15 years with the company in total.*

**And you've seen the company through some pretty challenging times ...**

*Yes, we've been through the highs and lows of Formula One, through the time of Caterham Technology and*

*mie mit Krieg, Unterbrechungen der Lieferkette und allem, was man sich vorstellen kann... Durch all das haben wir es geschafft, den Seven am Laufen zu halten, und ohne mich zu sehr selbst loben zu wollen, glaube ich nicht, dass ich das Unternehmen in einer allzu schlechten Lage verlasse. Wir hatten gerade unser bestes Verkaufsjahr überhaupt, mit einem Auftragsbestand, der 10 Monate lang ist. Wir müssen unbedingt die Probleme mit der Lieferkette lösen, von denen alle betroffen sind, aber jetzt ist es an der Zeit, dass ich zur Seite trete und jemand anderes das Unternehmen in die nächsten Entwicklungsphasen führt. Ich fühle mich sehr, sehr glücklich und privilegiert, dass ich die Gelegenheit hatte, so viele großartige Jahre mit dem Unternehmen zu verbringen, und als ein Benzinliebhaber, der die Automobilindustrie liebt, gibt es wirklich*

*Innovation (CTI), through the Renault Alpine programme, through at least one financial crash, the pandemic, and now all the post-pandemic issues with war, supply chain disruptions and everything else you can imagine... Through all this, we've been able to keep the Seven going and without wanting to blow my own trumpet too much, I don't think I'm leaving the business in too bad a bad place. We just had our best sales year ever, with an order book that's 10 months long. We do absolutely need to get through the supply chain issues that are affecting everyone but now it's time for me to step aside and let someone else guide the company into the next stages of development. I feel very, very lucky and privileged to have had the opportunity to spend so many great years with the company, and as a petrol-head who loves the automotive industry, there really is nowhere else I would rather*



# CATERHAM - NEWS - TICKER

keinen anderen Ort, an dem ich lieber gewesen wäre.

**Wenn Sie auf Ihre Zeit bei Caterham Cars zurückblicken, gibt es da bestimmte Perioden oder Projekte, auf die Sie besonders stolz zurückblicken?**

Ich war unheimlich stolz auf das, was mein Team erreicht hat, um das Alpine-Projekt auf den Weg zu bringen, auch wenn wir leider nicht in der Lage waren, die Dinge bis zum Ende durchzuziehen. Ich habe es schon einmal gesagt, aber vieles von dem, was wir heute an der Alpine sehen, was die Fahrqualität und das Fahrverhalten angeht, und das Beharren darauf, das Auto so hartnäckig leicht zu halten, wurde von Caterham geleitet - darauf bin ich sehr stolz. Es gab auch das ganze sehr schwierige Projekt, das F1-Team loszuwerden, als Tony im Grunde genommen einfach zurücktrat und sagte: „Ich will nichts mehr damit zu tun haben, kümmert euch einfach darum“. Wir haben unglaublich hart gearbeitet und haben es geschafft, das Unternehmen zu verkaufen, obwohl ich sehr traurig war, als die Käufer es sechs Monate später liquidiert haben. Aber ich glaube, die wichtigste Entscheidung, die ich getroffen habe, war, dafür zu kämpfen, dass Caterham Cars als eigenständige Einheit erhalten bleibt. Tony hat mir immer wieder vorgeschlagen, alle Unternehmen zusammenzulegen, aber ich dachte: „Wenn ich das alles zusammenlege, könnte das eine Katastrophe für das Unternehmen sein“. Und ich möchte noch hinzufügen, dass ich sehr stolz darauf bin, dass die Beziehung zum Besitzerclub wiederhergestellt werden konnte. Wie Sie wissen, haben wir mit dem vorherigen Vorstand einige schwierige Zeiten durchgemacht. Aber das ist alles Vergangenheit, und ich denke, dass die Beziehung zwischen dem Club und Caterham Cars wahrscheinlich die beste ist, die ich in den 15 Jahren, in denen ich dabei bin, erlebt habe. Und wie sieht es auf der anderen Seite aus, wenn Sie zurückblicken, gibt es et-

*have been.*

**Looking back over your time with Caterham Cars, are there some specific periods or projects that you'll look back on with particular pride?**

*I was immensely proud of what my team achieved in getting the Alpine project underway, even if we sadly weren't able to see things through to the end. I've said this before, but so much of what we see in the Alpine today in terms of the ride quality and handling and that insistence on keeping the car so obstinately light weight was led by Caterham - I'm so very proud of that. There was also the whole very difficult project of trying to get the F1 team away when Tony basically just stepped back and said, "I want nothing more to do with it, just deal with it". We worked incredibly hard and did manage to sell the business, although I was greatly saddened when the buyers then liquidated it six months later. But I think that probably the most important decision I took was to fight to keep Caterham Cars as a separate entity; Tony was forever going on at me about merging all the businesses into one but I thought "If I merge all this, it could be a disaster for the company" so I stuck to my guns and the end result is that Caterham Cars, being a separate entity, survived all through this and is now in its strongest ever position. And I would also add that seeing the relationship being rebuilt with the owners' club is something that I am extremely proud to have been involved in. As you know, we did go through some tough times with the previous exec. But that's all in the past and I think that the relationship between the Club and Caterham Cars is probably the best that I've seen it in the 15 years I've been involved.*

*And how about the other side, looking back on it, are there any particular regrets or things you really would have liked to have achieved but that didn't quite happen?*

*I know I've just mentioned it but I think it would be the Alpine product pro-*

ject, I would have loved to have seen the Caterham come to market - we were so close. Sadly, Tony Fernandes got to a point where he decided he didn't want to fund the project any more, or he couldn't fund it any more and basically pulled out. So that's a definite regret - if we'd been able to launch a proper road car that got the sort of reviews that the Alpine gets, that would have been a real tick in the box for Caterham. What else? Well, I'd love to continue racing but I knew this day was coming, and even last year it was going through my mind that I had to step back and think about conserving the pennies.

was, das Sie besonders bedauern, oder Dinge, die Sie gerne erreicht hätten, die aber nicht zustande gekommen sind? Ich weiß, ich habe es gerade schon erwähnt, aber ich denke, es wäre das Alpine-Produktprojekt, ich hätte gerne gesehen, dass der Caterham auf den Markt kommt - wir waren so nah dran. Leider kam Tony Fernandes an einen Punkt, an dem er beschloss, das Projekt nicht mehr zu finanzieren, oder er konnte es nicht mehr finanzieren und zog sich im Grunde zurück. Wenn wir in der Lage gewesen wären, ein richtiges Straßenauto auf den Markt zu bringen, das so gut ankommt wie die Alpine, dann wäre das ein echter Erfolg für Caterham gewesen. Was noch? Nun, ich würde gerne weiter Rennen fahren, aber ich wusste, dass dieser Tag kommen würde, und schon letztes Jahr ging mir durch den Kopf, dass ich einen Schritt zurücktreten und darüber nachdenken muss, wie ich die Groschen sparen kann.

**Die offensichtliche Frage ist also, was werden Sie als nächstes tun?**

Ich habe meine Kündigung eigentlich schon vor ein paar Monaten eingereicht, aber es hat so lange gedauert, bis die Formalitäten geklärt waren, bis Bob ernannt wurde und der Papierkram erledigt war, also hat mich die Firma ab morgen in den Gartenurlaub geschickt, und genau das werde ich auch tun - ich muss eine Terrasse anlegen, ein Haus streichen und verschiedene Dinge im Garten erledigen. Ich hoffe also, dass ich den Sommer über im Garten arbeiten kann, und im Winter werde ich mir dann überlegen, was ich als Nächstes mache. In der Presseerklärung stand, dass ich in den Ruhestand gehe, und das tue ich auch, aber ich bin mir nicht sicher, ob das von Dauer sein wird.

**Es wird also nicht bald „Graham MacDonalds Autobiographie“ in den Buchhandlungen erscheinen?**

Das würde ich gerne tun, und ich

bin mir sicher, dass ich irgendwo in meinem Kopf eine Menge gutes Material dafür habe! Aber jeder hier wird Ihnen sagen, dass eines meiner größten Probleme mein Gedächtnis ist, und wenn ich es nicht aufgeschrieben habe, habe ich es vergessen!

**Wenn Sie es nicht für ein Buch aufbewahren, würden Sie uns vielleicht von einigen besonders denkwürdigen Momenten Ihrer Caterham-Karriere erzählen?**

Ich denke sofort an einige der Auslandsreisen zurück, die wir unternommen haben, vor allem in Länder wie Taiwan und Japan, die aufgrund der unterschiedlichen Kulturen immer ein unvergessliches Erlebnis waren. Und in der Caterham F1-Zeit denke ich daran, wie ich mit Heikki Kovalainen und seiner Frau in einem Hotel in Singapur saß und um vier Uhr morgens Bier trank,

*ted and the paperwork to be done, so effectively, the company is putting me on gardening leave from tomorrow and that's exactly what I'm going to do - I've a patio to lay, a house to paint and various things to do around the garden. So I hope to spend the summer in the garden doing jobs and then come the winter, I'll have a think about what to do next. The press announcement said that I'm going into retirement and I sort of am going into early retirement, but I'm not necessarily sure that it'll be permanent.*

**So we're not going to be seeing "Graham MacDonald the autobiography" appearing soon in the bookshops?**

*I would love to, and I'm sure that somewhere in my mind, there is tonnes of good material for it! However, anyone here will tell you that one of my biggest issues is my memory and if it isn't written down, I'll have forgotten it!*



# CATERHAM - NEWS - TICKER

denn wenn der F1-Zirkus um die Welt reist, halten sie sich an die britische Zeitzone, um die Uhren der Teams nicht durcheinander zu bringen... Nun, ich trank ein paar Bier, was in Großbritannien 21 Uhr gewesen wäre, und Heikki machte sich über mich lustig, während er an seinem Mineralwasser nippte...

**Das wird auch für das Unternehmen eine große Veränderung sein - Sie und der Rest des Spitzenteams sind schon seit so vielen Jahren dabei ...**

Ja, wenn man sich das Managementteam anschaut, hat man David Ridley und Simon Lambert, die schon vor mir im Unternehmen waren, und Trevor, den wir eingestellt haben, als ich zum CEO aufstieg, er ist also seit zehn Jahren im Unternehmen. Und obwohl einige Leute zwangsläufig im Unternehmen gekommen und gegangen sind, gibt es viele andere wichtige

**So if it's not being kept for a book, maybe you would tell us about some particularly memorable times from your Caterham career?**

*I immediately think back to some of the foreign trips we undertook, particularly to countries like Taiwan and Japan, always memorable experience because of the different cultures. And in the Caterham F1 time, I think back to sitting in a hotel in Singapore with Heikki Kovalainen and his wife, drinking beers at four o'clock in the morning because when the F1 circus travels the world, they keep to the British time zone to minimise and messing to the teams' body clocks... Well, I was enjoying a few beers at what would have been 9pm in the UK, and while Heikki was basically humouring me while sipping his sparkling water...*

**This is going to be a big change for the company too - you and the rest of the top team have been there for so many**

Leute, die schon seit vielen Jahren im Unternehmen sind, wie z. B. Parts Manager Darren Phillips, Production Manager James Gibson und viele andere Mitarbeiter, die schon seit vielen Jahren im Unternehmen sind, und das ist wirklich schön zu sehen.

**Wenn Sie eine Botschaft an unsere Mitglieder oder allgemeiner an die Eigentümergemeinschaft hätten, wie würde sie lauten?**

Wie ich bereits sagte, freue ich mich, dass die Beziehungen zwischen dem Club und dem Hersteller jetzt auf einer viel besseren Grundlage stehen. Ich weiß, dass ich auf einigen der von uns veranstalteten Seminare „die Werbetrömmel gerührt“ habe, aber ich möchte sowohl den Clubmitgliedern als auch dem Clubvorstand dafür danken, dass sie sich unsere Sichtweise angehört haben.

Ich glaube, dass wir jetzt die ersten



years ...

*Yes when you look at the management team you have David Ridley and Simon Lambert who actually pre-date me in the company, and there's Trevor who we brought in when I moved to become CEO, so he's been with the company for ten years. And although some people have inevitably come and gone across the company, there are many other key people who've been with the business for so many years, people like Parts Manager Darren Phillips, Production Manager James Gibson, and many other staff members who have been with the company for so many years, and that's really nice to see.*

**If you had a message for our members or more widely to the ownership community, what would it be?**

*As I said earlier, I'm delighted that the relationship between the owners' Club and manufacturer is now on so much of a better footing. I know I "banged the drum" at some of the seminars that we arranged, but I'd like to thank both Club members and the Club exec. for having*

Früchte einer neuen Beziehung sehen, und ich habe keinen Zweifel daran, dass wir von Stärke zu Stärke gehen werden. Und wenn im nächsten Jahr das Jubiläum des Clubs und das Jubiläum des Seven gefeiert wird, hoffe ich sehr, dass ich eine Einladung zur Party bekomme!

**Besitzen Sie jetzt, da Sie keine Rennen mehr fahren, einen Seven?**

Leider bin ich derzeit ohne Seven, was keine gute Situation ist. Aber es sind ja noch ein paar Stunden Zeit, bis das Team mit einem Seven und einer großen Schleife vor der Tür steht! Aber ganz im Ernst: Ich überlege wirklich, was ich mit einem Seven anfangen soll, da ich derzeit keinen besitze, und ich denke, das wird sich bald ändern. Vielleicht sehen Sie mich also bald bei einem Ihrer Club-Trackdays...

**Vielen Dank für das Gespräch mit uns, Graham, und alles Gute für die Zukunft.**

Gern geschehen, bleiben Sie in Kontakt ...

*listened to our perspective. And I really think now we're starting to see the dividends of a new relationship and I have no doubt that we will go from strength to strength. And when it comes to the celebrations next year for both the anniversary of the Club and the anniversary of the Seven, I sincerely hope to get an invitation to the party!*

**Now that you have stopped racing, do you own a Seven currently?**

*Sadly, I'm currently Seven-less which is not a good situation to be in. Mind you, there are still a few hours left for the team to pull up outside in a Seven with a big bow on it! In all seriousness though, I'm genuinely debating what to do about a Seven as I don't currently own one and I think that will have to change sometime soon. So maybe you'll see me coming along to one of your Club trackdays before too long...*

**Thanks for talking with us, Graham and all the best for the future.**

You're welcome, do stay in touch...

## TERMINE WINTERTRAINING



**Staffel 001**

06. - 08. Januar 2023

**Staffel 002**

08. - 10. Januar 2023

**Staffel 003**

11. - 13. Januar 2023

**Staffel 004**

13. -15. Januar 2023

**Staffel 005**

15. -17 . Januar 2023

**Staffel 006**

18. - 20. Januar 2023

**Staffel 007**

20. -22. Januar 2023

cc-c-eu/tr



# CATERHAM - NEWS - TICKER

## Die Ansicht von oben

*Lowflying spricht mit Caterham-CEO Bob Laishley, der seit etwa drei Wochen im Amt ist.*

**Herzlichen Glückwunsch zur Beförderung, Bob, und vielen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, so kurz nach der Übernahme der neuen Position mit uns zu sprechen. Könnten Sie uns zunächst etwas über Ihren bisherigen Werdegang erzählen?**

Mit 16 Jahren verließ ich die Schule und begann eine Ausbildung zum Ingenieur. Die ersten sechzehn Jahre meiner Karriere verbrachte ich bei Automotive Products (AP), einem Unternehmen, das sich auf Kupplungs- und Bremssysteme spezialisiert hatte. Ich hatte Glück, denn das Unternehmen hatte seit einigen Jahren keine Hochschulabsolventen mehr eingestellt, so dass die leistungsstärkeren Kandidaten am Ende der Lehrzeit die Möglichkeit hatten, in Positionen zu gelangen, die normalerweise für sie reserviert gewesen wären. Anstatt Zeichner zu werden, wurde ich ins Projektmanagement versetzt und verbrachte die nächsten sechs Jahre damit, die Einführung neuer Modelle im Kupplungsbereich des Unternehmens - Borg & Beck - zu leiten. Danach arbeitete ich fünf Jahre lang in einem kleinen Team an der Entwicklung des ersten automatisierten Schaltgetriebes für den Massenmarkt, das 1994 im Renault Twingo eingeführt wurde.

1995 wurde ich von Nissan angesprochen, ob ich nicht zu ihnen kommen wolle. Ich sagte nicht sofort zu, aber als ich zusagte, war dies der Beginn einer 25-jährigen Karriere in diesem Unternehmen. Ich trat in die Abteilung für den Einkauf von Prototypen ein und bekleidete später verschiedene Positionen in den Bereichen Technik und Projektmanagement. Ich wurde zum „Assistant Chief Vehicle Engineer“ (ACVE) befördert, was trotz des Namens eigentlich bedeutet, dass ich der technische Leiter für ein bestimmtes, in Europa verkauftes Modell war. Ich war ACVE für europäische Fahrzeuge, darunter der Micra und der Qashqai, und leitete ein Team von rund 900 Ingenieuren sowie Qualitäts- und Fertigungsspe-



## The View from the top

*Lowflying speaks with Caterham CEO Bob Laishley, approximately three weeks into the role.*

**Congratulations on the promotion Bob, and thanks for agreeing to speak with us so soon after taking on the new position. Could you start by telling us a bit about your career to date?**

I left school at 16 to start an engineering apprenticeship. The first sixteen years of my career were spent at Automotive Products (AP) which specialised in clutch and braking systems. My timing was lucky — the company hadn't taken on any graduates for a number of years, so at the end of the apprenticeship, the higher-performing candidates had the opportunity to move into roles that would normally have been reserved for them. Instead of becoming a draughtsman, I was moved into project management and spent the next six years managing the introduction of new models in the clutch side of the business — Borg & Beck. I then spent five years as part of a small team developing the first mass-market automated manual transmission that launched in the Renault Twingo in 1994. It meant spending two to three days a week in Paris, working alongside Renault's engineering team.

In 1995, Nissan approached me about joining them. I didn't immediately accept, but when I did, it was the start of a 25-year career with the firm. I joined the prototype purchasing department and later held various engineering and project management positions. I got promoted to "Assistant Chief Vehicle Engineer" (ACVE) which, despite the name, actually means being Head of Engineering for a given model being sold in Europe. I was ACVE for European vehicles, including the Micra and Qashqai, leading a team of some 900 engineers, as well as quality and manufacturing specialists. In 2011, I was approached about joining a new department looking to build the business by working with other OEMs; after the financial cri-

# CATERHAM - NEWS - TICKER

zialisten. Im Jahr 2011 wurde ich gebeten, einer neuen Abteilung beizutreten, die das Geschäft durch die Zusammenarbeit mit anderen OEMs ausbauen wollte; nach der Finanzkrise suchte Nissan die Zusammenarbeit mit anderen Herstellern, um Entwicklungen gemeinsam zu nutzen. Nach der Finanzkrise wollte Nissan mit anderen Herstellern zusammenarbeiten und Entwicklungen austauschen. 2014 wurde ich dann zum Programmdirektor befördert und war unter anderem für die Entwicklung von Geschäftsmodellen für die Zusammenarbeit mit OEMs und Partnern wie Renault, Mitsubishi und der Daimler AG zuständig. In dieser Funktion war ich auch für die Sportwagenpalette von Nissan verantwortlich, einschließlich des legendären GT-R. Dieser Teil der Aufgabe war mir als 20 % des Arbeitspensums beschrieben worden, aber am Ende war es weit mehr als das, und es war auch ein besonders angenehmer Teil! Dazu gehörte auch die Verantwortung für alles, was mit den Mainstream-Nismo-Modellen zu tun hatte, darunter der Juke Nismo, der 370Z Nismo und der Patrol Nismo.

**Es klingt, als hätten Sie die Verantwortung für ein ziemlich großes Gebiet gehabt. Konnten Sie trotzdem ausreichend „Hand anlegen“?**

Ich bin im Grunde meines Herzens ein Benzinjunker, und ich habe das Glück, dass mir das, was ich tue, Spaß macht. Natürlich habe ich viel Zeit damit verbracht, PowerPoint-Präsentationen zu entwickeln und an Tabellenkalkulationen zu arbeiten, aber ich durfte auch jedes Jahr zum Nürburgring fahren, um das nächste GT-R-Modell zu signieren, die Pässe an der Westküste Amerikas zu befahren, an interessanten Markteinführungen und Veranstaltungen teilzunehmen... Oh, und egal, wohin ich in der Welt reiste, ich bekam immer den neuesten GT-R zur Verfügung gestellt, um darin herumzufahren!

**Wie sind Sie von Nissan zum CEO von Caterham Cars aufgestiegen?**



*sis, Nissan was looking to collaborate with other manufacturers to share developments. Then in 2014, I was promoted to Program Director with responsibilities including creating business models for collaboration with OEMs and partners, including Renault, Mitsubishi and Daimler AG. The role also included responsibility for Nissan's sports car lineup, including the iconic GT-R. That part of the role had been described to me as 20% of the workload, but it ended up being far more than that, and it was a particularly enjoyable part too! It included responsibility for everything to do with the mainstream Nismo models, including the Juke Nismo, the 370Z Nismo and Patrol Nismo.*

**It sounds like you had responsibility over a pretty wide area. Were you still able to get sufficiently “hands on“?**

*I am a petrol-head at heart, and I'm very lucky that I enjoy what I do. Of course, I spent plenty of time de-*

Als Ausländer kann man nur eine bestimmte Zeit in Japan leben, und es war an der Zeit, weiterzuziehen. Nissan hatte viele andere Ideen für Aufgaben, aber es war immer mein Ziel gewesen, mit 57 Jahren in den Ruhestand zu gehen. Sie stimmten dem zu, vorausgesetzt, ich bliebe lange genug, um den Geschäftsplan für den heutigen Nissan Z abzusegnen. Schon bald hatte ich drei verschiedene Kunden unter Vertrag, darunter einen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten. Das führte dazu, dass ich nach Dubai umzog, zunächst für ein Jahr, aber aufgrund der COVID-19-Beschränkungen, die eingeführt wurden, verlängert. Anfang letzten Jahres trat dann VT Holdings an mich heran und fragte mich, ob ich an einer Beteiligung an Caterham Cars interessiert sei, wo sie sich bereit erklärten, das Unternehmen von Tony Fernandes zu kaufen. Ich kannte VT bereits, denn sie sind ein großer Nissan-Händler mit etwa 200 Niederlassungen in ganz Japan, und natürlich ist Mr. Takahashi ein großer Autofan, der Rennen auf höchstem Niveau fährt. Ich teilte ihnen mit, dass ich keine Vollzeitstelle suche, und dachte, das wäre das letzte, was ich von dieser Gelegenheit hören würde. Sie blieben jedoch hartnäckig, und ich stimmte schließlich zu, Chief Strategic Officer von Caterham zu werden. In dieser Funktion bin ich seit etwa einem Jahr in den Vereinigten Arabischen Emiraten hin und her gereist und habe dabei geholfen, eine Reihe von Dingen für die Zukunft des Unternehmens zu regeln. Als Graham dann vor einiger Zeit beschloss, in den Ruhestand zu gehen, war ich nicht mehr da. Während einer Geschäftsreise nach Japan fragte mich Takahashi san, ob ich den Posten des CEO übernehmen würde.

**War es eine schwierige Entscheidung?**

Die Möglichkeit, die Zukunft dieses kultigen Unternehmens mitzugestalten, ist ein echtes Privileg. Auch wenn ich dafür Dubai gegen Dartford tauschen musste, habe ich nicht lange gebraucht,

*veloping PowerPoint presentations and working on spreadsheets, but equally, I got to go to the Nürburgring every year to sign off the next model of GT-R, to drive the passes in the West Coast of America, to attend interesting launches and events... Oh, and wherever I travelled in the world, I was always provided with the latest GT-R to drive around in!*

**So how did you go from Nissan to being appointed CEO of Caterham Cars?**

*As a foreigner, there is only so long that you can live in Japan, and it was time to move on. Nissan had lots of other ideas for roles, but it had always been my aim to retire at 57. They agreed to that, provided I stayed on long enough to see the business plan signed off for what we now know as the Nissan Z. Friends then encouraged me to set up a consultancy business. I soon had three different clients signed up, including one based in the UAE. That led to me moving to Dubai, initially for one year, but extended due to the COVID-19 restrictions that were brought in.*

*Then, at the beginning of last year, VT holdings approached me to ask if I would be interested in getting involved with Caterham Cars, where they agreed to buy the business from Tony Fernandes. I already knew VT because they are a huge Nissan retailer with some 200 dealerships across Japan, and of course, Takahashi-san is a massive car fan who races at the highest level. I told them I wasn't looking for a full-time job and thought that would be the last I heard of the opportunity. However, they persisted, and I ultimately agreed to become Caterham's Chief Strategic Officer. In that role, I have been coming backwards and forwards from the UAE over the last year or so, helping to put a number of things together for the future of the business. Then, when Graham decided to retire so-*

um mich zu entscheiden... Ich kann ehrlich sagen, dass ich das Auto und die Marke liebe, dass die Mitarbeiter und die Kunden großartig sind und dass ich mich nach einem Jahr in diesem Unternehmen bereits wie zu Hause fühle.

**Sie haben sich also wieder im Vereinigten Königreich eingelebt?**

Ja, ich werde meine Wochen in Dartford verbringen und an den Wochenenden nach Hause in unser Anwesen in Northamptonshire fahren.

**Hatten Sie vorher schon viel mit den Caterham Sevens zu tun?**

Als Petrolhead kenne ich Caterhams natürlich schon mein ganzes Leben lang - schließlich gibt es sie schon, seit ich ein Kind war! Sie sind nicht nur fantastische Fahrerautos, sondern auch eine große britische Erfolgsgeschichte - eines der bestgehüteten Geheimnisse der Automobilindustrie. Und es ist wahrscheinlich schon lange genug her, dass ich erwähnen kann, dass ich früher beruflich mit dem Unternehmen zu tun hatte; als ich Programmdirektor für Partnerschaften bei Nissan war, haben wir kurz die Möglichkeit untersucht, Nissan-Motoren in Caterhams zu verwenden...

**Was würden Sie sagen, sind die wichtigsten Prioritäten für Caterhams Geschäft im Moment?**

Es ist kein Geheimnis, dass wir derzeit mit Lieferkettenproblemen zu kämpfen haben, genau wie der Rest der Branche. Letztes Jahr sind wir gut vorgekommen und haben unsere Ziele erreicht, aber seit Anfang dieses Jahres, zeitgleich mit der Abriegelung Chinas und dem Krieg in der Ukraine, sind wir auf einige chronische Lieferprobleme gestoßen, die dazu geführt haben, dass wir Schwierigkeiten hatten, einige Teile zu bekommen, mit denen wir vorher nie Probleme hatten. Die Ursachen sind vielfältig, und ich verbringe viel Zeit damit, mit den Erstausrüstern, von denen

*me time back. During a business trip to Japan, Takahashi san asked if I would take over as CEO.*

**Was it a difficult decision to make?**

*The opportunity to help shape the future of this iconic business is a real privilege, so even though it meant swapping Dubai for Dartford, it didn't take me long to make the decision... I can honestly say that I love the car and the brand, that the staff and the customers are great to be around and that having worked with the business for a year, I already felt quite at home.*

**So, you're settled back in the UK now?**

*Yes, I'm going to be spending my weeks in Dartford, and head home to our property in Northamptonshire at weekends.*

**Had you had much exposure to Caterham Sevens before?**

*I'm a petrol-head, so of course, I've known Caterhams all my life - they've been around since I was a kid after all! As well as fantastic drivers' cars, they're a great British success story - one of the best-kept secrets in the automotive industry. And it's probably long enough ago now that I can get away with mentioning that I did have some previous professional dealings with the company; when I was Programme Director for Partnerships at Nissan, we did briefly explore the possibility of using Nissan engines in Caterhams...*

**What would you say are the top priorities for Caterham's business right now?**

*It's no secret that we are struggling with supply chain issues at the moment, just like the rest of the industry. We were making good headway last year and meeting our*

# CATERHAM - NEWS - TICKER

wir Teile kaufen, zu sprechen und daran zu arbeiten, dass unsere Bestellungen auf deren Prioritätenliste nach oben kommen. Und wir machen Fortschritte. Rein zufällig habe ich mit den meisten der großen Zulieferer zusammengearbeitet, so dass ich über Kontakte auf den entsprechenden Ebenen verfüge, an die ich mich wenden kann. Es ist wirklich hilfreich, wenn man die Probleme in der Lieferkette versteht, bevor das Problem auftritt und nicht erst im Nachhinein.

## Welche neuen Erfahrungen würden Sie in das Unternehmen einbringen, die vorher nicht vorhanden waren?

Graham und sein Team haben großartige Arbeit geleistet, um das Geschäft am Laufen zu halten, obwohl sie ein halbes Jahrzehnt lang keine finanzielle Unterstützung von den vorherigen Eigentümern erhielten. Ich habe das Glück, das Unternehmen zu einem Zeitpunkt zu übernehmen, an dem es einen neuen Eigentümer gibt, der das Unternehmen weiterentwickeln und mehr Autos bauen und verkaufen möchte. Ich konzentriere mich darauf, vernünftige Geschäftsmodelle zu entwickeln, um das Geschäft auszubauen. Es ist nichts, was Graham nicht auch hätte tun können, nur befindet sich das Unternehmen jetzt in einer anderen Situation.

## Wo sehen Sie Caterham in, sagen wir, fünf Jahren?

Als Erstes möchte ich sagen, dass wir den Seven auch in fünf Jahren noch herstellen werden. Der Seven ist das Herzstück unseres Geschäfts. Wir werden ihn so lange bauen, wie wir die Vorschriften einhalten und die notwendigen Komponenten von unseren OEM-Quellen beziehen können. Ich hoffe aber auch, dass wir in fünf Jahren ein neues Modell entwickelt haben, das den Seven ergänzt und dem Anspruch von Caterham gerecht wird, leichte Sportwagen mit hohem Fahrspaß zu bauen, die aber nicht von einem Ver-

*targets, but since early this year, coincident with the China lockdown and the war in Ukraine, we've encountered some chronic supply issues that meant we've been struggling to get some parts that we have never had problems with before. The root causes are many and varied and I spend a lot of my time speaking with the OEMs that we buy parts from, working to get our orders up their priority lists. And we are making progress. By pure chance, I have worked with most of the major suppliers out there, so I do have contacts at the appropriate levels that I can call on. It really helps if you can understand the issues the supply chain faces before that problem exists rather than after the event.*

## What new experience would you say that you bring to the company that wasn't previously available?

*Graham and his team did a great job of keeping this business thriving, despite receiving no financial support from previous owners for half a decade. I am lucky to be taking over at a point where there's a new owner that wants to develop the business and build and sell more cars. My focus is to develop sensible business cases to grow the business. It's nothing that Graham couldn't have done, and it's just that the company is in a different situation now.*

## Where would you see Caterham in, say five years?

*The first thing to say is that in five years, we will still be making the Seven. The Seven is the core of our business. We will keep building it for as long as we can remain compliant with regulations and can get the necessary components from our OEM sources. Equally, in five years, I hope we'll have created a new model that complements the Seven, and that is true to all of Caterham's aspirations of building lightweight, fun-to-drive*

brennungsmotor angetrieben werden...

## Könnten Sie sich also einen Elektro-Seven in der Produktpalette vorstellen, oder meinen Sie, dass die elektrische Zukunft von Caterham in einem neuen Modell liegen wird?

Suzuki und Duratec werden in naher Zukunft die Motoroptionen bleiben, aber ja, ich sehe die Möglichkeit für einen Motor der mittleren Leistungsklasse, der sich zwischen dem 170er und dem 360er einfügt. Meiner Meinung nach geht es dabei mehr um die Leistung als um den Hubraum. Ich kann den Enthusiasten auch versichern, dass wir wissen, dass es den Duratec-Motor noch eine Weile geben wird. Was wir in einem Jahr verbrauchen, sind Peanuts im Vergleich zu dem, was Ford in nur einem Tag baut...

Das längerfristige Problem ist, dass die OEMs einfach keine neuen Verbrennungsmotoren entwickeln. Die Entwicklung von Motoren und Getrieben ist eine große, langfristige Aufgabe. Es wird lange dauern, bis der Hahn zuge dreht wird, aber wenn es einmal soweit ist, wird es das gewesen sein.

## Und wie sieht es mit vorgeschlagenen Gesetzesänderungen aus, die den Seven betreffen könnten?

Es bleibt zu hoffen, dass die Behörden uns kleinen Herstellern weiterhin wohlwollend gegenüberstehen. Der Einfluss, den wir dadurch haben, dass wir einige der Merkmale nicht einbauen, die die Autos der großen Hersteller haben müssen, ist unbedeutend, aber die Politik des „eine Regel für alle“ kann manchmal schwer zu bekämpfen sein. Glücklicherweise unterstützen uns die Behörden weiterhin.

**Die Steigerung der Produktion scheint ein weiterer wichtiger Schwerpunkt für Sie zu sein. Die Aufteilung der Produktion auf zwei Standorte ist wahrscheinlich nicht die effizienteste Art zu arbeiten. Könnten Sie sich vorstellen, an einen größeren, neuen Standort**

*sports cars, but that happens to be powered by something other than an internal combustion engine...*

## So, would you imagine a non-ICE Seven in the range, or are you suggesting that Caterham's electric future will be through a new model?

*The new model will be electric, that's for sure. At some point, however, I would also love to build an electric Seven. We have a myriad of people contacting us to offer their services and products. It's probably not quite the right time yet from a technology point of view, but it's something that we have been actively working on. I know that there are a lot of naysayers out there, but I've driven an EV Seven, and it was great fun. At somewhere just under*

## umzuziehen?

Das ist sicherlich etwas, das wir untersuchen müssen. Wir haben die Montage in Gatwick erweitert, um unsere Kapazität zu erhöhen, auch wenn wir derzeit durch die Teileversorgung eingeschränkt sind. Die gute Nachricht für uns ist, dass unsere Produktionsanlagen nicht so kapitalintensiv sind wie eine herkömmliche Produktionsstätte. Es wäre wahrscheinlich effizienter, die gesamte Montage unter ein Dach zu bringen, aber das ist nicht das A und O...

## Befürworten Sie die weitere Verfügbarkeit von Bausätzen für den Selbstbau?

Absolut, das ist ein Teil der DNA des Unternehmens. Es gibt viele Besitzer,

*700kg, yes, it was heavier than a traditional Caterham, but it was still far lighter than most EVs, and the mantra that I'm trying to promote is that weight/mass is relative. I'd sum up the Caterham ethos as – "simplicity, fun and lightweight", and as long as we stay strictly true to those values, the power source shouldn't matter too much.*

**It's no secret that the availability of ICE powertrains is becoming more of a challenge. Caterham only currently has the Suzuki and Duratec engine options in the range. Do you see the opportunity for a middle-capacity engine to plug the gap where the Sigma sat?**

*Suzuki and Duratec will remain the engine options for the near futu-*



# CATERHAM-NEWS-TICKER

die Serienbauer sind und die den Montageprozess genauso genießen wie das Fahren selbst. Wir ermutigen auch die Academy-Fahrer, ihre eigenen Autos zu bauen, damit sie das Auto wirklich verstehen. Ich sehe keinen Grund, das zu ändern. Einige Leute, die den Markt nicht kennen, mögen sich abfällig über den Seven als „Bausatzauto“ äußern, aber die Realität ist, dass es sich um ein ausgereiftes Produkt handelt, das wie so ziemlich jeder andere Kleinserien-Sportwagen auf dem Markt Teile verwendet, die von einer Vielzahl von OEM-Partnern bezogen werden.

**Sie müssen sich in ein Managementteam bei Caterham einfügen, das über viele Jahre hinweg sehr stabil war, wie haben Sie diesen Prozess erlebt?**

Wahrscheinlich sollten Sie sie fragen, nicht mich, aber man hat mir das Gefühl gegeben, sehr willkommen zu sein, und ich fühle mich keineswegs wie ein Außenseiter. Es war sehr natürlich.

**Welche Botschaft haben Sie für die Gemeinschaft der Caterham-Besitzer?**

Ich glaube fest an die Förderung von Marken, und ich weiß, dass bestehende Kunden die besten Fürsprecher der Marke sein können. Wir sind ein kleiner Hersteller mit begrenzten Ressourcen, aber unsere Eigentümer sind unsere wichtigsten Verbündeten, also möchte ich proaktiv mit ihnen zusammenarbeiten. Das war der Ansatz, den ich bei Nissan verfolgte: Obwohl einige im Unternehmen befürchteten, dass wir von Anfragen überschwemmt werden würden, habe ich mich aktiv mit GT-R-Besitzerclubs auf der ganzen Welt auseinandergesetzt, und die Unterstützung für die Marke war unbezahlbar.

Bei Caterham möchte ich sicherstellen, dass wir uns auf alle unsere Besitzer einlassen und ihnen etwas bieten können, ganz gleich, ob sie einen brandneuen Seven oder ein viel älteres Modell fahren.

*re, but yes, I do see the opportunity for a mid-performance engine to slot in between the 170 and the 360. To my mind, it's more about the power output than engine capacity. I can also reassure enthusiasts that we have visibility that the Duratec engine will be around for a while yet. What we use in a year is peanuts compared to what Ford builds in just a day...*

*The longer-term problem is that the OEMs are just not developing new ICE engines. Engine and gearbox developments are big, long-term commitments. It'll take a long time to turn the taps off, but once they have been, that'll be it.*

**And what about proposed changes in legislation that might affect the Seven?**

*Hopefully, the authorities will continue to be sympathetic towards us small manufacturers. The impact that we have by not incorporating some of the features that mainstream cars need to have is insignificant, but the politics of "one rule for everybody" can sometimes be hard to push back against. Luckily, the authorities are continuing to support us.*

**Upping production appears to be another major focus for you. Having production split across two sites is probably not the most efficient way to work. Could you imagine moving to one larger, new factory site?**

*It's certainly something we need to study. We've added assembly at Gatwick to increase our capacity, albeit that we're currently constrained by parts supply. The good news for us is that our production facilities are not capital intensive like a traditional production plant. Bringing all assembly under one roof would probably be more efficient, but it's not the be all and end all...*

**Do you support the continued availability of self-build kits?**

**liability of self-build kits?**

*Absolutely, it's a part of the DNA of the business. There are plenty of owners who are serial builders who enjoy the assembly process as much as they do the actual driving. We also encourage Academy drivers to build their own cars so that they really get to understand it. I don't see any reason to change. Some people who don't understand the market may make disparaging comments about the Seven being a "kit car", but the reality is that it's a well-honed product that, like pretty much every other low-volume sports car out there, uses parts sourced from a variety of OEM partners.*

**You're having to slot into a management team at Caterham that has been very stable over a great many years, how have you found the process?**

*You should probably ask them, not me, but I have been made to feel very welcome and certainly don't feel like an outsider. It's been very natural.*

**What message would you have for the Caterham owners community?**

*Brand advocacy is something that I believe strongly in, and I know that existing customers can be the best brand advocates. We're a small manufacturer with limited resources, but our owners are our most important allies, so I proactively want to engage with them. It was the approach I took at Nissan where even though some in the company feared we'd get swamped by demands, I actively engaged with GT-R owners clubs worldwide, and the brand advocacy was priceless. At Caterham, I want to make sure that we can engage with and deliver for all of our owners whether they drive a brand new Seven or a much earlier model.*



**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

# CATERHAM - NEWS - TICKER

## Caterham- Picknick

Caterham Deutschland lud ein - zum Caterham-Picknick an's Kloster Marienstatt in Streithausen.

Trotz des durchwachsenen Wetters kamen unsere Caterham-Fahrer größtenteils offen daher. Viele Interessenten dagegen hatten einen Regenschirm dabei. Nach der Notreparatur gab es ein brauhaustypischen Mittagessen.

Eine Veranstaltung, die es lohnt, wiederholt zu werden. ●

Caterham Germany invited everyone - to the Caterham Picnic at the Marienstatt Monastery in Streithausen.

Despite the mixed weather, our Caterham drivers were for the most part open. Many interested parties, on the other hand, had an umbrella with them. After the emergency repair, we had a brewery-style lunch.

An event worth repeating. ●



# Goodwood 2022 - Neue Modelle



**SEVEN 340**  
**SUPER SEVEN 600**  
**SUPER SEVEN 2000**



# CATERHAM - NEWS - TICKER

Am Dealer-Wochenende in GOODWOOD (16.-18. September) wurden die neuen Modelle vorgestellt und getestet.

Der dringend erwartete Nachfolger des 275 ist jetzt der Seven 340.

Der 2.0 Ltr. FORD DURATEC ist sicher der letzte Motor mit einem solchen Hubraum sowie ohne Aufladung in einem CATERHAM.

Das Drehmoment lässt den SEVEN 340 sowie den ebenso neuen SUPER SEVEN 2000 in allen Gängen souverän beschleunigen und benötigt keine hektischen Schaltvorgänge um sehr zügig voran zu kommen.

Die Leistung wird im Moment mit 170 BHP angegeben, die Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h ist mit der langen Übersetzung sehr schnell zu erreichen.

Der ebenso am Wochenende vorgestellte SUPER SEVEN 600 auf Basis des SEVEN 170 mit dem 3 Zylinder SUZUKI Turbo Motor mit nur 660 ccm und einer Höchstgeschwindigkeit von 174 km/h ist ein weiterer Beweis das CATERHAM CARS am SEVEN festhält und die Tradition pflegt.

Beide, der SUPER SEVEN 600 und der SUPER SEVEN 2000 sind im HERITAGE Finish lieferbar wozu wahlweise „flared wings“ oder „cycle wings“ die vorderen Räder verkleiden.

Die SUPER SEVEN sind mit SMITH Instrumenten und sehr vielen anderen VINTAGE Teilen ausgerüstet und in vielen zeitgenössischen Lackierungen lieferbar.

Ansonsten wird die Zubehör-Liste auch bei CATERHAM nicht nur durch die Signature-Options immer länger, das sonst von der neuen Besitzern durchgeführte Individualisieren, kann heute schon bei der Bestellung erfolgen.

Ist das der Zahn der Zeit - nichts mehr schrauben, ändern, anpassen - nur noch fahren?



*At the Dealer Weekend in GOODWOOD (16-18 September), the new models were presented and tested.*

*The much awaited successor to the 275 is now the Seven 340.*

*The 2.0 Ltr. FORD DURATEC is certainly the last engine with such a displacement as well as without supercharging in a CATERHAM.*

*The torque allows the SEVEN 340 as well as the equally new SUPER SEVEN 2000 to accelerate confidently in all gears and does not require hectic gear changes to move forward very quickly.*

*Power is currently rated at 170 BHP, and the top speed of 210 km/h can be reached very quickly with the long gear ratio.*

*The SUPER SEVEN 600 based on the SEVEN 170 with the 3 cylinder SUZUKI turbo engine with only 660 cc and a top speed of 174 km/h, which was also presented at the weekend, is further proof that CATERHAM CARS is sticking to the SEVEN and maintaining the tradition.*

*Both the SUPER SEVEN 600 and the SUPER SEVEN 2000 are available in HERITAGE finish with either flared wings or cycle wings covering the front wheels.*

*The SUPER SEVEN are equipped with SMITH instruments and many other VINTAGE parts and are available in many contemporary paint finishes.*

*Apart from that, the list of accessories at CATERHAM is getting longer and longer, not only because of the Signature-Options, but also because the customising, which is usually done by the new owner, can now already be done when ordering.*

*Is this the ravages of time - no more screwing, changing, adapting - just driving?*





So muss ein Half Hood aussehen ...  
passend zum Body  
(auch trotz der Transportfalten)

*This is how a half hood has to look ...  
matching the body  
(even despite the transport folds)*



Ende einer Nordscheifen-Runde - Pauls immer wiederkehrendes Motorproblem

*End of a Nordschleife lap - Paul's recurring engine problem*



So ... Bild aus dem Kreisssaal...

*So ... picture from the delivery room....*

Wenn das mal kein geiles Geschenk ist!

*Now that's a cool present!*



War das ein Clubmitglied, das wir heute in Harlem gesehen haben???

Glaube nicht - deshalb muss man immer einen Aufnahmeantrag in der Tasche haben

*Was that a club member we saw in Harlem today???*

*I don't think so - that's why you always have to always have an application in your pocket at all times*

# Caterham 21

Der von Iain Robertson gezeichnete Caterham 21 war das zum 21. Geburtstag der Seven-Fertigung gedachte neue Modell der Sportwagenschmiede, etwas, das sich Graham Nearn schon länger gewünscht hatte, um Caterhams Zukunft als Autobauer zu sichern. Im Januar 1994 begann die Entwicklung, die Jez Coates als technischer Direktor auf seiner To do Liste fand. Die Kosten für den Prototyp lagen bei 130.000 Pfund, tatsächlich ein kleiner Betrag, aber Caterham war und ist kein Großserienproduzent. Ausgangspunkt war das Chassis des Seven, allerdings in wichtigen Punkten sehr verstärkt. Antriebsstrang und Aufhängung wurden eins zu eins vom Seven übernommen, aber abweichend davon vorn und hinten in gleicher Spurweite. Diverse Komponenten kamen von anderen Autos, so beispielsweise die Lenksäule vom Vauxhall Calibra, die Türgriffe vom Astra, die Rückspiegel vom MG Metro und die Rücklichter vom Ford Mondeo. Insgesamt war an einen offenen Sportwagen gedacht, der den Geist des Seven in sich tragen, jedoch für etwas mehr Komfort sorgen und damit weitere Käuferschichten erschließen sollte. Am Konzept war über den gesamten Entwicklungsprozess hinweg der Homologationsspezialist von Caterham beteiligt, schließlich wollte man die Kleinmengenulassung ohne Probleme bewältigen. Eines der wichtigsten Ziele war es, den 21 möglichst gut aussehen zu lassen – auch im Großbritannien der 90er Jahre verkauften sich hässliche Entlein nicht mehr, auch wenn sie britisch waren.

Iain Robertson war der richtige Mann dafür, da er die Geschichte Caterhams kannte und zeitweise für das Marketingteam gearbeitet hatte. Gleich sein erster Entwurf fand die Billigung des Teams und Robertson und Coates bauten ein Modell aus PVC-Schaum in Coates Garage über einem Seven-Chassis. Ein traditionelles und gleichzeitig modernes Erscheinungsbild war gewünscht und Robertson verriet später, seine Hauptinspiration sei der Lotus Eleven gewesen. Mit 680 Kilo war der in Aluminium ausgeführte 21 immer noch ein Leichtgewicht, der nur ca. 100 Kilo mehr wog als ein Seven.

Caterhams Pech war, dass Lotus zur gleichen Zeit die neue Elise vorstellte, die in der Entwicklung etwa das zwanzigfache verschlang, im Preis etwa gleich lag und bei Tests in der Regel die Nase vorn hatte. Außerdem war die Konkurrenz mit MG F, Mazda MX 5, BMW Z 3, Fiat Barchetta und anderen gewaltig, was zum Zeitpunkt des ersten Konzepts nicht wirklich vorher zu sehen war. So entstanden bis 1999 nur insgesamt 49 Autos. Heute ist der Caterham 21 eine gesuchte Rarität. 🍀



Die Classic Days 2022 in Düsseldorf hatten trotz des fehlende Schloss Dyck ein historisches Highlight für uns.

Stephen Hubbard ([stephen.hubbard@lotus7.club](mailto:stephen.hubbard@lotus7.club)) kam mit seinem Caterham 21, um Caterham 21-Besitzer zu finden und auf der Rückreise weitere Caterham 21 zu treffen.

Die Caterham 21-Gemeinde ist eine noch kleinere, noch eingeschworene Gemeinde als wir Caterham-Fahrer sowieso schon sind und so sucht Stephen den Kontakt zu allen verbliebenen Caterham 21 zu aufzubauen.

Die Gruppe der Eigentümer ist bereits 27 Personen stark und sucht nun nach den restlichen Besitzern. Wer eine Caterham 21-Besitzer kennt, kann gerne die Kontaktdaten von Stephen weitergeben. 🍀

*The Classic Days 2022 in Düsseldorf had a historical highlight for us, despite the lack of Schloss Dyck.*

*Stephen Hubbard ([stephen.hubbard@caterhamlotus7.club](mailto:stephen.hubbard@caterhamlotus7.club)) came with his Caterham 21 to find Caterham 21 owners and meet more Caterham 21s on the way back.*

*The Caterham 21 community is an even smaller, more tight-knit community than we Caterham drivers already are, so Stephen is looking to make contact with all the remaining Caterham 21s.*

*The group of owners is already 27 strong and is looking for the remaining owners. Anyone who knows a Caterham 21 owner is welcome to pass on Stephen's contact details. 🍀*

*The Caterham 21, styled by Iain Robertson, was the sports car manufacturer's 21st birthday new model, something Graham Nearn had wanted for some time to secure Caterham's future as a carmaker. Development began in January 1994, and Jez Coates, as technical director found it on his todo list. The cost of the prototype was £130,000, a small amount indeed, but Caterham was not and is not a high volume producer. The starting point was the chassis of the Seven, but much strengthened in important respects. The drivetrain and suspension were taken directly from the Seven, but with the same track width at the front and rear. Various components came from other cars, for example the steering column from the Vauxhall/Opel range, the door handles from the Astravan, the rear view mirrors from the MG Metro and the tail lights from the Ford Mondeo. All in all, the idea was to create an open-top sports car that would carry the spirit of the Seven but provide a little more comfort and thus appeal to a wider range of buyers. Caterham's homologation specialist was involved in the concept throughout the entire development process, after all, they wanted to manage the small-volume homologation without any problems. One of the most important goals was to make the 21 look as good as possible - even in the Britain of the 90s, ugly ducklings no longer sold, even if they were British.*

*Iain Robertson was the right man for the job, as he knew Caterham's history and had worked for the marketing team for a time. His very first design met with the team's approval and Robertson and Coates built a polystyrene foam model in Coates' garage over a Seven chassis. A traditional yet modern look was desired and Robertson later revealed that his main inspiration was the Lotus Eleven. At 680 kilos, the aluminium-bodied 21 was still a lightweight, weighing only about 100 kilos more than a Seven.*

*Caterham's bad luck was that Lotus introduced the new Elise at the same time, which cost about twenty times as much in development, was about the same in price and usually came out ahead in tests.*

*In addition, the competition was formidable with MG F, Mazda MX 5, BMW Z 3, Fiat Barchetta and others, which could not really be foreseen at the time of the first concept. As a result, only a total of 49 cars were produced by 1999. Today, the Caterham 21 is a sought-after rarity. 🍀*

## Andy's Blog

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



Die Lieferzeit für einen CATERHAM ist lang - teilweise schon zu lang für ein Fahrzeug, das man sich als Freizeitvergnügen bestellt.

Wenn dann aber das bestellte Fahrzeug fertig ist und nicht zugelassen werden kann ...

Der Käufer kann sich nicht um die aktuellen Zulassungsgesetze kümmern, er hat ja ein Fahrzeug - nicht mehr als Bausatz, sondern Factory Built - mit COC-Papieren bestellt.

Der Händler muss sich auch nicht um die Zulassungsmöglichkeit kümmern, er bekommt die COC-Papiere, geht zur Zulassungsstelle und schon hat der Caterham eine Zulassung zum Straßenverkehr.

Aber damit das alles funktioniert, muss der Hersteller viele Gesetze und Ausnahmeregelungen ständig im Auge behalten - ständig.

Denn die Ausnahmeregelung um Klappenauspuffanlagen zuzulassen - wie gesagt die Ausnahmeregelung, nicht das Gesetz - endete am 30.06.2022.

So stehen jedenfalls Seven 485 fix und fertig da und können im Moment nicht zugelassen werden.

Wie viele? - Das weiß nur Caterham.

Eine neue Auspuffanlage, eine neue Zertifizierung für Geräusch und Abgaswerte, wie viel Leistung bleibt übrig?

Nichtsdestotrotz freuen wir uns über die neuen Modelle Seven 340, Super Seven 600 und Super Seven 2000.

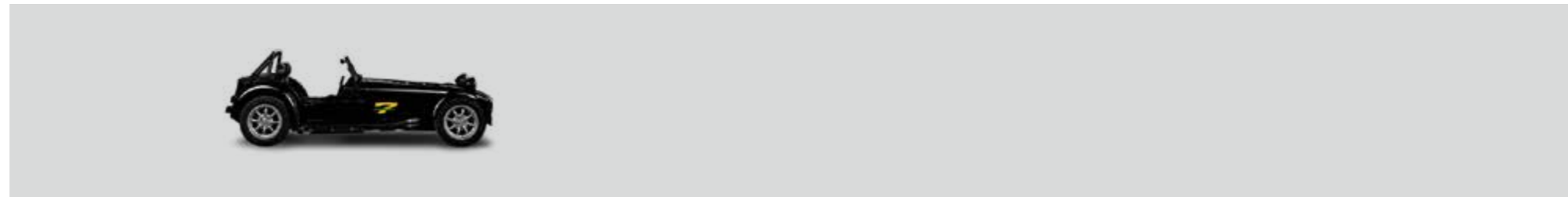
Dieser Ausblick auf die künftige Modellpolitik von Caterham Cars lässt uns auf viele weitere neue Caterhamfreunde hoffen.

## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Das rote Lederlenkrad fest im Griff nehme ich die nächste Haarnadelkurve. Mit leicht quietschenden Reifen beschleunige ich aus der Kurve und trete das Gaspedal durch. Der Motor nimmt das Gas perfekt an und wir lassen die letzten Bäume hinter uns, als es weiter ins Gebirge hinaufgeht. Es geht doch nichts über einen Urlaub mit Seven in den Alpen.

Jetzt herunterschalten, die nächste Kurve naht, diesmal eine S-Kombination, die wir mit perfekter Bodenhaftung meistern, dann wieder Gas geben und schon sind wir bei der nächsten Haarnadelkurve. Wieder runterschalten, dann flott durch die Kurve, oh, oh, er geht hinten weg, wir schleudern und kommen dem Abgrund gefährlich nah, meine blonde Begleiterin klammert sich am Armaturenbrett fest und schreit auf - „He, wach auf, was schreist du hier so rum?“ Meine Frau rüttelt mich wach und noch leicht in Panik schüttele ich den Traum ab. Puh, das war knapp. „Vielleicht solltest du nicht Bier und Wein zusammen trinken, das bekommt dir glaube ich nicht wirklich.“

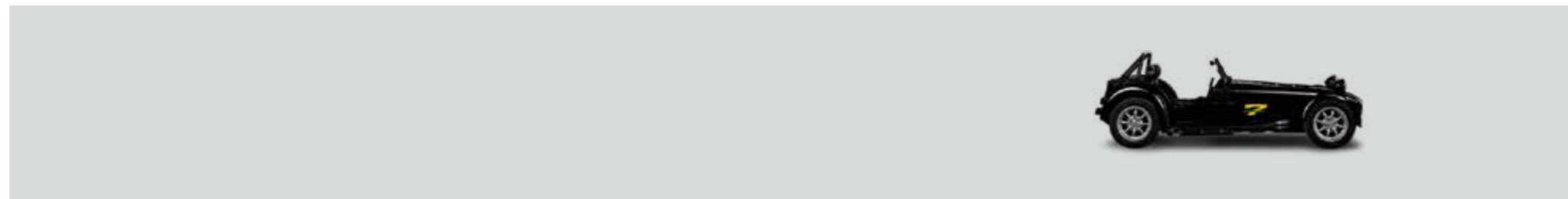


Mit einem Kopfschütteln dreht sie sich um und schläft weiter. Gut, dass sie nichts von meiner blonden Begleiterin mitbekommen hat ...

Im nächsten Städtchen gibt es ein nettes Café, das ich gerne mal mit einem Freund frequentiere, wenn wir montags aus irgendeinem Grund mal nicht zusammen Rad fahren können, was wir ansonsten gern und regelmäßig machen.

Schräg gegenüber gibt es einen Parkplatz, auf dem eigentlich immer ein Platz frei ist, dort stelle ich den Seven ab. Wir sitzen auf der „Terrasse“, einem Holzbohlenplatz, der dem parkenden Verkehr vor dem Café abgetrotzt ist, als ein BMW 5er sich direkt davor auf die Straße stellt.

Der Fahrer, ein dicker Mittfünfziger, enteilt schnellen Schrittes zur Bank an der Ecke. Jetzt wird es ziemlich schwierig, um das Dickschiff noch drumherum zu kommen. Eine junge Frau, die neben uns sitzt, erhebt sich, greift in ihre Handtasche, beugt sich zum BMW hinunter und klebt ihm einen Zettel auf die Windschutzscheibe. Ich verrenke mir den Kopf und lese: „Ich bin ein Parkaffe, weil ich einfach rücksichtslos parke“. Darunter ist ein kleiner brauner Affe zu sehen. Fragend gucke ich die junge Frau an. Sie grinst. „Davon habe ich immer ein paar dabei.“



Wenn man hier wohnt, kennt man seine Pappenheimer und nicht jeder parkt so ordentlich wie Sie mit ihrem tollen Auto!“ Ich bin dann doch etwas zwiegespalten. Einerseits hat sie recht, andererseits muss man auch nicht immer Recht haben, oder?

(to be continued)

## Dear Diary

Gripping the red leather steering wheel tightly, I take the next hairpin bend. With slightly squealing tyres, I accelerate out of the bend and depress the accelerator. The engine takes the throttle perfectly and we leave the last trees behind us as we continue up into the mountains. There's nothing like a holiday with Seven in the Alps.

Now downshift, the next bend is approaching, this time an S-combination, which we master with perfect grip, then accelerate again and we are already at the next hairpin bend. Downshifting again, then briskly through the bend, oh, oh, he goes off the back, we skid and come dangerously close to the abyss, my blonde companion clings to the dashboard and yells out - „Hey, wake up, what are you yelling about?“

My wife shakes me awake and still slightly panicked I shake off the dream. Phew, that was a close one. „Maybe you shouldn't drink beer and wine together, I don't think it really agrees with you.“

With a shake of her head, she turns over and goes back to sleep. It's a good thing she didn't notice my blonde companion ...

In the next town, there is a nice café that I like to visit with a friend when we can't go cycling together on Mondays for some reason, which we otherwise like to do regularly.

Diagonally opposite there is a car park where there is always a free space, so I park the Seven there. We are sitting on the „terrace“, a wooden plank space wrested from the parked traffic in front of the café, when a BMW 5 Series pulls up directly in front of it.

The driver, a fat man in his mid-fifties, quickly makes his way to the bench on the corner.

Now it becomes quite difficult to get around the big ship. A young woman sitting next to us rises, reaches into her handbag, bends down to the BMW and sticks a note on the windscreen. I twist my head around and read: „I'm a parking monkey because I just park inconsiderately“.

Underneath is a small brown monkey. I look questioningly at the young woman. She grins. „I always have a few of those with me.“

When you live here, you know your friends and not everyone parks as neatly as you with your great car!“

I am then somewhat ambivalent. On the one hand she's right, but on the other hand you don't always have to be right, do you?

(to be continued)

## Andy's Blog

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



The delivery time for a CATERHAM is long - sometimes even too long for a vehicle ordered for leisure purposes.

But when the ordered vehicle is ready and cannot be registered ...

The buyer cannot worry about the current registration laws, because he has ordered a vehicle - no longer as a kit, but Factory Built - with COC papers.

The dealer doesn't have to worry about registration either, he gets the COC papers, goes to the registration office and the Caterham is already registered for road use.

But for all this to work, the manufacturer has to keep an eye on many laws and exemptions - constantly.

Because the exemption to allow flap exhaust systems - as I said, the exemption, not the law - ended on 30 June 2022.

In any case, Seven 485 are ready and waiting and cannot be registered at the moment.

How many? - Only Caterham knows.

A new exhaust system, a new certification for noise and exhaust values, how much power is left?

Nonetheless, we are happy about the new models Seven 340, Super Seven 600 and Super Seven 2000.

This preview of Caterham Cars future model policy gives us hope for many more new Caterham friends.

## News and Events

### Mitgliederversammlung 2022

Zu unserer alljährlichen Mitgliederversammlung laden wir alle Mitglieder, ob Nah oder Fern ein.

Wir tagen am 04.12.2022 ab 10:00 Uhr wie immer in Dierdorf, Königsbergerstraße 25, im Haus von CATERHAM DEUTSCHLAND.

Auch dieses Jahr werden wir wieder die Mitgliederversammlung Online übertragen, hoffentlich mit etwas weniger technischen Problemen als im letzten Jahr.



### General Meeting 2022

*We invite all members, near and far, to our annual general meeting.*

*We will meet on 04.12.2022 from 10:00 a.m. as usual in Dierdorf, Königsbergerstraße 25, in the house of CATERHAM DEUTSCHLAND.*

*This year we will again broadcast the General Assembly online, hopefully with fewer technical problems than last year.*

### 50 Jahre Caterham Cars

Wir warten immer noch auf den Input seitens Caterham und des englischen Clubs.

Die ersten Anmeldungen (Reservierungen) sind schon auf <https://50yearsofcaterham.com/> eingetroffen.

Da jetzt der F1-Kalender für 2023 feststeht, dürfte es nicht mehr lange dauern, bis auch die nationalen Rennen definiert sind und dann sollte der Festlegung des Termins nichts mehr im Wege stehen.



### 50 Years Caterham Cars

*We are still waiting for input from Caterham and the English club.*

*The first registrations (reservations) at <https://50yearsofcaterham.com/> have already arrived.*

*Now that the F1 calendar for 2023 is fixed, it should not be long before the national races are also defined and then nothing should stand in the way of fixing the date.*

### Club-Regenschirme

### Club-Umbrella



Unser Club-Regenschirm ist schon ein kleiner Erfolg. Nach den ersten 21 Bestellungen kamen doch noch einige, die den ersten Aufruf verpaßt hatten.

Also haben wir dann doch noch eine zweite Auflage von 10 Schirmen erstellt - allerdings nur die eckigen Schirme.

Die größte Bestellung kam aus der Schweiz - drei Stück, die weiteste aus den USA.

Auf Lager haben wir noch 4 Stück.

Die nächste Auflage wird erst 2023 gedruckt.

*Our club umbrella is already a small success. After the first 21 orders, there were still some who had missed the first call.*

*So we created a second edition of 10 umbrellas - but only the square umbrellas.*

*The biggest order came from Switzerland - three pieces, the furthest from the USA.*

*We still have 4 pieces in stock.*

*The next edition will not be printed until 2023.*

### Bist Du Mitglied?

Nicht erst CEO Bob Laishley spricht von der Förderung, die Markenclub-Mitglieder eine Marke bringen. Wer wird nicht an jeder zweiten roten Ampel angesprochen, was das für ein Auto ist?

Deshalb liegt diesem Magazin der Membersticker bei, wenn Du Mitglied bist, denn wir zeigen, das wir Mitglied im Markenclub sind.



### Are you member?

*It is not only CEO Bob Laishley who talks about the promotion that brand club members bring to a brand. Who doesn't get asked at every other red light what kind of car it is?*

*That's why the member sticker is enclosed with this magazine if you are a member, because we show that we are a member of the brand club.*

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder [cc-c.eu/join](https://cc-c.eu/join)

We welcome our new members

**Jürgen Blöcher** - Biedenkopf  
**Günter Münstermann** - Stolberg  
**Uwe Sicks** - Deining  
**Stephen Hubbard** - Hertfordshire

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?*

### Buchvorstellung Book Presentation



[cc-c.eu/xxxx](https://cc-c.eu/xxxx)

Stefan Hehl  
 ASIN: B07FNFCB2N  
 Herausgeber: architect4u

# Classic Days 2022

Nach Corona-bedingter Zwangspause fanden die 15. Classic Days vom 5. bis 7. August 2022 erstmals nicht am Schloss Dyck statt, sondern auf dem Parkareal der Messe Düsseldorf.

Die Erwartungen war irgendwie nicht groß, viele unserer englischen Freunde hatten wegen des fehlenden Schlosses kein Interesse bekundet - trotzdem haben wir das große Paket geschürt, Hänger gemietet, Getränke gekauft, Scoons gebacken und alles pünktlich am Freitag auf das Gelände verfrachtet ...

Am Samstag war der Club- und Besucherandrang dann schon beachtlich, aber das Gelände - die Clubstreifen zwischen den Baumreihen - brachte irgendwie kein Flair, auch wenn wir klassisch neben den englischen Marken einsortiert waren.

Interessanter waren da schon die Rennstrecke, die klassischen Verkaufsstände und das Infield.

Auch beim Hotel hatten wir eine gute Wahl getroffen.

Parkplätze gab es zu genüge, die Zimmer gut wie gewohnt und am Abend sind wir wie immer nicht verhungert.

Aber das Echo im Forum war doch recht niederschmetternd: Vom Chaos beim Einlass bis hin zum „durch die Reihen fahren zur Ausfahrt“ waren die Meinungen zwar recht vielfältig, aber hat uns leider dazu bestärkt, diesen Aufwand für diese Lokation nicht wieder zu betreiben - Schade eigentlich für die deutsche Scene ...

*After a forced break due to Corona, the 15th Classic Days took place for the first time not at Schloss Dyck from 5 to 7 August 2022, but at the park area of Messe Düsseldorf.*

*Expectations were somehow not high, many of our English friends had not expressed interest because of the missing castle - nevertheless we stoked the big package, rented trailers, bought drinks, baked scoons and loaded everything onto the railing on time on Friday ...*

*On Saturday, the number of clubs and visitors was considerable, but the area - the club stripes between the rows of trees - somehow lacked flair, even though we were classically positioned next to the English brands.*

*More interesting were the race track, the classic stalls and the infield.*

*We had also made a good choice when it came to the hotel.*

*There were plenty of parking spaces, the rooms were good as usual and in the evening we didn't go hungry as usual.*

*But the echo in the forum was quite devastating: from chaos at the entrance to „driving through the rows to the exit“, the opinions were quite varied, but unfortunately encouraged us not to make this effort for this location again - a pity actually for the German scene ...*

# Review



# Mille Miglia 2022

Text und Fotos von Dirk Penning

Als ich meinen Freund Ralf im Februar anrief und ihn fragte, ob er dieses Jahr mal wieder Lust auf die „Mille“ hätte, kam sofort ein langgezogenes „aujaaaa“. Also geht es am 13. Juni los.



Zuerst zum Anhängerverleih von Düsseldorf nach Monheim, wo ich bereits im vergangenen Jahr einen Anhänger für Kleinfahrzeuge gemietet hatte.

Nachdem die Formalitäten erledigt sind, der Hinweis vom Vermieter, dass der Anhänger nur in angekuppeltem Zustand beladen werden dürfe. Das klappte natürlich wegen der geringen Bodenfreiheit nicht. Also Anhänger abgekuppelt, drauf gefahren und ok. Keine Stunde später ein erboster Anruf des Vermieters, er habe auf seiner Überwachungskamera gesehen, dass wir trotz seiner Anweisungen den Anhänger vorschriftswidrig beladen hätten und damit der Mietvertrag hinfällig sei und wir den Anhänger umgehend zurückbringen sollen. Wir können den Vermieter beschwichtigen und unsere Fahrt fortsetzen.

Ohne große Staus erreichten wir den Schwarzwald, um dort im Hotel „Landgasthof Hirschen“ lecker zu essen, zu übernachten und während der „Mille“ unseren Anhänger dort zu parken.

Am nächsten morgen Start, um nach Überquerung des

When I called my friend Ralf in February and asked him if he would like to do the „Mille“ again this year, he immediately said „ouch“. So it starts on 13 June.

*First to the trailer rental from Düsseldorf to Monheim, where I had already rented a trailer for small vehicles last year.*

*After the formalities had been completed, I was told by the rental company that the trailer could only be loaded when it was hitched up. Of course, this did not work because of the low ground clearance. So we unhitched the trailer, drove on it and it was OK. Less than an hour later, an angry call from the landlord saying that he had seen on his surveillance camera that, despite his instructions, we had loaded the trailer in contravention of the regulations and that the rental contract was therefore void and that we should return the trailer immediately. We are able to appease the landlord and continue our journey.*

*Without any major traffic jams, we reached the Black Forest to have a delicious meal at the hotel „Landgasthof Hirschen“, to spend the night and to park our trailer there during the „Mille“.*

*The next morning we set off to reach Brescia in the early evening after crossing the Julier Pass, Bernina Pass and*



DATEN & FAKTEN  
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

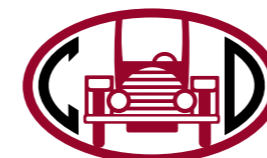
# WERT\*

Unterschiede erkennen.

# MEBL\*



\* Wir erkennen den Porsche 912  
auch wenn Porsche 911 drauf steht.



Classic Data

Julier Passes, Bernina Passes und des Aprica Passes am frühen Abend Brescia zu erreichen. Während der Fahrt fürchterliche Geräusche, wenn wir langgezogene Bodenwellen durchfahren, die Kardanwelle schrappert am Kardantunnel. Telefonat mit unserem „Reparateur“. Seine Frage, wie viel wiegt der Beifahrer? Ja also, fuhr er fort, die Hinterachse und alles sei etwas beweglich und bei der schweren Beladung mit Beifahrer, Koffer und Ersatzteilen käme das Fahrzeug an seine Grenzen. Das wäre auch der Grund, weshalb sich der 2. Gang manchmal nicht einlegen ließe, es würde sich halt alles ein bisschen verschieben. Auch hätte ich nicht umsonst ein H Kennzeichen. Nun ja, das geht ja prima los. Müssen später mal die wirklichen Ursachen klären.

Start in Brescia gegen 15.00, nachdem wir in der Stadt viele schöne alte Autos gesehen haben.

Unter anderem 4 Fahrzeuge „American la France“ Baujahr 1918 mit 14,5 l Hubraum und ca. 130 PS. Alle aus Deutschland. Auf eigener Achse bis hier?

Zuerst geht es Richtung Sirmione am Gardasee und dann nach Mantova, Ferrara, Ravenna bis Milano Marittima Cervia. Nicht besonders spektakulär die Strecke. Aber da wir uns einige Male auf den „Assistenzia“ Strecken (Umfahrung der nur



für offizielle Teilnehmer vorbehaltenen Strecken) verfahren, gibt es doch einige spannende Rennen mit übrigen Schwarzfahrern. Am Abend ausgezeichnetes Essen im Restaurant „La Baya“, wo sich die Schwarzfahrer treffen und so tun, als seien sie offizielle Teilnehmer, was sich in den anschließenden Plaudereien lustigerweise schnell herausstellt.

Am nächsten Tag offizieller Start um 6.00 morgens. Unser Hotel liegt direkt am Start, also raus aus den Betten und schöne alte Autos schauen. Bugatti, Ferrari, MG, Jaguar und viele seltene

Fahrzeuge, die man nur aus Fachbüchern kennt.

Heute geht es Richtung San Marino, leider dürfen wir auch hier nicht die offizielle Strecke befahren. Also wieder auf die

*Aprica Pass. During the journey terrible noises when we drive through long bumps, the cardan shaft scrapes at the cardan tunnel. Phone call to our „repairman“. His question, how much does the passenger weigh? Yes, well, he went on, the rear axle and everything is a bit mobile and with the heavy load of passenger, suitcase and spare parts, the vehicle would come to its limits. That would also be the reason why the second gear sometimes wouldn't engage, everything would just shift a bit. And I wouldn't have an H number plate for nothing. Well, that's a good start. We'll have to find out the real causes later.*

*Start in Brescia around 15.00, after we have seen many beautiful old cars in the city.*

*Among them 4 cars „American la France“ built in 1918 with 14.5 l engine capacity and approx. 130 hp. All from Germany. On their own up to here?*

*First we drive to Sirmione on Lake Garda and then to Mantova, Ferrara, Ravenna to Milano Marittima Cervia. Not a particularly spectacular route. But as we get lost a few times on the „Assistenzia“ routes (bypassing the routes reserved for official participants only), there are some exciting races with other black riders. In the evening, an excellent meal in the restaurant „La Baya“, where the fare dodgers meet and pretend to be official participants, which, funnily enough, quickly becomes apparent in the subsequent chats.*

*The next day, official start at 6.00 in the morning. Our hotel is right at the start, so get out of bed and look at some beautiful old cars. Bugatti, Ferrari, MG, Jaguar and many rare vehicles that you only know from specialist books.*

*Today we head for San Marino, but unfortunately we are not allowed to use the official route here either. So again we take the bypasses and again we get lost, but not alone.*

*In front of us on the hilly stretch (curve after curve, it doesn't feel like going straight for 300 m) is a Porsche 911 with an H number plate. When he sees us in the rear-view mirror, accelerate. Quite a fast drive, but why does he always brake before the bends, has he lost his courage?*

*We clearly have the better road holding, the better performance and besides, we are Caterham drivers, so we overtake,*



*a bit daring, but it has to be done. That's the spice of the „Mille“. Later at the petrol station: „you were too fast for us“, good insight from the Porsche driver.*

*In the evening in Montefiascone, the hotel owner moves the bollards so that we can park directly in front of his hotel.*

*Really very obliging, he knows us from previous years. Then we stopped at the pizzeria we already knew and had a delicious meal. The host seemed satisfied with our appetite and put a bottle of Amaretto and a bottle of Limocello on the table. Help yourselves. Yes with pleasure, but in moderation,*

# The Home of British Sportcars



87466 Oy-Mittelberg  
Gewerbepark 6

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

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



Storm Cap



Draft reducer



Boot Bag



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

Soft Bits for Sevens

Innovate and refine

For latest designs and refinements  
visit [www.softbitsshop.co.uk](http://www.softbitsshop.co.uk)



Umgehungen und wieder verfahren wir uns, aber nicht allein.

Vor uns auf der bergigen Strecke (Kurve an Kurve, es geht gefühlt keine 300 m geradeaus) ein Porsche 911 mit H Kennzeichen. Als dieser uns im Rückspiegel erblickt, Gas. Ganz schön flotte Fahrt, aber warum bremsst der immer vor den Kurven, hat ihn der Mut verlassen?

Wir haben eindeutig die bessere Straßenlage, die bessere Performance und außerdem sind wir Caterhamfahrer, also überholen, ein bisschen gewagt, aber muss sein. Das ist die Würze der „Mille“. Später an der Tankstelle: „ihr ward zu schnell für uns“, gute Einsicht des Porschefahrers.

Abends in Montefiascone räumt der Hotelbesitzer die Absperrpoller beiseite, damit wir direkt vor seinem Hotel parken können.

Wirklich sehr zuvorkommend, er kennt uns aus den Vorjahren. Anschließend Einkehr in die uns bereits bekannte Pizzeria und lecker gegessen. Der Wirt schien mit unserem Appetit zufrieden zu sein und stellte uns eine Flasche Amaretto und eine Flasche Limocello auf den Tisch. Bedient euch. Ja gerne, aber in Maßen, schließlich müssen wir morgen wieder fitt auf die Strecke.

Von Rom kommen am anderen Morgen gegen 10 Uhr die ersten Fahrzeuge, wir gliedern uns in den Konvoi ein und genießen die jetzt ruhige Fahrt durch die Toscana. Hin und wieder schlüpfen wir auch durch alle Absperrungen und



kommen so ins Bad der Menge.

Zu einigen weiteren schönen Ortsdurchfahrten dürfen wir auch rein, mit total begeisterten Zuschauern. Immer wieder hören wir „bella macchina“. Die Begeisterungsfähigkeit der Italiener für die an ihnen vorbeifahrenden Boliden scheint nahezu grenzenlos. Nicht nur von den Zuschauern, sondern auch und insbesondere von den Motorradpolizisten. Im vergangenen Jahr: ein Motorradpolizist überholt und gibt uns zu verstehen anzuhalten. Was jetzt? Unsere rasante Fahrt war

after all, we have to be fit to hit the road again tomorrow.

The first vehicles arrive from Rome around 10.00 the next morning, we join the convoy and enjoy the now quiet ride through Tuscany. Every now and then we slip through all the barriers and get into the bath of the crowd.

We are also allowed to enter some more beautiful village crossings, with totally enthusiastic spectators. Again and again



we hear „bella macchina“. The Italians' enthusiasm for the cars passing them seems almost boundless. Not only from the spectators, but also and especially from the motorbike police officers. Last year: a motorbike policeman overtakes and tells us to stop. What now? He didn't like our fast ride? Then a hint that we should follow him. Blue light on and off we went, but how. For half an hour he cleared the way for us through towns, across intersections with red lights, all at a breathtaking speed, we could hardly keep up. We were totally thrilled, could hardly believe it, all for us, what had we done to deserve this special



treatment? Because, we have a nice, fast, red car, a Caterham. But we continued towards Passo della Cisa in the mountains, again a race with an unknown sporty car, this time much faster than us. The track is magnificent, curve after curve, lots of spectators, lots of applause. We reached the top of the pass. Full closure for non-official participants, so back we go. The fuel gauge is threateningly approaching 0. Well, on the way



nicht in seinem Sinne? Dann ein Wink, wir sollten ihm folgen. Blaulicht an und los, aber wie. Eine halbe Stunde lang machte er uns den Weg frei durch Ortschaften, über Kreuzungen mit roten Ampeln, alles mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit, wir konnten kaum mithalten. Wir waren total begeistert, konnten es kaum fassen, alles für uns, womit hatten wir diese Sonderbehandlung verdient? Weil, wir haben ein schönes, schnelles, rotes Auto, einen Caterham. Aber weiter in Richtung Passo della Cisa ins Gebirge, wieder ein Rennen mit einem unbekanntem sportlichen Fahrzeug, was diesmal erheblich schneller ist als wir. Die Strecke grandios, Kurve an Kurve, jede Menge Zuschauer viel Applaus. Passhöhe erreicht. Vollsperrung für Nichtoffizielle Teilnehmer, also zurück. Die Tankanzeige nähert sich bedrohlich der 0. Na, auf der Herfahrt gab es eine Tankstelle nicht weit von hier. Anfahrt in die Tankstelle, viele Fahrzeuge, viel Palaver. Kein Benzin, nur Diesel. Auf zur nächsten Tankstelle. 15 Kilometer, das schaffen wir. Anfahrt, viele Fahrzeuge, viel Palaver aber wieder kein Benzin. Es wird uns langsam mulmig. Das Navi zeigt in weiteren 5 Kilometern in einem winzigen Ort eine Tankstelle an. Erreicht, es gibt Benzin. Wir sind erleichtert.

Am letzten Tag sind wir etwas früh unterwegs und geraten in einen Pulk Ferraris, die es ordentlich krachen lassen. Da die Wegstrecke sehr kurvig ist, können diese ihre im Überfluss vorhandenen PS gar nicht richtig nutzen. Überholen unmöglich, die Autos sind zu breit. Wir mitten drin müssen die „Dicken“ in den Kurven fast anschubsen, denn vorbei lässt man uns natürlich nicht.

Zielgerade nach Monza. Eine Runde auf dem Autodrom, das wärs. Wir passieren etliche Kontrollen und werden durchgewunken, oh Wunder. Jetzt unmittelbare Einfahrt zum Autodrom, erneute Kontrolle, wir werden durchgewunken, nein doch nicht. Der Kontrolleur fragt nach unserer Nummer, wieso nicht am Fahrzeug, wir murmeln irgendwas. Nein, kein Weiterkommen, verloren, hat wieder nicht geklappt.

Danach ist zur Abkühlung etwas Erfrischendes angesagt. Von Brescia treten wir am nächsten Tag die Heimreise an. Vorher noch ein Schmankerl.

Wir fahren durch das Val Trompia, um von dort den Giodella Bala Pass 2176 m und den Goletto delle Crocette Pass 2070 m und den Croce Domini Pass 1892 m zu befahren. Die Pässe sollen nur teilweise eine feste Fahrbahndecke haben. In der Tat ist es so und wir passieren insbesondere die Regenrinnen in der Straße ziemlich vorsichtig.

Ein wirkliches Erlebnis.

here there was a petrol station not far from here. Arriving at the petrol station, lots of vehicles, lots of palaver. No petrol, only diesel. Off to the next petrol station. 15 kilometres, we can do that. Approach, lots of vehicles, lots of palaver, but again no petrol. We start to feel queasy. The sat nav shows a petrol station in another 5 kilometres in a tiny village. We reach it, there is petrol. We are relieved.

On the last day, we are on the road a bit early and get caught in a crowd of Ferraris that are really letting it rip. Since the road is very curvy, they can't really use their abundant horsepower. Overtaking is impossible, the cars are too wide. We in the middle almost have to push the „big ones“ in the bends, because of course they won't let us pass.

The home stretch to Monza. One lap on the Autodrom, that's it. We pass several controls and are waved through, oh wonder. Now we enter the Autodrom, another check, we are waved through, but no. The checker asks for our number. The inspector asks for our number, why not on the vehicle, we mumble something. No, we can't get any further, we've lost, it didn't work again.

Afterwards, something refreshing is called for.

From Brescia we start our journey home the next day. Before that, one more treat.

We drive through the Val Trompia to ride the Giodella Bala Pass 2176 m and the Goletto delle Crocette Pass 2070 m and the Croce Domini Pass 1892 m. The passes are supposed to be only partly fixed. The passes are supposed to have a solid road surface only in parts. Indeed it is and we pass especially the rain gutters in the road quite carefully.

A real experience.





Sicher sind wir nach Düsseldorf zurückgekehrt mit der Idee, es wieder zu tun, oder?

Gefahrenre Kilometer ca. 2.900. Anschließend zur Erholung mit meiner Frau die „Deutsche Alleenstraße“ gefahren, ca. 2.200 km. Probleme kaum, außer den beschriebenen.

Grüße von Dirk und Ralf und der später mitgefahrenen Ehefrau

Surely we returned to Düsseldorf with the idea of doing it again, right?

Kilometres travelled approx. 2,900. Afterwards, for recreation, we drove the „Deutsche Alleenstraße“ with my wife, approx. 2,200 km. Hardly any problems, apart from those described.

Greetings from Dirk and Ralf and the wife who came along later.

## Seven-Quiz-Lösung

Nunja, Lösungen hat keiner ins Forum geschrieben, sprach man die Sevenfahrer an, zeigten einige doch sehr viel Fragenfalten auf der Stirn.

Deshalb wollen jetzt hier einfach die Antworten anmarkern ...

1. Welches Seven-Modell hat eine schräge Kante an den vorderen Kotflügeln?

- a) Vor-S3-Aera
- b) 485 S3
- c) 485 SV
- d) 485 CSR**

2. Welches aktuelle Modell hat den Auspuff links?

- a) 170**
- b) 485 S3
- c) 485 CSR
- d) keins, das gab es nur früher

3. Für die schnelle Unterscheidung der beiden Chassisbreiten kann man einfach die in einer Linie liegenden Druckknöpfe ganz oben am Scheibenrand zählen (also ohne die beiden seitlichen). Wie viele sind es beim small (S3) und wide body (SV, CSR)?

- a) small 5, wide 6
- b) small 7, wide 9
- c) small 5, wide 9**
- d) small 5, wide 7

*Well, no one wrote any solutions in the forum, but if you spoke to the Seven drivers, some of them showed a lot of question wrinkles on their foreheads.*

*That's why we just want to mark the answers here ...*

1. Which Seven model has a sloping edge on the front fenders?

- a) Pre-S3 era
- b) 485 S3
- c) 485 SV
- d) 485 CSR**

2. Which current model features the exhaust on the left?

- a) 170**
- b) 485 S3
- c) 485 CSR
- d) none, that only existed in the past

*3. To quickly differentiate between the two chassis widths, you can simply count the pushbuttons that are in a line at the top edge of the pane (i.e. without the two on the side). How many are there for the small (S3) and wide body (SV, CSR)?*

- a) small 5, wide 6
- b) small 7, wide 9
- c) small 5, wide 9**
- d) small 5, wide 7

4. Was gab es beim Seven S1 und S2 noch nicht?

- a) Rohrrahmen
- b) mitgelenkte Vorderradkotflügel**
- c) vier Verschlüsse für Motorhaube
- d) Bugteil mit vier Schnellverschlüssen

5. Beim ersten Seven mit Scheibenwischern ....

- a) gab es nur einen
- b) wurden sie mit einem Hebel von innen bewegt
- c) gab es drei kleine nebeneinander
- d) waren diese oben angebracht**

6. Welcher Begriff passt für die Hinterachse des Seven S3?

- a) Panhard
- b) De Dion**
- c) Querlenker
- d) Blattfedern

7. Patrick McGoohan fährt in der Serie „The Prisoner“ (deutscher Titel „Nummer 6“) einen Lotus Seven mit dem Kennzeichen ...

- a) P-MG 6
- b) KNIGHT
- c) KAR 120C**
- d) OUTATIME

8. Wieviel Gänge hatte der erste Seven von 1957?

- a) 3**
- b) 4
- c) 4 plus Overdrive
- d) 5

9. Welcher Buchstabe von „Caterham“ wird im englischen nicht ausgesprochen?

- a) das erste a
- b) das t
- c) das r
- d) das h**

10. Was bedeutet „DOHC“?

- a) Deckel ohne Hitze-Cover
- b) je zwei Zylinder pro Auspuffkrümmerrohr
- c) Zwei obenliegende Nockenwellen**
- d) Doppelvergaser ohne Hand-Choke

11. Ursprünglicher Konstrukteur des im 485 verwendeten Ford Duratec-Motors?

- a) Honda
- b) Mazda**
- c) Suzuki
- d) Toyota

12. Wie viele Nockenwellen befinden sich im „Lotus Twin Cam“-Motor der 60er und 70er Jahre?

- a) eine
- b) zwei
- c) drei**
- d) vier

4. What did not come already with the Seven S1 and S2?

- a) Tubular frame
- b) steered front fenders**
- c) four latches for bonnet
- d) Front section with four quick-release fasteners

5. The first Seven with windshield wipers ...

- a) there was only one
- b) they were moved with a lever from the inside
- c) there were three small ones next to each other
- d) were these attached at the top**

6. Which term fits the rear axle of the Seven S3?

- a) Panhard
- b) DeDion**
- c) control arm
- d) leaf springs

7. Patrick McGoohan drives a Lotus Seven in the series „The Prisoner“ with the license plate ...

- a) P-MG 6
- b) KNIGHT
- c) KAR 120C**
- d) OUTTIME

8. How many gears did the first 1957 Seven have?

- a) 3**
- b) 4
- c) 4 plus overdrive
- d) 5

9. Which letter of „Caterham“ is not pronounced in English?

- a) the first a
- b) the t
- c) the r
- d) the h**

10. What does „DOHC“ mean?

- a) Lid without heat cover
- b) two cylinders per exhaust manifold pipe
- c) Two camshafts situated overhead**
- d) Dual carburettor without hand choke

11. Original designer of the Ford Duratec engine used in the 485?

- a) Honda
- b) Mazda**
- c) Suzuki
- d) Toyota

12. How many camshafts contained the „Lotus Twin Cam“ engine of the 60's and 70's?

- a) one
- b) two
- c) three**
- d) four

# 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

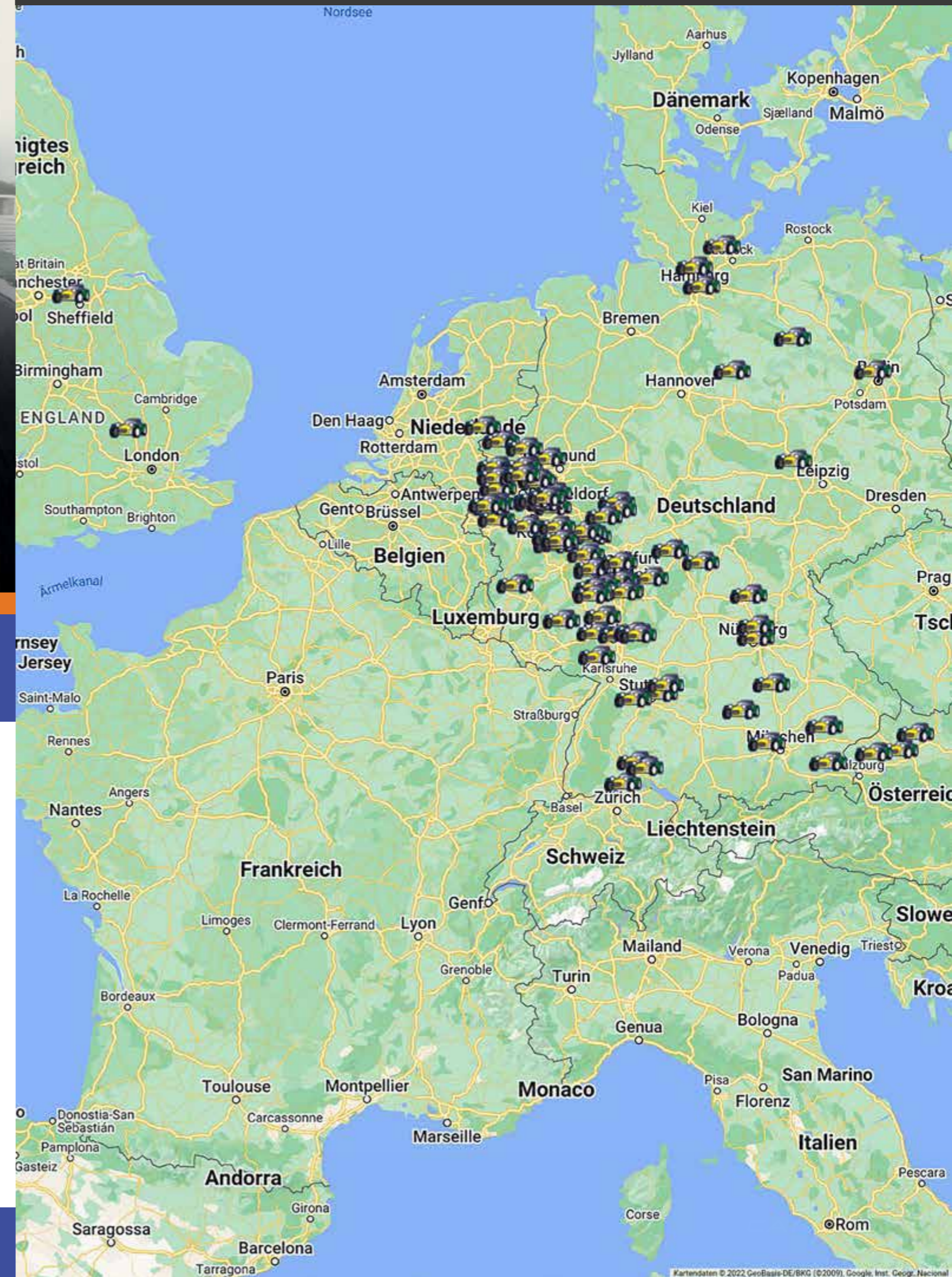
  [WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK](http://WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK)

[cc-c.eu/v6y9](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

 **JUST ADD  
LIGHTNESS**

Da sind wir schon überall ...

[cc-c.eu/map](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



## 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!**

 [WWW.DIE-SEVEN-KLINIK.DE](http://WWW.DIE-SEVEN-KLINIK.DE)  
**PERFORMANCE**

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

[https://cc-c.eu/7Klinik](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

# Veranstaltungskalender 2022/2023

## OKTOBER

Sonntag, 02. Oktober

Passenger Ride - CATERHAM Deutschland, Dierdorf

Samstag, 15. bis Sonntag 16. Oktober

CATERHAM in Spa Francorchamps

## NOVEMBER

Sonntag, 06. November

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

## DEZEMBER

Sonntag, 04. Dezember

Mitgliederversammlung Caterham Car Club in Dierdorf

## 2023

## JANUAR

Sonntag, 01. Januar

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

## FEBRUAR

Sonntag, 05. Februar

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

## MÄRZ

Sonntag, 05. März

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

tbd.

Neujahrsbrunch bei Caterham Deutschland, Dierdorf

## APRIL

Sonntag, 02. April

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

tbd.

Join CATERHAM CARS with your Caterham at Gatwick

## MAI

Sonntag, 07. Mai

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

tbd.

Die-Seven-Klink - Frühlingsfest

## JUNI

Sonntag, 04. Juni

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

Mittwoch, 14. bis Samstag, 17. Juni

Mille Miglia - Schwarzfahrer

## JULI

Sonntag, 02. Juli

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

Donnerstag, 13. bis Sonntag, 17. Juli (?)

Goodwood Festival of Speed

## AUGUST

Sonntag, 06. August

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

Freitag, 04. bis Sonntag, 06. August (?)

Classic Days (?)

Freitag, 11. bis Sonntag, 13. August

Oldtimer Grand Prix am Nürburgring - Treffen auf dem Gemeinschaftsplatz der deutschen Seven Szene

Sonntag, 27. August (?)

British Car Meeting/Mollis

## SEPTEMBER

Sonntag, 03. September

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

Freitag, 15. bis Sonntag, 17. September (?)

Goodwood Revival

## OKTOBER

Sonntag, 01. Oktober

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

## NOVEMBER

Sonntag, 05. November

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen

## DEZEMBER

Sonntag, 03. Dezember

Mitgliederversammlung Caterham Car Club in Dierdorf

## SPECIALS

tbd.

50 Jahre Caterham Cars und 40 Jahre Caterham & Lotus 7 Club

## WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

www.caterham.de/de/events/drift-event-am-ring

2022 MOTORSPORT CALENDER

www.caterhamcars.com

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.oldtimetrackdays.de

tbd = to be defined

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

cc-c.eu/z58f

# 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

cc-c.eu/ec6d

Caterham Club Code: [cc-c.eu/events](https://cc-c.eu/events) = https://cc-c.eu/events

Viele Artikel und Anzeigen erhalten jetzt den „Caterham Club Code“. Hiermit könnt Ihr auf kurzem Wege weitere Informationen zu Berichten, Anzeigen und Terminen im Internet finden.

Many articles and advertisements now have the „Caterham Club Code“. This is a quick way to find more information about reports, adverts and dates on the internet.

