

# Caterham 7

## Journal

#daskipptnichtum

In dieser Ausgabe: Telegram-/Facebook-News – nicht nur Sonntagmorgens | News and Events | Das Seven-Tagebuch  
Leder-Refurbish | Den Wandel steuern ... | Purismus trifft Zukunft: Das Caterham-Modelljahr 2026 | Der Kolben  
Die Evolution der Silhouette: Wo Tradition auf Turbo trifft | VEGANTUNE | 20 Jahre, zwei Leben und 280.000 Kilometer

No. 58  
04/2026

# CATERHAM

## NÜRBURGRING



### CATERHAM BRAND STORE NÜRBURGRING

WIR ERWARTEN SIE IM RING°BOULEVARD ZUR BERATUNG UND TESTFAHRT

TERMIN VERABREDEN UNTER +49 175 5644 011

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

**Beratung, Testfahrt und Motorsport-Events am Nürburgring.**

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



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

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



#### Impressum:

Herausgeber, Layout und Design / Publisher, layout and design  
Redaktion / Editorial office:  
Andreas Seydell, Grüner Weg 1, DE 55288 Armsheim im Auftrag des CATERHAM CAR CLUB e.V.  
Lektor / Proofreading: Michael Fromm  
Anzeigen bitte an / Please send advertising to:  
info@CaterhamCar.Club

Für den Inhalt und das Copyright der Anzeigen sind allein die Anzeigenkunden verantwortlich / The advertisers are solely responsible for the content and copyright of the advertisements.

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Editorial deadline for the issue No. 59 - Juli 2026: 15. Juni 2026

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

Weitere Fotos / Additional photos:

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

© 2026 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

#### Inhalt:

Telegram-/Facebook-News - nicht nur Sonntagmorgens .....	4
News and Events .....	6
Caterham-Teilemarkt in Kuppenheim.....	6
International Get Together Party in Schötz/CH.....	6
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder.....	6
Classic Days 2026 .....	6
Das Seven-Tagebuch.....	7
Leder-Refurbish.....	8
Den Wandel steuern .....	10
Purismus trifft Zukunft: Das Caterham-Modelljahr 2026.....	19
Der Kolben.....	24
Die Evolution der Silhouette: Wo Tradition auf Turbo trifft.....	26
VEGANTUNE.....	29
20 Jahre, zwei Leben und 280.000 Kilometer .....	32
Veranstaltungskalender 2026.....	38



#### Front Cover:

Paul's Überrollbügel  
*Paul's roll bar: „#it won't tip over“*  
Paul



#### Rear Cover:

Auf der Fähre  
*On the ferry*  
Paul

Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die

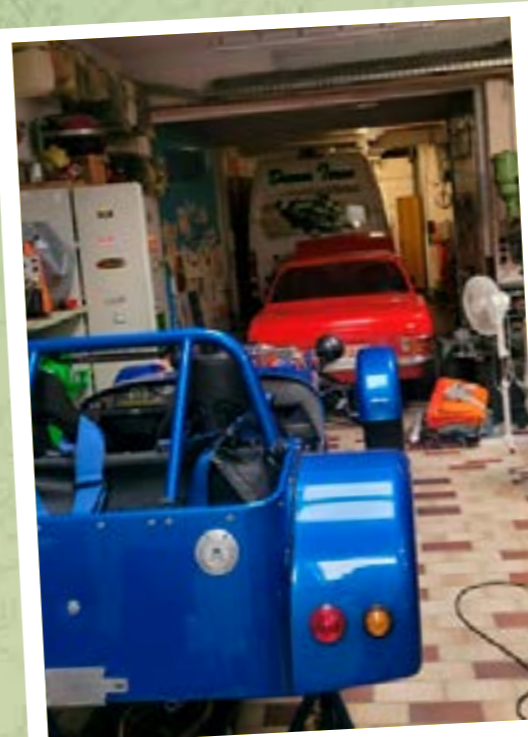




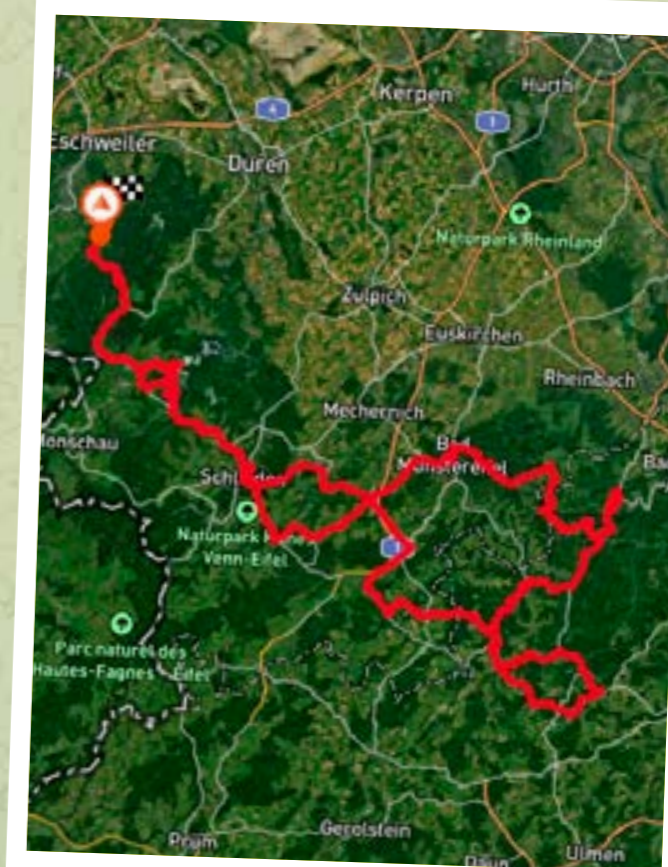
Grüße aus Australien  
Greetings from Australia



Ein bisschen Malerei darf doch sein  
A little painting is allowed



Da der Caterham noch nicht fertig ist, wollte ich mit dem Kadett los. Doch der stand erstmal im Stau. Since the Caterham isn't ready yet, I wanted to take the Kadett. But it was stuck in traffic.



Noch jemand unterwegs gewesen?  
Was anyone else out and about?



Winterausfahrt  
winter trip



No comment



No comment II

## News and Events

### Caterham-Teilemarkt in Kuppenheim

Am 14. April findet bei Westermann Motorsport in Kuppenheim eine große Community-Teilemarkt statt. Neben Angeboten aus dem eigenen Lager können Fahrer eigene Gebrauchteile mitbringen und vor Ort verkaufen. Für das leibliche Wohl mit Bratwurst und Getränken wird gesorgt; bei schlechtem Wetter wird in die Halle ausgewichen. Ein Muss für alle, die Raritäten suchen oder bei Benzingesprächen Träume am Laufen halten wollen.



Westermann Motorsport in Kuppenheim is hosting a major community parts market on April 14th. Alongside items from the company's own stock, drivers are welcome to bring their own used parts to sell on-site. Bratwurst and drinks will be provided, and the event will move indoors in case of bad weather. A must-attend for everyone looking for rarities or wanting to keep dreams alive through some good old petrol talk.

### International Get Together Party in Schötz/CH

Frank Ammann von der Kumschick Sports Cars AG freut sich, uns am Freitag, 12. Juni zur «international Get Together Party», einen wie gewohnt unkompliziertes, Treffen von Lotus Seven und Caterham Seven, begrüßen zu dürfen.

Er bittet um Anmeldung unter <https://kumschick.ch/post/get-together-2026>

Hängen wir noch ein paar Tage und Kurven in der Schweiz dran? Oder eine Rückfahrt durch die Vogesen?



Frank Ammann from Kumschick Sports Cars AG is delighted to welcome us to the 'International Get Together Party' on Friday 12 June. This will be the usual informal gathering of Lotus Seven and Caterham Seven enthusiasts.

Please register at <https://kumschick.ch/post/get-together-2026>.

Shall we spend a few more days exploring the curves of Switzerland? Or shall we take a return trip through the Vosges?

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members



#### Erik Sprenger - Welmelskirchen

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?*

### Classic Days 2026

Das Anmeldefenster ist offen! Unser Club-Areal ist für über 30 Fahrzeuge vorbereitet - wir freuen uns auf Caterham-Fahrer aus dem In- und Ausland. Bitte sichert euch eure Tickets und informiert uns über eure Teilnahme, damit wir die Planung finalisieren können. Hotelbuchung nicht vergessen! Details zur gemeinsamen Verpflegung folgen wie gewohnt kurz vor dem Event. Hoffen wir auf viel Sonnenschein!



Registration now open!

We've secured more than 30 spots in our club enclosure and are welcoming all Caterham owners from Germany and beyond. Please grab your tickets and drop us a quick message so we can keep track of numbers.

Don't forget to book your hotel! We'll be in touch regarding food and drinks closer to the date.

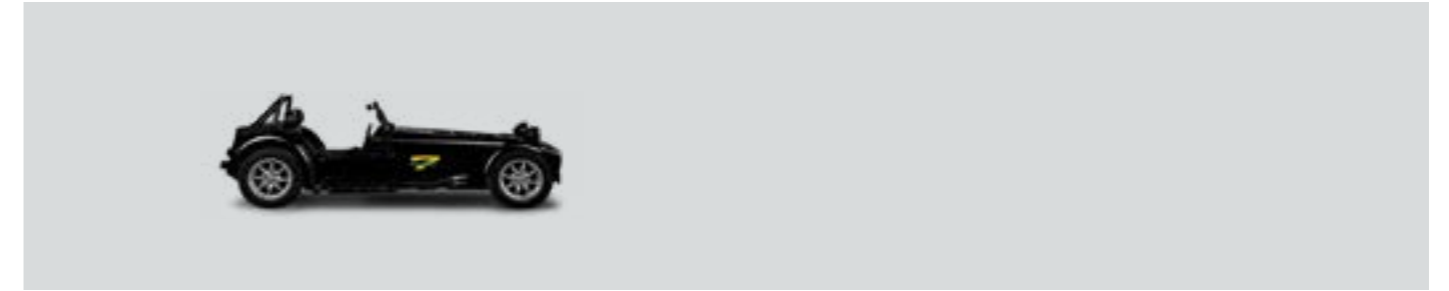
Let's hope for sunshine!

## Das Seven-Tagebuch

Von Martin Stather

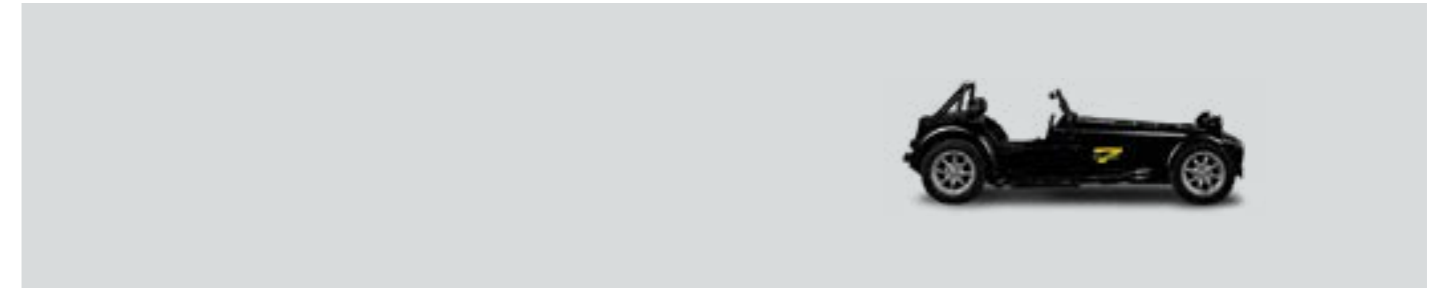
Heute mal ein historisches Tagebuch. Wir schreiben das Jahr 1961. In Watkins Glen (im Staat New York) wird zum ersten Mal ein Formel 1-Rennen ausgetragen. Bis 1980 macht hier der Formel 1 Zirkus 20 mal Station, bevor man sich eine andere Rennstrecke in den USA aussucht.

Jim Clark und Graham Hill gewinnen den Kurs später jeweils drei mal. Wolfgang Graf Berghe von Trips war gerade in Monza mit seinem Ferrari tragischerweise tödlich verunglückt, daher verzichtete Ferrari auf einen Start in den USA. Sein Teamkamerad, der amerikanische Pilot Phil Hill, der nach von Trips Unfall vorzeitig Weltmeister geworden war, wurde damit als erster Amerikaner auf dem Formel 1 Thron in seinem Heimrennen um das Rennen gebracht. Vorteil für die Briten.



Allerdings waren im Startfeld trotzdem einige Amerikaner zu finden wie Dan Gurney, Roger Penske und Jim Hall. Diese machten sich lautstark darüber lustig, dass die Europäer in ihren Rennern ohne Überrollbügel fuhren. Olivier Gendebien, der in diesem Rennen für UDT Laystall auf einem Lotus 18/21 fuhr, erklärte den verblüfften Amerikanern, dass man in Europa eben nicht upside down fahre und so etwas also nicht benötige.

Während des ersten Trainings schaffte es Gendebien (der immerhin in seiner Karriere vier mal die 24 Stunden von Le Mans gewinnen sollte) seinen Lotus in der scharfen Kehre vor dem Fahrerlager umzuwerfen. Er wurde aus dem Cockpit heraus katapultiert und sein Auto landete - upside down. Zum Glück war er nur leicht verletzt, was ihn nicht daran hinderte, zur After Race Party gutgelaunt zu erscheinen. Im Rennen übernahmen Graham Hill und Jack Brabham anfangs die führenden Positionen.



John Surtees (Lotus) hatte gleich in der ersten Runde Pech - sein Motor explodierte und das war es dann. Moss und Brabham führten nach der ersten Runde, dahinter kam Innes Ireland in seinem Werks-Lotus, dann Hill im BRM und Gurney im Porsche. Stirling und Brabham wechselten sich im Laufe des Rennens auf den Plätzen 1 und 2 ab, McLaren kam als Dritter. Nach dem halben Rennen bekam Brabham mit seinem neuen Coventry Climax-Achtzylinder Probleme, so dass Moss plötzlich einen satten Vorsprung hatte. Aber in Runde 57 fing sein Motor an zu rauchen - er hatte das falsche Öl bekommen. Innes Ireland war nun auf Platz 1 und konnte diesen bis zum Ende halten - der erste Sieg für das Team Lotus bei einem Formel 1-Rennen!

(to be continued)

*Today, we have a historical diary entry. The year is 1961. A Formula 1 race is being held for the first time in Watkins Glen (in the state of New York). Until 1980, the Formula 1 circus makes 20 stops here before choosing another race track in the USA.*

*Jim Clark and Graham Hill each win the race three times. Wolfgang Graf Berghe von Trips had just been killed in a crash at Monza in his Ferrari, so Ferrari decided not to compete in the US. His teammate, American driver Phil Hill, who had become world champion prematurely after von Trips' accident, was thus deprived of the chance to become the first American to win the Formula 1 title in his home race. This was an advantage for the British.*

*However, there were still a few Americans on the starting grid, such as Dan Gurney, Roger Penske, and Jim Hall. They loudly mocked the Europeans for driving their race cars without roll bars. Olivier Gendebien, who was driving a Lotus 18/21 for UDT Laystall in this race, explained to the astonished Americans that in Europe they did not drive upside down and therefore did not need such a thing.*

*During the first practice session, Gendebien (who would go on to win the 24 Hours of Le Mans four times in his career) managed to flip his Lotus in the sharp turn in front of the paddock. He was catapulted out of the cockpit and his car landed upside down. Fortunately, he was only slightly injured, which did not prevent him from appearing in good spirits at the after-race party. Graham Hill and Jack Brabham took the lead at the start of the race.*

*John Surtees (Lotus) had bad luck on the very first lap - his engine exploded and that was it. Moss and Brabham led after the first lap, followed by Innes Ireland in his factory Lotus, then Hill in the BRM and Gurney in the Porsche. Stirling and Brabham alternated between first and second place throughout the race, with McLaren coming in third. Halfway through the race, Brabham had problems with his new Coventry Climax eight-cylinder engine, giving Moss a comfortable lead. But on lap 57, his engine started to smoke - he had been given the wrong oil. Innes Ireland was now in first place and managed to hold on to it until the end - the first victory for Team Lotus in a Formula 1 race!*

(to be continued)

# Leder-Refurbish

Story und Bilder von Andreas Seydell

Nach stolzen fast 180.000 Kilometern auf dem Buckel war es Zeit für ein Upgrade. Sybille und ich waren uns einig: Die Sitze im Caterham hatten ihre besten Tage hinter sich. Doch beim Blick auf die Preise für neue oder gut erhaltene gebrauchte Ledersitze wurde uns schnell schwindelig.

Die Rettung kam beim spätabendlichen Surfen: Lederfarbe. Warum ersetzen, wenn man restaurieren kann?

Bei Lederfarbenkaufen.de wurde ich fündig. Ein Set aus Reiniger (Lederreinigungsbenzin/Aceton), passender Lederfarbe und Versiegelung für gerade mal 30 €. Ein fairer Deal für ein Experiment, das den Innenraum komplett verwandeln könnte.

Damit das Ergebnis perfekt wird, habe ich den Bezug abgenommen. Das war ohnehin nötig, da ich den Schaumstoff im Rücken durch ein Set von Christof ersetzen wollte. Dann ging es ab an den Küchentisch:

Mit dem Reiniger wurden die abgenutzten Stellen kräftig vorbehandelt. Ja, der Geruch nach Aceton ist intensiv - „Muss das in der Küche sein?“ „Ja, hier ist das Licht am besten!“

Nach dem Trocknen kam das Schwämmchen zum Einsatz. Ich habe die Farbe in mehreren Schichten aufgetupft. Dank der Timer-Funktion am Handy im exakten 15-Minuten-Takt, um die Trocknungsphasen einzuhalten.

Nach 24 Stunden Ruhezeit folgte die Versiegelung, um die neue Farbe abriebfest zu machen. Nochmal 24 Stunden warten - fertig.

Der Unterschied ist gewaltig! Das Leder sieht wieder satt aus und fühlt sich geschmeidig an. Anstatt hunderte Euro für Neuteile auszugeben, hat ein bisschen Handarbeit und das richtige Material den Look komplett gerettet. Wer seinen Sitzen etwas Gutes tun will, sollte definitiv zum Schwamm greifen :-)

Zum Ende dieser Saison berichte ich, wie Standfest dieses Refurbishing ist.



# Leather Refurbishment

Story and photos by Andreas Seydell

After a solid 180,000 kilometers on the clock, it was time for an upgrade. Sybille and I were in agreement: the seats in the Caterham had seen better days. But looking at the prices for new or decent used leather seats quickly made us dizzy.

The salvation came during some late-night browsing: leather dye. Why replace it when you can restore it?

I found what I needed at Lederfarbenkaufen.de. A kit containing cleaner (leather cleaning solvent/acetone), matching leather dye, and sealant for just €30. A fair deal for an experiment that could completely transform the interior.

To ensure a perfect result, I took the covers off. This was necessary anyway, as I wanted to replace the foam backing with a new set from Christof. So, off to the kitchen table it was:

The worn areas were heavily treated with the cleaner. Yes, the smell of acetone is intense - „Does this have to be in the kitchen?“ „Yes, the lighting is best in here!“

Once dry, the sponge came into play. I dabbed the dye on in several layers. Thanks to the timer on my phone, I kept to exact 15-minute intervals to ensure proper drying phases.

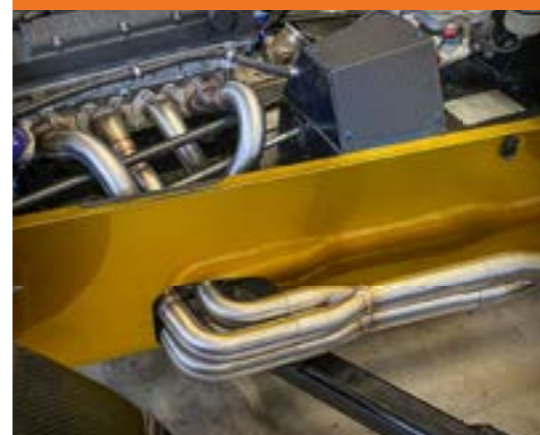
After a 24-hour resting period, I applied the sealant to make the new finish abrasion-resistant. Wait another 24 hours - done.

The difference is huge! The leather looks rich and deep again and feels supple. Instead of spending hundreds of euros on new parts, a little manual labor and the right materials completely saved the look. Anyone wanting to do their seats a favor should definitely grab a sponge :-)

At the end of this season, I'll report back on how durable this refurbishment turns out to be.



**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

# Den Wandel steuern ...

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

**Lowflying sprach Anfang Dezember 2025 mit dem Finanzvorstand (CFO) von Caterham Cars, Trevor Steel.**

**Lowflying: Danke für das Gespräch, Trevor. Sie kamen bereits während der Ära von Tony Fernandes zu Caterham – könnten Sie uns zunächst von Ihren ersten Jahren im Unternehmen berichten? Das müssen besonders interessante Zeiten gewesen sein.**

Ich kam 2012 zu Caterham und übernahm die Rolle des CFO von Graham Macdonald, der zum CEO befördert worden war; diese Position habe ich seitdem inne. Während ich in das Geschäft hineinwuchs, befasste ich mich natürlich mit mehr als nur Finanzen – mit kommerziellen Entscheidungen, Preisgestaltung, Produktionseffizienz und verschiedenen Preismodellen für unterschiedliche Regionen. Um diese zu verstehen, muss man auch die Homologationsvorschriften in den verschiedenen Gebieten kennen, sodass man über einen langen Zeitraum eine detaillierte Wissensbasis aufbaut.

Als Graham mich damals für die Stelle interviewte, sagte er mir, es würde wahrscheinlich eine Achterbahnfahrt werden, und er hatte absolut recht. Das Caterham F1-Team ging gerade an den Start, wir gründeten Caterham Technology and Innovation (CTI) und es wurden alle möglichen anderen Projekte ins Leben gerufen, einschließlich des Joint Ventures mit Renault. Ich war überglücklich, für Caterham arbeiten zu können, da ich – wie fast jeder hier – im Herzen ein „Petrolhead“ bin.

Ganz zu Beginn meiner Anstellung flog ich mit Graham nach Malaysia, um mit Tony Fernandes zu reden und ihm einige Projekte vorzulegen. Aber wenn man so viele verschiedene Unternehmen leitet wie Tony, war es extrem schwierig, nennenswerte Zeit mit ihm zu finden. Es war eine Einführung darin, wie das Leben unter Tony sein würde: Er konnte sehr leidenschaftlich sein und offen unterstützend, wenn man die Zeit fand, mit ihm zusammensitzen, aber er konnte zeitweise auch eine sehr schwer fassbare und frustrierende Figur sein.

Wegen AirAsia und all der anderen Geschäfte, die Tony im Blick

hatte, hatte ich nie das Gefühl, dass ein 100-prozentiges Commitment für dieses Geschäft da war. Er hatte seine größere Agenda mit der Formel 1 sowie dem JV mit Renault zur Entwicklung eines Straßenautos, ein Projekt, in das ich als Joint CFO stark involviert war. Mit der Zeit ließ Tonys Enthusiasmus jedoch verständlicherweise nach – die F1 hatte über 200 Millionen Pfund verschlungen, und es ist schwierig, eine Marke weiter zu lieben, die einen so viel gekostet hat. So sehr wir versuchten, ihn für zukünftige Produkte und die Bedürfnisse des Unternehmens zu gewinnen, wurde es unmöglich, seine Aufmerksamkeit zu erhalten. Als er sich für den Verkauf entschied, fühlte es sich unvermeidlich an.

Als Caterham aus der F1 ausstieg, stoppte auch die Finanzierung für das Joint Venture. Die Schließung von F1 und CTI war alles andere als ein angenehmer Prozess, aber während dieser gesamten Zeit hatte das Managementteam – bestehend aus Graham Macdonald, David Ridley, Simon Lambert und mir – immer eine fundamentale Priorität vor Augen: das Kerngeschäft von Caterham Cars um jeden Preis zu schützen.

**Wie wurde das erreicht?**

Frühzeitig hatten wir einen konstanten Test für jede Entscheidung, die wir trafen: „Gefährdet dies Caterham Cars?“. Wir erlaubten den F1- und CTI-Sparten, Verpflichtungen einzugehen, aber niemals solche, die Verbindlichkeiten für das Kernunternehmen schufen. Wir wussten, dass sich die Dinge potenziell schnell auflösen könnten – und das taten sie! Als sich der Staub gelegt hatte, überlebte Caterham Cars in guter Verfassung. Das ist die Leistung, auf die wir vier am stolzesten sind.

**In den vergangenen Jahren gab es weiteren Wandel in der Managementstruktur: Graham wurde durch Bob Laishley ersetzt, der das Unternehmen nun ebenfalls verlassen hat, und auch David Ridley (Chief Commercial Officer) sowie Simon Lambert (CTO) haben sich beruflich verändert. Wie fühlen Sie sich dabei?**

Ehrlich gesagt – traurig. Ich schulde Graham, David und Simon großen Dank, da ich ohne die drei, die mich als CFO ausgewählt haben, nicht hier wäre. Graham und David

# Steering Through Change

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

**Thanks for talking with Lowflying, Trevor. You first joined Caterham back in the Tony Fernandes era – could you start by telling us about your first years with the company, at what must have been particularly interesting times?**

I joined Caterham in 2012, taking over the role of CFO from Graham Macdonald, who had been promoted to CEO, and I've held the position ever since. As I grew into the business, I naturally became involved in more than just finance however – commercial decisions, pricing, production efficiency, different pricing models across different territories, and to understand those, you need to understand things like homologation regimes across various territories as well, so you build up a detailed knowledge base over a long period of time.

When Graham first interviewed me for the role, he told me it was likely to be something of a rollercoaster ride, and he was absolutely right. The Caterham F1 team was just launching, we were setting up Caterham Technology and Innovation (CTI) and there were all sorts of other projects being launched as well, including the joint venture with Renault. I was over the moon to have the opportunity to work for Caterham because like almost everyone here, I'm a petrolhead at heart. Very early in my employment, I was off to Malaysia with Graham to try to get time with Tony Fernandes to get some projects across his desk, but when you're managing as many different businesses as Tony does, trying to get any sort of meaningful time with him was desperately difficult. It really was an introduction into what life under Tony was going to be like; he could be very passionate and always openly supportive when you did find the time to sit with him, but he could also be a very elusive and frustrating figure at times.

With AirAsia and all the other businesses that Tony was looking at, I never really felt there was 100% commitment for the business. He had his larger agenda with Formula One, as well as the JV with Renault to develop a road car, something I became heavily

involved with as joint CFO. Over time however, Tony's enthusiasm understandably faded – F1 had taken over £200m and it's difficult to stay in love with a brand when it has cost you so much. As much as we tried to engage with him to talk about future products and the needs of the business, getting his attention became impossible, so when he chose to sell, it felt inevitable. When Caterham exited F1, funding for the joint venture stopped too. Closing F1 and CTI was far from an enjoyable process, but throughout that whole period, the management team of Graham Macdonald, David Ridley, Simon Lambert and I always had one fundamental priority in mind: to protect the core Caterham Cars business at all costs.

**How was that achieved?**

Early on, we had one constant test for every decision that we took: "Does this expose Caterham Cars?" We allowed the F1 and CTI businesses to make commitments, but never ones that created liabilities for the core company. We knew that things could potentially unwind quickly – and they did! When the dust had settled, Caterham Cars survived in good shape. That's the achievement the four of us remain most proud of.

**There's been more change in the management structure in the intervening years with Graham being replaced by Bob Laishley who himself has now left the company, and with David Ridley (Chief Commercial Officer) and Simon Lambert (CTO) also moving on. How does that make you feel?**

Honestly – sad. I owe Graham, David and Simon a debt of gratitude as I wouldn't be here without the three of them having chosen me as CFO. Graham and David left Caterham at what was the right time for them, allowing the new ownership to shape the business, while Simon is moving towards a more motorsport-focused career path and I'm sure we will still see plenty of him around the circuits! He officially leaves us next week, and I'll be thanking him for his 25 years of service during which he put Caterham firmly on the motor-





**Tony Fernandes, Eigentümer von Caterham Cars, als Trevor 2012 zum Unternehmen kam, probiert das AeroSeven-Konzept aus**  
*Tony Fernandes, Caterham Cars' owner when Trevor joined in 2012, tries the AeroSeven concept for size*

verließen Caterham zu einem Zeitpunkt, der für sie richtig war, damit die neuen Eigentümer das Geschäft gestalten konnten. Simon schlägt einen eher auf den Motorsport ausgerichteten Karriereweg ein, und ich bin sicher, wir werden ihn noch oft an den Rennstrecken sehen. Er verlässt uns offiziell nächste Woche, und ich werde ihm für seine 25 Dienstjahre danken, in denen er Caterham fest auf der Motorsport-Landkarte etabliert hat. Die richtigen Worte zu finden, um alles, was er getan hat, in nur wenigen Minuten zusammenzufassen, wird nicht einfach sein!

Was Bob betrifft, so kam er ursprünglich als Non-Executive Director zu uns und ließ sich dann überreden, aus Dubai zurückzukehren, um das Unternehmen zu leiten. Ich schätze mich glücklich, an seiner Seite gearbeitet zu haben – ich habe von Bob in drei Jahren mehr über die Führung eines Automobilunternehmens gelernt als im Jahrzehnt davor. Mit seiner Erfahrung bei großen Herstellern konnte er einen Schritt zurücktreten und objektiv betrachten, was das Geschäft brauchte. Obwohl wir in einem anderen Maßstab operieren, blicken große OEMs weit in die Zukunft, während Caterham es gewohnt war, sich hauptsächlich auf kurzfristige Angelegenheiten

zu konzentrieren. Bob hat uns daraus wachgerüttelt und das Unternehmen ermutigt, den längerfristigen Horizont ins Auge zu fassen, anstatt auf alles nur zu reagieren. Das war sein wichtigstes Vermächtnis und lässt das Unternehmen in einer weit besseren Verfassung zurück.

**Der Umzug der Fabrik muss ebenfalls ein entscheidender Moment für die langfristige Zukunft von Caterham gewesen sein?**

Oh, absolut. Dass das Unternehmen vom Besitz von Tony Fernandes zu VT in Japan wechselte und wir sie dann überzeugen konnten, in eine neue Anlage zu investieren, war etwas, von dem ich nie dachte, dass wir es erreichen würden. Ich erinnere mich, wie ich aus dieser Vorstandssitzung in Japan kam und dem Team schrieb: „Wir haben es geschafft“. Und dann begann die eigentliche Arbeit. Achtzehn Monate später zogen wir ein.

**Wie stark waren Sie operativ in den Prozess der Fabrikumstellung eingebunden?**

Sehr eng. Sobald wir im Oktober 2022 grünes Licht für die Finanzierung erhielten, begann die Suche nach einem geeigneten Gebäude, was schwierig war, da die meisten

Gewerbebauten, die derzeit rund um Dartford errichtet werden, für Logistikanwendungen konzipiert sind. Wir sicherten uns „Dartford X“ im Februar 2023 und von da an hatten wir fast ein Jahr lang Architektensitzungen, Ausschreibungen und wöchentliche Begehungen vor Ort. Wir wurden von einem Berater unterstützt, der Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Nissan hatte, aber es gab so viele Details, die wir durcharbeiten mussten: Wir sprachen mit jedem Abteilungsleiter über deren Bedürfnisse und versuchten, alles unterzubringen. Nicht jeder bekam genau das, was er verlangte, aber als wir eingezogen waren und innerhalb von vier Wochen voll einsatzfähig waren – etwas, das viele große OEMs nicht einmal versuchen würden – war das enorm befriedigend.

**Verfügbarkeit von Komponenten und Lieferkettenfragen waren in letzter Zeit ein Thema. Hatte Bob in diesem Bereich einen großen Einfluss?**

Definitiv. Ein Paradebeispiel war, als Ford mit nur einem Monat Vorlauf das Ende der Duratec-Produktion ankündigte und eine abschließende Großbestellung verlangte. Durch Bobs Kontakte konnten uns ein wenig zusätzliche Zeit verschaffen,

whereas Caterham had been used to focusing mainly on short-term matters. Bob snapped us out of that, encouraging the business to look to the longer-term horizon rather than being reactive to everything. That has been his key legacy, and it leaves the company in a far better shape.

**The factory move must also have been a defining moment for Caterham's long term future?**

Oh, absolutely. For the company to move from Tony Fernandes' ownership to being acquired by VT in Japan and then to convince them to invest in a new faci-

lity was something I never thought we'd achieve. I remember coming out of that board meeting in Japan and messaging the team: "We've got it." And then the real work began. Eighteen months later, we were moving in.

ly was something I never thought we'd achieve. I remember coming out of that board meeting in Japan and messaging the team: "We've got it." And then the real work began. Eighteen months later, we were moving in.

**How operationally involved were you in the factory transition process?**

Very closely. Once we got the green light for funding in October 2022, the hunt for a suitable building started which was tricky, because most of the commercial buildings being built around Dartford these days are designed for logistics applications. We secured Dartford X in February 2023 and from there, we had nearly a year of architects' meetings, tenders, and weekly on-site walk-throughs. We had support from a consultant with experience of working with Nissan, but there were so many details we had to work through, talking to every department head about their needs, trying to make it all fit. Not everyone got exactly what they asked for, but when we moved in and were fully operational within four weeks – something many big OEMs wouldn't attempt – it was hugely satisfying.

**Component availability and supply chain matters have been concerns in recent times. Did Bob have a major influence in this area?**

Most definitely. A prime example was when Ford announced they were ending Duratec production with just a month's notice and demanding an all-time-buy final order. Bob's contacts were able to buy us a little extra time, but he made the point clearly: "If we don't plan ahead, this will happen again" and he was right. Engines are only one element, what about gearboxes, differentials... Mazda could stop manufacturing the five-speed gearbox at any time; BMW has already stopped making the differentials we use. So we've worked on putting in place a plan for all of the key components so that from a supply chain point of view, we're secure for the next decade. That's an important thing that Bob brought to the business and now that responsibility is mine – the mindset of: stop reacting, start anticipating.

**The new relationship with Horse Technologies to supply engines for the Caterham Academy has gained a lot of attention recently. How has the testing been going?**



**Die Präsenz von Caterham auf der SEMA in Las Vegas mit EBC-Bremsen sorgte für große Aufmerksamkeit (Gravity Show UK)**  
*Caterham's presence at SEMA in Las Vegas with EBC brakes gave a great exposure (Gravity Show UK)*

aber er machte den Punkt deutlich: „Wenn wir nicht vorausplanen, wird das wieder passieren“, und er hatte recht. Motoren sind nur ein Element; was ist mit Getrieben, Differenzialen... Mazda könnte die Produktion des Fünfgang-Getriebes jederzeit einstellen; BMW hat bereits aufgehört, die von uns verwendeten Differenziale herzustellen. Wir haben also an einem Plan für alle Schlüsselkomponenten gearbeitet, damit wir aus Sicht der Lieferkette für das nächste Jahrzehnt abgesichert sind. Das ist eine wichtige Sache, die Bob ins Geschäft eingebracht hat, und jetzt liegt diese Verantwortung bei mir – die Denkweise: Aufhören zu reagieren, anfangen vorzuschauen.

**Die neue Beziehung zu Horse Technologies für die Lieferung von Motoren für die Caterham Academy hat kürzlich viel Aufmerksamkeit erregt. Wie verlaufen die Tests?**

Außergewöhnlich gut. Wir haben das Academy-Entwicklungsauto am vergangenen Wochenende nach Estoril geschickt, wo es an der Caterham Motorsport Iberia 340R Championship teilnahm.

Es trat gegen Autos mit etwa 30 PS mehr an, startete aber nach einem nassen Qualifying von der Pole-Position. Während des Rennens machte sich der Leistungsunterschied bemerkbar, als die Strecke abtrocknete, aber es kam dennoch im Mittelfeld ins Ziel. Wir haben also bewiesen, dass das Paket sowohl wettbewerbsfähig als auch zuverlässig ist, und wir können es kaum erwarten, die nächste Saison zu beginnen! Zudem haben wir gerade „Caffeine&Machine“ als Titelpartner für die Academy-Meisterschaft 2026 angekündigt, wobei Gründer Phil McGovern selbst mitfahren wird.

**Wie würden Sie den heutigen Markt für den Seven beschreiben? Wenn man sich in der Fabrik umschaute, scheinen viele Autos für den Export bestimmt zu sein, während weniger an britische Kunden gehen?**

Der britische Markt hat in letzter Zeit eine schwierige Phase durchgemacht, aber wir arbeiten weiterhin sehr hart daran, die Dinge voranzutreiben. Der europäische Markt hat ebenfalls eine gewisse Schrumpfung erfahren, wenn auch nicht im gleichen Maße, während die Nachfrage aus Japan weiterhin stark bleibt. Dies waren traditionell unsere Kernmärkte, und wir haben eine Reihe von Initiativen in der Pipeline, um den Kunden zusätzliche Gründe für den Kauf neuer Sevens zu geben.

Gleichzeitig lag ein Schwerpunkt auf der Erschließung neuer Märkte,

und wir sind begeistert von den Möglichkeiten, die wir eröffnen. Ein aktuelles Beispiel war die Ernennung von RMA zum Händler in Dubai. Sie sind unglaublich engagiert; in den VAE gibt es eine Winter-Kaufsaison von November bis März, und sie haben bereits neun Straßenautos verkauft. Sie planen außerdem, ab der nächsten Wintersaison eine vollständige Caterham-Rennmeisterschaft zu starten, abwechselnd auf dem Dubai Autodrome und dem Yas Marina Circuit. Wir streben ein 20-Wagen-Feld mit hochspezifizierten Rennwagen an, die in Zukunft mit Upgrades wie sequenziellen Getrieben weiterentwickelt werden können. Wenn das erst einmal etabliert ist, sehe ich auch die Möglichkeit, eine Academy-Meisterschaft einzuführen, um junge Talente in dieser Region anzuziehen.

Dubai ist ein großartiges Beispiel für einen Markt, der reif für die Entwicklung ist, aber es gibt viele andere, und unsere größte Chance für 2026 und darüber hinaus wird wahrscheinlich aus den USA kommen.

**Waren die USA nicht schon immer ein schwieriger Markt für Caterham?**

Historisch gesehen hatten wir eine kleine Anzahl von US-Händlern und haben trotz fehlender Marketingunterstützung und ohne Pressewagen konsequent zwischen 20 und 40 Autos pro Jahr verkauft. Jetzt nehmen wir den US-Markt viel ernster und haben zunächst Mountune California als unseren offiziellen Motorenpartner ernannt – sie werden Pakete von uns kaufen und ihre eigenen Motoren für die Endkunden bauen. Zum ersten Mal werden wir eine eigene US-Website mit neuen Einzelhandelspreisen und Händlerdokumentationen haben, die am 1. Januar online geht.

Zwei 420R SV-Pressewagen wurden gerade verschickt, einer für die Ost- und einer für die Westküste.

Das bedeutet, dass US-Journalisten den Seven zum ersten Mal auf der Straße für Berichte und Rezensionen erleben können. Wir haben Simon Sproule zum US Territory Manager ernannt; er ist ein in Kalifornien ansässiger Brite mit einem außergewöhnlichen Hintergrund, unter anderem als Marketingleiter bei JLR Nordamerika, globaler Marketingchef für Aston Martin und zuletzt am Übergang von Sauber zu Audi F1 beteiligt. Er konzentriert sich nun voll auf Caterham und verfügt über riesige Netzwerke in Kalifornien und darüber hinaus.

Unser neuer Händler in Miami, Walt Grace Vintage, veranstaltet in den nächsten Wochen sein Cater-



„Willow Springs Reimagined“ zeigte Sevens in ihrer natürlichen Umgebung beim Neustart dieser renommierten Rennstrecke in Südkalifornien  
*„Willow Springs Reimagined“ demonstrated Sevens in their natural habitat at the relaunch of this renowned Southern California track*

ham-Launch-Event. Sie betreiben auch den „Precision Drive Club“, der exklusive Trackdays auf der Miami F1-Strecke organisiert, sodass vermögende Privatpersonen den Seven direkt erleben können. Schon davor haben Caterhams jüngste Präsenz bei der Wiedereröffnung des Willow Springs Raceway und mit EBC Brakes auf der SEMA-Show in Vegas unsere US-Bestellungen verdoppelt, und wir liegen nun bei einer annualisierten Rate von etwa 100 Einheiten. Sobald der vollständige Marketingplan angelaufen ist, haben die USA das Potenzial, unser größtes Einzelterritorium zu werden.

**In welchen anderen Märkten hatte Caterham zuletzt besonderen Erfolg?**

Die Nachfrage aus Frankreich, Deutschland und Spanien war sehr stark. Allein Spanien hat in diesem Jahr etwa 50 Autos für seine Rennserie bestellt und gerade 25 Rennwagen zur Unterstützung eines brasilianischen Meisterschaftsstarts geordert. Auch ihre Langstreckenserie in Portugal floriert mit bereits 30 Autos am Start.

**Haben die steigenden Preise für Neuwagen die Verkäufe in Großbritannien gebremst?**

*Exceptionally well. We sent the development Academy car out to Estoril last weekend where it competed in the Caterham Motorsport Iberia 340R Championship. It was racing against cars with an extra 30bhp or so, but after wet qualifying, it started on pole. During the actual race, the power difference did come into play as the track dried, but it still finished mid-pack, so we've proved that the package is both competitive and reliable and we can't wait to get next year's season started! We've also just announced Caffeine&Machine as title partner for the Academy championship 2026, with founder Phil McGovern joining the grid.*

**How would you describe the state of today's Seven market? Looking around the factory, there seem to be lots of cars destined for export, but fewer going to UK customers?**

*The UK market has been going through a tough time recently but we continue to work very hard to push things forward. The European market has also suffered a bit of contraction, although not to the same extent, while demand from Japan remains strong. These have traditionally been our core markets*

*and we have a number of initiatives in the pipeline to give customers additional reasons to want to purchase new Sevens.*

*At the same time, a key focus has been on developing new markets and we're excited about the opportunities we are opening up. One recent example was the appointment of RMA as a dealer in Dubai. They're incredibly engaged; there's a winter buying season in UAE that runs from November through to March and they've already sold nine road cars. They also plan to launch a full Caterham race championship starting next winter season, alternating between the Dubai Autodrome and Yas Marina Circuit, so we're aiming for a 20-car grid of high-spec race cars that they will be able to develop further in future years with upgrades such as sequential gearboxes. Once that's established, I think there'll also be the opportunity to introduce an Academy championship to attract budding young talent in that region. Dubai is one great example of a market that's ripe for development but there are plenty of others, and our biggest opportunity for 2026 and beyond is likely to come from the USA.*

**Hasn't the USA always been a difficult market for Caterham to break into?**

*We have historically had a small number of US dealers and despite no marketing support and no press cars, we've still consistently sold between 20 and 40 cars a year. We're taking the US market far more seriously now, starting by appointing Mountune California as our official engine partner – they'll buy packages off us and build their own engines for the end customers. For the first time, we'll have a dedicated US website with new retail pricing and dealer documentation that's going live on 1st January. Two 420R SV press cars have just been sent across, one for the East Coast and one for the West, meaning that for the first time, US journalists will be able to experience the Seven on the road for reports and reviews. We've appointed Simon Sproule as US Territory Manager; he's a Brit based in California who has an exceptional background including as JLR North America's marketing lead, global marketing heading for Aston Martin and who was most recently involved with Sauber's transition to Audi F1. He's now fully focused on Caterham and has huge networks in California and beyond. Our new*

*Miami dealer, Walt Grace Vintage, is hosting their Caterham launch event in the next couple of weeks, and they also operate with the Precision Drive Club which organises members-only trackdays around the Miami F1 circuit, so high-net-worth individuals will get to experience the Seven directly. Even before this, Caterham's recent presence at the relaunch of the Willow Springs Raceway and with EBC Brakes at the SEMA show in Vegas have doubled our US orders and we're now tracking at an annualised rate equating to about 100 units. Once the full marketing plan is underway, the USA has the potential to grow to become our biggest single territory.*

**Which are the other markets where Caterham has had particular success recently?**

*Demand from France, Germany and Iberia has been very strong. Iberia alone ordered 50 or so cars for their race series this year, and they've just ordered 25 race cars to support a Brazilian championship launch. Their endurance series in Portugal is also thriving, with already 30 cars on the grid.*

**Has the rising price of new cars been holding back UK sales?**

*There's no doubt that a Seven is a premium product now, but price alone isn't the only factor and we have to look objectively at why we are not selling quite so many cars in the UK. On one level, we've been somewhat victims of our own success – the UK is our most mature market, meaning there are a lot of used cars out there. Sevens are generally exceptionally well maintained and don't break, so potential Seven owners can choose between buying new and used. We need to give our customers additional reasons to choose to buy new rather than a low-mileage, well looked after used car. We have some new things coming through early next year that will add some additional value while we hold our prices, that we hope will be a real attraction.*

**VT has obviously already made a significant investment in the company with the factory move but were they were to offer you additional investment, how would you use it?**

*From a capital perspective, we're well sorted now. Dartford X offers us everything we need; the theoretical production capacity on a single shift is more than suffi-*



Es besteht kein Zweifel, dass ein Seven heute ein Premiumprodukt ist, aber der Preis allein ist nicht der einzige Faktor, und wir müssen objektiv untersuchen, warum wir in Großbritannien nicht mehr ganz so viele Autos verkaufen. Auf einer Ebene sind wir gewissermaßen Opfer unseres eigenen Erfolgs geworden – der britische Markt ist unser reifster Markt, was bedeutet, dass es viele Gebrauchtwagen da draußen gibt. Sevens sind im Allgemeinen außergewöhnlich gut gewartet und gehen nicht kaputt, sodass potenzielle Besitzer zwischen Neu- und Gebrauchtkauf wählen können. Wir müssen unseren Kunden zusätzliche Gründe geben, sich für einen Neuwagen statt für einen wenig gefahrenen, gepflegten Gebrauchtkauf zu entscheiden. Wir haben einige Neuerungen, die Anfang nächsten Jahres kommen und bei stabilen Preisen zusätzlichen Mehrwert bieten werden, von denen wir hoffen, dass sie eine echte Attraktion sein werden.

**VT hat offensichtlich bereits mit dem Fabrikumzug erheblich in das Unternehmen investiert, aber wenn man Ihnen zusätzliche Investitionen anbieten würde, wie würden Sie diese nutzen?**

Aus Kapitalperspektive sind wir jetzt gut aufgestellt. Dartford X bie-

tet uns alles, was wir brauchen. Die theoretische Produktionskapazität in einer Einzelschicht ist mehr als ausreichend, und wenn wir diese überschreiten müssten, könnten wir mit versetzten Schichten oder Doppelschichten arbeiten – das wäre ein wunderbares Problem! Es gäbe jedoch definitiv Bereiche, in denen wir operativ investieren könnten, um die potenzielle Marktreichweite des Seven zu erweitern. Wir haben einige sehr spannende Marketingideen, die dem Auto eine signifikante neue Präsenz verleihen würden, aber Projekte wie diese kosten ernsthaft Geld ...

Das Tagesgeschäft liegt sehr stark bei uns hier, wobei das von mir zusammengestellte Führungsteam die Dinge täglich leitet. Ich telefoniere jede Woche regelmäßig mit Japan, wobei wir uns auf alle Probleme und die KPI-Berichte konzentrieren, die sie sehen möchten. VT ist eine Unternehmenseinheit mit einer Struktur, nach der sie gerne arbeiten, und Aktionären, denen gegenüber sie berichtspflichtig sind. Es gibt also Ebenen der Corporate Governance, die man schlichtweg nicht vermeiden kann, da sie ein börsennotiertes Unternehmen sind. Es ist also eine gute Balance: Man lässt uns das Tagesgeschäft erledigen, während wir respektieren, dass sie die Eigentümer sind, die viel Finanzierung bereitgestellt haben.

*cient and if we needed to exceed that, there are things we could do with split or double shifts, and that would be a wonderful problem to have! There would definitely be some areas where we could invest operationally to expand the Seven's potential market reach however; there are some very exciting marketing ideas that we have that would give the car significant new exposure, but projects like that take serious money...*

**How involved are VT Holdings with the everyday running of Caterham?**

*The day-to-day management of the business is very much down to us here, with the senior team that I've put in place running things on a daily basis. I have a regular call with Japan every week where we focus on any issues and on the KPI reports that they want to see. VT are a corporate entity with a structure they like to work to and shareholders they need to report to, so there are levels of corporate governance that you simply cannot avoid because they're a publicly quoted company. So, it's a nice balance between allowing us to get on with everything on an everyday basis, whilst being respectful of the fact that they are owners, that have provided a lot of funding.*

# MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



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

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

[WWW.JUSTADDLIGHTNESS.CO.UK](http://www.justaddlightness.co.uk)

**JUST ADD  
LIGHTNESS**

## Suppliers to Lotus and Caterham for over 60 years



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

For further information contact:  
Bruce Robinson or Philip Robinson



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

**Volltüren** für Caterham S3 und den SV/CSR, die durch Abnehmen der rahmenlosen Seitenscheiben zu **klappbaren Halbtüren** werden.  
Preis pro Paar (S3): € 1190,-  
Preis pro Paar SV/CSR: € 1250,-

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

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



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



Carbon Mittelkonsole für Caterham (universal): € 198,-



Caterham Carbon Gehäuse für Nebel- und Rückfahrcheinwerfer: € 98,- pro Stück



## Alle Teile können auch bei uns montiert werden!

Viele weitere Angebote und Infos finden Sie auf unserer Homepage unter:

[www.cr-modelltechnik.de](http://www.cr-modelltechnik.de)

CR-Modelltechnik  
Christof Rothe  
Bahnhofstraße 5  
35759 Driedorf / Roth

Tel.: 02775 / 5788610  
E-Mail:  
[c.r@cr-modelltechnik.de](mailto:c.r@cr-modelltechnik.de)

## The Home of British Sportcars



# Brit-Sport

87466 Oy-Mittelberg  
Gewerbepark 6

[www.brit-sport.de](http://www.brit-sport.de)  
Tel: +49 8366 9880488

## Purismus trifft Zukunft: Das Caterham-Modelljahr 2026

Story von Andreas Seydell, Fotos Caterham Cars

Während der Rest der Autowelt in einem Meer aus Assistenzsystemen und schweren Batterien versinkt, bleibt man in Dartford seiner Linie treu – fast. Für das Modelljahr 2026 liefert Caterham den Beweis, dass Evolution keine Gewichtszunahme bedeuten muss und dass ein „Seven“ auch nach über 60 Jahren noch Überraschungen bereithält.

### Der Seven 2026:

Perfektion im Detail.

Der klassische Seven bleibt das Herzstück der Marke. Für 2026 hat Caterham ein Update angekündigt, das unter dem Motto „Ever Evolving. Always Seven“ steht. Wer auf radikale Änderungen gehofft hat, darf aufatmen: Das mechanische Rezept bleibt unberührt. Stattdessen schärfen die Briten die Ästhetik nach.

Laut aktuellen News aus dem Werk gibt es acht neue Lackfarben, die dem Klassiker einen modernen Anstrich verleihen. Besonders im Fokus: Ice Forest Green – jener Farbton, den wir bereits vom Project V kennen. Technisch gesehen rücken die Details in den Vordergrund: Das neue „Clear Lens Pack“ sorgt für eine modernere Lichtsignatur, und erstmals lassen sich die Scheinwerfergehäuse sowie der Überrollbügel direkt in Wagenfarbe bestellen, was dem Seven einen deutlich hochwertigeren Look verleiht, ohne seine puristische Silhouette zu stören.

Im Interieur dürfen sich Käufer der S- und R-Pakete auf überarbeitete Ledersitze mit eingesticktem „Seven“-Logo freuen.

Besonders spannend für die deutsche Community: Caterham Deutschland lädt



## Purity Meets the Future: The 2026 Caterham Lineup

Story by Andreas Seydell, photos Caterham Cars

While the rest of the automotive world drowns in a sea of driver aids and heavy batteries, Dartford is holding the line—mostly. For the 2026 model year, Caterham proves that evolution doesn't have to mean weight gain and that a „Seven“, even after 60 years, still has a few tricks up its carbon-fiber sleeves.

### The Seven 2026:

Perfection in the Details.

The classic Seven remains the beating heart of the brand. For 2026, Caterham has announced an update under the banner „Ever Evolving. Always Seven.“ For those fearing radical change, breathe easy: the mechanical recipe remains untouched. Instead, the Brits have sharpened the aesthetics.

According to the factory updates, eight new paint finishes have been added to give the classic silhouette a contemporary edge. The standout? Ice Forest Green—a shade borrowed from the Project V palette. On the technical side, the „Clear Lens Pack“ offers a sharper light signature, and for the first time, headlight buckets and roll bars can be color-matched to the body, giving the Seven a premium, bespoke feel without cluttering its purist lines.

Inside, buyers of the S and R packs will find revised leather seating with embossed „Seven“ branding.

For the European community, the Caterham Car Club is already buzzing about the „Big Test Drive“ at the Nürburgring in Spring 2026, where these new configurations will face their first



zum „Big Test Drive“ am Nürburgring im Frühjahr 2026 ein, wo die neuen Konfigurationen erstmals live unter die Lupe genommen werden können.

**Project V: Der elektrische Paukenschlag**

Doch 2026 ist nicht nur das Jahr der sanften Modellpflege, sondern auch das Jahr der Entscheidung für das Project V. Caterham hat auf dem Tokyo Auto Salon 2026 den neuesten Prototyp seines vollelektrischen Coupés präsentiert. Wie man berichtet, konkretisieren sich die technischen Daten: Gemeinsam mit Yamaha entwickelt, soll der Wagen rund 272 PS (200 kW) auf die Hinterräder bringen. Das Zielgewicht bleibt ambitioniert: Unter 1.200 Kilogramm. Das wäre eine Sensation im Elektro-Segment. Eine interessante Neuerung für das Modelljahr 2026: Das ursprüngliche 2+1-Sitzkonzept wurde in der aktuellen Prototypen-Phase zugunsten eines klassischeren 2+2-Layouts angepasst, um die Alltagstauglichkeit zu erhöhen.

**Neues Herz für die Rennstrecke**

Auch für die Motorsport-Enthusiasten gibt es Neuigkeiten. Die Caterham Academy – der Einstieg in den Rennsport – bekommt für 2026 einen neuen Motorenpartner. Die Rede ist von Aggregaten aus dem Hause Horse, die den legendären Ford Sigma Motor in bestimmten Serien ablösen könnten. Mit rund 125 bis 150 PS bleibt der Fokus hier klar auf dem Leistungsgewicht und der Fahrbarkeit für Einsteiger.

**Caterham schafft 2026 den Spagat:**

Der Seven wird schöner und individueller, ohne seine analoge Seele zu verkaufen. Gleichzeitig zeigt das Project V, dass die Marke bereit ist, das Credo „Simplify, then add lightness“ in das elektrische Zeitalter zu retten. Für die Fans bedeutet das: Die Garagenplätze sollten reserviert werden. Ob als klassischer Verbrenner im neuen „Heritage Sage“ oder als Vorbestellung für die elektrische Zukunft – Caterham bleibt 2026 die wichtigste Adresse für alle, die ein Auto nicht nur fahren, sondern spüren wollen.



real-world scrutiny.

**Project V: The Electric Revolution**

However, 2026 isn't just about refinement; it's the year of decision for Project V. At the Tokyo Auto Salon 2026, Caterham showcased the latest production-intent prototype of its all-electric coupé. As reported the technical specs are crystallizing. Developed in partnership with Yamaha, the car is set to deliver approximately 272 hp (200 kW) to the rear wheels. The target weight remains the industry's most ambitious goal: under 1,200 kg. For 2026, the original 2+1 seating concept has been refined into a more versatile 2+2 layout in response to customer feedback, significantly boosting its grand-touring credentials.

**A New Heart for the Track**

For the track rats, the Caterham Academy - the legendary entry-point to racing - is seeing a shift. Rumors from the paddock suggest a new engine partnership with Horse (the Renault-Geely venture) to potentially succeed the Ford Sigma units in specific series. With power outputs hovering between 125 and 150 hp, the focus remains squarely on the power-to-weight ratio and accessible „seat-of-the-pants“ handling for novices.

**The Verdict**

In 2026, Caterham is pulling off a delicate balancing act. The Seven is becoming more beautiful and customizable without selling its analog soul. Meanwhile, Project V demonstrates that the brand is ready to translate the „Simplify, then add lightness“ credo into the electric era.

For the fans, the message is clear: clear out your garage. Whether you're sticking with a classic internal combustion engine in the new „Heritage Sage“ or putting down a deposit for an electric future, Caterham remains the premier destination for those who don't just want to drive, but want to feel.

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



Storm Cap



Boot Bag



Draft reducer

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

Soft Bits for Sevens  
Innovate and refine

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



# REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

📧 [sales@redlinecomponents.co.uk](mailto:sales@redlinecomponents.co.uk)

☎ +44 1883 346515

🏠 [www.redlinecomponents.co.uk](http://www.redlinecomponents.co.uk)

# Der Kolben

Story von Franz Gnadler

Hergestellt aus hochwertigem Aluminium, kreisrund mit einem Durchmesser von 80 mm, ausgestattet mit allen Attributen, die ein engagierter junger Kolben für eine aufregende Karriere benötigt, betrat ich die Welt und wurde sogleich mit Konservierungsöl getauft, um anschließend in eine Pappschachtel gesteckt zu werden.

Mit dutzenden Anderen meines Geschlechts wurde ich in eine Kiste gestapelt und in ein Lagerregal gestellt. Sofort entbrannte in der Umverpackung eine heiße Diskussion wohin die Reise wohl gehen würde? Die Meisten hofften auf einen Achtzylinder. Mit sieben Kameraden schon aus dem Drehzahlkeller immer genügend Drehmoment erzeugen und obenrum drehzahljubilierend Höchstleistung generieren. Das wäre ein Leben! In Luxuslimousinen oder Sportwagen verbaut werden, das würde mir auch sehr gefallen, immer frisches Schmieröl, keine versäumten Wartungen, meine Kolbenringe würden nie mit Ölkohle festbacken, was wäre das für ein toller Job.

Sechszylinder ginge zur Not auch noch, obere Mittelklasse nix Außergewöhnliches aber immerhin. Einige wenige träumten sogar von Zwölfzylindern. Das hieße Jag, Ferrari oder sonst ein Exot, puh, träumen konnte man ja. So verbrachten wir einige Wochen gut verstaubt im Dunkeln, die Gespräche drehten sich um vermutete Laufleistungen, Hatzen über die Autobahn oder auch Ausflüge über kurvige Landstraßen, steile Berge und schattige Täler.

Dann wurden wir in einen Transporter verladen und zu „Rover LTD“ verfrachtet. Ein Raunen ging durch den Karton, also doch! Diese Firma war für Ihre Aluminium-Achtzylindermotoren berühmt, einst bei Buick in den USA konstruiert, waren sie nach UK verkauft worden.

Hurra, die ganze Schachtel bebte vor Aufregung. Jetzt ging es Schlag auf Schlag. Just in Time wurden wir in ein Montageregal gepackt. Behandschuhte Mechanikerhände umfassten mich vorsichtig und ich wurde in einen Vierzylinder-Motorenblock eingesetzt.

Eine Welt brach für mich zusammen. VIERZYLINDER, oh nein, bitte nicht, das war die Höchststrafe. Montag bis Freitag die Blagen von irgendwelchen Vorstadtmüttern in einem Kleinwagen in die Schule karren, Samstags für den Wochen-

einkauf zu Tesco oder COOP und Sonntags, während der Familienausflug dann mit Papis Sportlimousine absolviert wurde, stand man sich neben der beheizten Garage auf einer Kiesfläche das Pleul in den Bauch. Nach 80tausend Meilen endete dann das Sklavendasein auf einem namenlosen Schrottplatz, schönen Dank auch.

Doch statt auf das Rover Montageband gestellt zu werden, wurde unser Motor wieder in eine Kiste verpackt und mit einigen anderen Leidensgenossen in ein Lager gestellt. Wir waren ratlos. Die Kurbelwelle faselte etwas von mehrmaligem Vermessen und einem sehr unangenehmen Vorgang den die Mechaniker als Feinwuchten bezeichneten. Fast jedes Motorenteil konnte von einer Vermessung oder einer Bearbeitung berichten. Wer zum Teufel betrieb bei einem 16hunderter Hausfrauenmotor so einen Aufwand?



Fest gekettet an einen Montagekran wurde unser Triebwerk in ein skurriles Fahrzeug eingebaut. Flach, breit, grün und nur mit zwei Sitzen ausgestattet. Ein Caterham Super Seven, heilige Scheiße, hatten wie es also doch in einen Sportwagen geschafft. Damit hätte nach der Vierzylinderernüchterung nun wirklich niemand mehr gerechnet.

Es folgte ein Leben wie im Traum, das Automobil wurde nur bei Sonnenschein bewegt. Stän-

dig wurde das Öl kontrolliert und die Zündkerzen wurden so oft gewechselt dass es kaum lohnte, sich mit den kleinen Hitzköpfen anzufreunden. Auf schwindelerregenden Alpenpässen fochten wir gegen Zuffenhausener Sechszylinder und diverse Motorräder so manchen Strauß aus, nicht immer waren wir Zweiter.

Doch eines Tages geschah es, wir waren gerade äußerst flott auf einer wunderbaren Landstraße unterwegs, als sich der Zahnriemen mit einem lauten Ratsch verabschiedete. Es war um uns geschehen, kapitaler Motorschaden. Ich selbst hatte keine Schäden davongetragen, aber meine drei Brüder hatten das Zeitliche gesegnet. Natürlich wurden wir alle Vier ausgetauscht. Für eine kurze Zeit lagen wir noch auf der Werkbank, doch bald schon wanderten wir in den Schrotteimer.

Über meine Zukunft machte ich mir keine Illusionen, es würde in die Schmelze gehen, als was ich wiedergeboren würde stand in den Sternen. Hoffentlich nicht als Türklinke, ich hasste es, betatscht zu werden.

Wie befürchtet, wurde ich eingeschmolzen und in eine neue Form gegossen. Plötzlich war ich achteckig, hatte eine Taille, war in der Mitte auseinander schraubbar, trug einen Deckel und hatte eine Auslauffülle. Zu meinem Entsetzen hatte mir jemand ein Messing-Sicherheitsventil eingebaut; wenn ich was auf den Tod nicht leiden konnte, waren es Legierungen - die glänzenden Arschlöcher dachten immer, sie wären was besseres. Pah, zum Gold hat's nicht gereicht.

Ich stehe jetzt in einer italienischen Küche auf dem Regal, werde zwei mal am Tag mit Kaffee gefüttert, brodle und zische kurz und den Rest des Tages habe ich frei. Wenn der Zuckerstreuer etwas tiefer im Regal steht, kann ich aus dem Fenster auf die Landstraße schauen, letztens sah ich einen Ferrari vorbei flitzen, „ja ein Zwölfzylinder.“

Das wäre es gewesen. ●

# The Piston's Tale

Story by Franz Gnadler

*Manufactured from high-grade aluminium, perfectly circular with a diameter of 80 mm, and equipped with every attribute an ambitious young piston needs for a glittering career, I entered the world. I was promptly christened with preserving oil and tucked away into a cardboard box. Stacked with dozens of others of my kind, I was crated up and shoved onto a warehouse shelf.*

Inside the packaging, a heated debate immediately broke out: where were we headed? Most hoped for a V8. To be one of eight comrades, churning out heaps of torque from right down in the rev-range and screaming toward peak power at the top end—now that would be a life! Being installed in luxury saloons or high-performance sports cars would have suited me down to the ground: fresh lubricant on tap, never a missed service, and piston rings that would never seize up with carbon deposits. What a job that would be.

A six-cylinder would do at a push—upper-middle class, nothing extraordinary, but respectable. A few even dreamed of V12s. That would mean a Jag, a Ferrari, or some other exotic beast. Well, one could dream. We spent several weeks stowed in the dark, our conversations revolving around estimated mileages, blasts down the motorway, or jaunts through twisty country lanes, steep hills, and shaded valleys.

Then, we were loaded into a van and despatched to „Rover Ltd“ A murmur went through the box. So, it was true! This company was famous for its aluminium V8 engines—originally designed by Buick in the States and later sold to the UK. Hurrah! The whole box shook with excitement.

From then on, it was all go. We were placed on an assembly rack „just in time.“ A mechanic's gloved hands grasped me carefully, and I was fitted into... a four-cylinder engine block.

My world collapsed.

A FOUR-CYLINDER? Oh no, please, anything but that. It was the ultimate insult. Monday to Friday spent lugging suburban mums and their brats to school in some little hatchback; Saturdays at Tesco or the Co-op for the weekly shop; and on Sundays, while the family outing took place, in Dad's „sporty“ saloon. I'd be left standing on a gravel driveway next to a heated garage, bored out of my mind. After 80,000 miles, this slave's life

would end in some nameless scrapyard. Thanks a lot.

But instead of being sent to the main Rover assembly line, our engine was packed back into a crate and put into storage with a few other fellow sufferers. We were



baffled. The crankshaft kept muttering something about „repeated measurements“ and a very unpleasant process the mechanics called „blueprinting and balancing.“ Almost every engine part had a story to tell about being machined or gauged. Who on earth went to this much trouble for a 1.6-litre „housewife's“ engine?

Eventually, chained to a hoist, our powerplant was dropped into a bizarre vehicle. Flat, wide, green, and sporting only two seats. A Caterham Super Seven. Holy

smoke—we'd made it into a sports car after all! After the four-cylinder disappointment, nobody saw that coming.

What followed was a dream life. The car only came out when the sun was shining. The oil was checked constantly, and the spark plugs were changed so often it was hardly worth making friends with the little hotheads. On dizzying Alpine passes, we duked it out with Zuffenhausen six-cylinders and various motorbikes; we weren't always the ones finishing second.

But then, one day, it happened. We were pressing on at quite a lick down a wonderful country road when the timing belt gave up the ghost with a loud crack. It was all over—catastrophic engine failure. I emerged unscathed, but my three brothers had met their maker. Naturally, all four of us were replaced. For a short while, we sat on the workbench, but soon we were tossed into the scrap bin.

I harboured no illusions about my future. I was headed for the furnace. What I would be reborn as was written in the stars. Hopefully not a doorknob—I hated being pawed at.

As feared, I was melted down and poured into a new mould. Suddenly I was octagonal, had a narrow waist, unscrewed in the middle, wore a lid, and had a pouring spout. To my horror, someone had fitted me with a brass safety valve. If there's one thing I can't stand, it's alloys—those shiny arseholes always think they're something special. Pah, you're not gold, mate.

I now sit on a shelf in an Italian kitchen. Twice a day I'm fed with coffee, I simmer and hiss for a moment, and I have the rest of the day off. When the sugar shaker is moved further back on the shelf, I can see out of the window onto the road. The other day I saw a Ferrari flash past. „Yes, a V12,“ I thought.

That would have been the life. ●

# Die Evolution der Silhouette: Wo Tradition auf Turbo trifft

Story und Bilder von Andreas Seydell

Wenn wir heute auf die Silhouette unseres „Seven“ blicken, sehen wir mehr als nur Linien auf Papier – wir sehen ein halbes Jahrhundert Automobilgeschichte, das in einem einzigen markanten Profil zusammenläuft. Mit der Caterham Academy 2026 schlagen wir nun ein Kapitel auf, das unsere Sichtweise (wortwörtlich) verändern wird.

# The Evolution of the Silhouette: Where Tradition Meets Turbo

Story and photos by Andreas Seydell

When we look at the silhouette of our „Seven“ today, we see more than just lines on a page—we see half a century of automotive history converging into a single, striking profile. With the 2026 Caterham Academy, we are opening a chapter that will literally change our perspective.



## Ein Blick auf die Schichten der Zeit

Schauen wir uns die Zeichnung an, wird die Verwandlung deutlich. Es ist ein Spiel der Millimeter, das über Jahrzehnte hinweg durch den ewigen Feind der Ingenieure diktiert wurde: **Platzmangel**.

- **Die gelbe Linie (Lotus S3):** Das Original aus den 60ern. Filigran, fast zerbrechlich. Dank flacher Stoßstangen-Motoren (OHV) wie dem Ford Kent konnte die Haube extrem tief kauern. Eine Sonderserie mit 13 Exemplaren verbaute den Lotus Twincam, der allerdings mit dem erhobenen Schriftzug auf den Ventildeckeln wortwörtlich an seine Grenzen, d.h. die Motorhaube stieß.
- **Die grüne Linie (Caterham S3):** Hier sehen wir die erste „bulligere“ Stufe. Moderne DOHC-Motoren mit obenliegenden Nockenwellen und komplexen Ansaugtrakten brauchten mehr Raum. Den Kontakt mit der Haube wollte man auch vermeiden, daher wanderte die Nase etwas nach oben, um Bodenfreiheit und Kühlung zu gewährleisten.
- **Die blaue Kontur (Academy 2026):** Das ist unsere Zukunft. Die neue Ära.

## Looking Through the Layers of Time

A glance at our technical drawing reveals the transformation. It is a game of millimeters, dictated over decades by the engineer's eternal enemy: **lack of space**.

- **The Yellow Line (Lotus S3):** The 1960s original. Delicate, almost fragile. Thanks to flat overhead-valve (OHV) engines like the Ford Kent, the hood could crouch extremely low. A special series of 13 cars was fitted with the Lotus Twincam, which, however, with the raised lettering on the valve covers, literally reached its limits, i.e. it hit the bonnet.
- **The Green Line (Caterham S3):** Here we see the first „beefier“ stage. Modern DOHC engines with twin overhead camshafts and complex intake manifolds required more room. The nose moved upward to ensure both ground clearance and sufficient cooling. Contact with the bonnet was also to be avoided, so the nose was raised slightly to ensure ground clearance and cooling.
- **The Blue Contour (Academy 2026):** This is our future. The new era.



# VEGANTUNE

## Twin Cam für den Caterham Seven

## Twin Cam for the Caterham Seven

Story von Martin Stather

### Der „Horse“-Motor: Warum wir den Höcker brauchen

Das Herzstück der Saison 2026 ist der neue **1,3-Liter-Turbomotor von Horse Technologies (HR13)**. Mit maßgeschneiderten **130 PS** und einem kräftigen Drehmoment von **176 Nm** katapultiert er die Academy technisch in die Neuzeit. Doch Leistung braucht Volumen.

In unserer Zeichnung markiert die **blaue Hutze (Hood Scoop)** den entscheidenden Wendepunkt. Dieser markante „Power Bulge“ ist kein bloßes Design-Gimmick, sondern pure Notwendigkeit. Die Turbolader-Peripherie und der innovative Delta-Zylinderkopf des HR13 bauen höher als alles, was wir bisher kannten.

### Besonders knifflig:

Die Hochdruck-Kraftstoffschienen lassen sich derzeit nicht neu positionieren. Um das klassische S3-Chassis nicht komplett umzukonstruieren, haben wir unserem neuen Stallgefährten durch dieses Motorhaubendesign die nötige „Kopffreiheit“ verschafft.

### Ein neues Gefühl hinter dem Lenkrad

Für uns Academy-Piloten ändert sich 2026 nicht nur der Sound und der Durchzug. Wer im Cockpit Platz nimmt, wird eine neue Sichtlinie erleben. Der zentrale Höcker dominiert das Sichtfeld über der Nase und verleiht dem Wagen einen brachialen, erwachsenen Look.

Es bleibt faszinierend: Während der Lotus S3 von 1973 eine minimalistische Ikone war, beweisen wir mit der 2026er Edition, dass wir durch kluge Evolution – wie diesen technischen Höcker – modernste Turbo-Technik in ein legendäres Gewand hüllen können. Form folgt Funktion, und die Funktion macht verdammt viel Spaß.

### The „Horse“ Engine: Why We Need the Bulge

*The heartbeat of the 2026 season is the new **1.3-liter turbo-charged four-cylinder from Horse Technologies (HR13)**. Delivering a bespoke **130 bhp** and a punchy **176 Nm** of torque, it propels the Academy into the modern age. But power requires volume.*

*In our drawing, the blue hood scoop marks the decisive turning point. This striking „power bulge“ isn't a mere design gimmick; it is pure technical necessity. The turbocharger periphery and the HR13's innovative Delta cylinder head sit higher than anything we've run before.*

### The Technical Challenge:

*The high-pressure fuel rails currently cannot be repositioned. To avoid a complete redesign of the classic S3 chassis, we've given our new „stablemate“ the necessary „headroom“ through this final bonnet design.*

### A New Feeling Behind the Wheel

*For us Academy pilots, 2026 brings more than just a change in sound and pull. Anyone stepping into the cockpit will experience a new line of sight. The central bulge now dominates the view over the nose, giving the car a more aggressive, „grown-up“ look.*

*It remains fascinating: while the 1973 Lotus S3 was a minimalist icon, the 2026 edition proves that through clever evolution—like this technical scoop—we can wrap cutting-edge turbo technology in a legendary silhouette. Form follows function, and in this case, function is going to be a lot of fun.*

1973 war das Jahr, in dem Graham Nearn und sein Caterham Car Sales den Sprung ins kalte Wasser wagten und quasi über Nacht vom Vertrieber zum Hersteller des Seven wurden. Wie wir wissen, funktionierte das sehr gut, nicht zuletzt, weil die Produktion der Serie 4 rasch aufgegeben wurde und man zur Serie 3 zurückging.

1978, fünf Jahre später, war das Ende des bei den Käufern beliebten Lotus Twin Cam gekommen. Da Lotus sich in dem Lizenzvertrag mit Caterham verpflichtet hatte, für eine gewisse Zeit noch für Ersatz zu sorgen, suchte man landauf landab nach unbeschädigten Twin Cam-Köpfen, um diese auf 1600er Kent-Blöcke zu setzen. Allerdings war das natürlich keine Option für die weitere Zukunft.

Eine verbesserte Version des alten Kent-Motors schwebte David Wakefield vor und so entstand mit Hilfe einer Cosworth Nockenwelle und zwei Weber-Doppelvergäsern ein Querstrommotor, der statt der serienmäßigen 84 PS nun mit 110 PS aufwartete. Bereits 1983, als der letzte Twin Cam verkauft wurde, war dieser „Sprint“ genannte Motor der beliebteste bei den Käufern. Gleichzeitig kam die Firma Vegantune ins Spiel, die den Aufbau der Twin Cam-Motoren mit den zusammengesuchten Köpfen im Auftrag von Lotus durchgeführt hatten. Sie hatten nämlich die Idee, einen Ersatz für den Lotus Twin Cam zu bauen, der u.a. für Caterham interessant sein könnte.

Wer war Vegantune? 1947 wurde British Racing Motors (B.R.M.) von Raymond Mays und Peter Berthon gegründet. Mays war vor dem Krieg u.a. für ERA Rennen gefahren und wollte nach dem Krieg in Zusammenarbeit mit anderen britischen Firmen ein nationales Rennteam gründen. In den ehemaligen ERA-Werkstätten in Bourne, Lincolnshire, eröffneten sie die neue Firma, die von rund 100 Zulieferern, darunter Rolls Royce und Lucas, unterstützt wurden. 1949 wurde der erste Rennwagen-Prototyp vorgestellt. 1962 gewann B.R.M. die Fahrer- sowie die Konstrukteurswelt-

1973 was the year Graham Nearn and his Caterham Car Sales took the plunge and went from distributor to manufacturer of the Seven virtually overnight. As we know, this worked out very well, not least because production of the Series 4 was quickly abandoned and the company reverted to the Series 3.

In 1978, five years later, the Lotus Twin Cam, which was popular with buyers, came to an end. As Lotus had committed itself in the licence agreement with Caterham to provide replacements for a certain period of time, the company searched the country for undamaged Twin Cam heads to fit onto 1600 Kent blocks. However, this was obviously not an option for the future.

David Wakefield envisioned an improved version of the old Kent engine, and with the help of a Cosworth camshaft and two Weber twin carburetors, he created a cross-flow engine that delivered 110 hp instead of the standard 84 hp. By 1983, when the last Twin Cam was sold, this engine, known as the 'Sprint', was the most popular among buyers. At the same time, the company Vegantune came into play, which had been commissioned by Lotus to assemble the Twin Cam engines with the heads they had collected. They had the idea of building a replacement for the Lotus Twin Cam that could be of interest to Caterham, among others.

Who was Vegantune? British Racing Motors (B.R.M.) was founded in 1947 by Raymond Mays and Peter Berthon. Before the war, Mays had raced for ERA, among others, and after the war he wanted to set up a national racing team in collaboration with other British companies. They opened the new company in the former ERA workshops in Bourne, Lincolnshire, supported by around 100 suppliers, including Rolls Royce and Lucas. The first racing car prototype was unveiled in 1949. In 1962, B.R.M. won the Drivers' and Constructors' World Championships with Graham Hill, well known to us from his Lotus days.

Two of the employees, George



Lotus Twin Cam





**Lotus Twin Cam im Seven  
Lotus Twin Cam in a Seven**

meisterschaft mit Graham Hill, uns aus Lotus-Tagen wohl bekannt.

Zwei der Angestellten, George Robinson und John Sisme, entgingen dem drohenden Niedergang von B.R.M. ein paar Jahre später, indem sie 1965 gemeinsam die Firma Vegantune in Cradge Bank, Spalding gründeten, knapp 20 Kilometer von Bourne entfernt. Bei B.R.M. war Robinson u.a. für den Bau der Rennmotoren von Graham Hill zuständig gewesen. Er war außerdem Lotus-Enthusiast und ein großer Fan des Elan, den er später als „Evante“ in modifizierter Form in Eigenproduktion wiederaufstehen ließ.

Nachdem Lotus 1976 beim Twin Cam den Stecker gezogen hatte, ließ Lotus verlautbaren, dass sie Vegantune mit Teilen beliefern würden, um den Bau weiterer Motoren zu garantieren, wie es im Rahmen der Lizenzvereinbarung mit Caterham vereinbart worden war. 1977 lief dort die Produktion an, bereits 1978 jedoch gingen Lotus die Motorenblöcke aus und David Wakefield musste Vegantune mit 1600er Blöcken beliefern, um weiter Motoren zu erhalten. Bald darauf waren auch die Zylinderköpfe alle, aber Caterham bekam die Gussformen von Lotus und konnte so zumindest 53 weitere Köpfe

gießen lassen, bevor diesmal die Gießerei schloss. Da beschloss Robinson, einen eigenen Twin Cam zu bauen; immerhin hatte seine Firma bis dato bereits etwa 300 Motoren für Lotus bzw. Caterham wiederaufbereitet. Er benutzte dafür einen Ford 225E-Block und konstruierte seinen eigenen Kopf, der u.a. von Cosworth's BDA und Alfa Romeos Doppelnockenwellenmotor inspiriert war. Caterham beteiligte sich offenbar an den Entwicklungskosten.

Dieser VTA (Vegantune Type A) verkaufte sich sehr gut, war jedoch mit etlichen Kinderkrankheiten behaftet. Die Motoren wurden von Caterham stückweise (bis zu 3 auf einmal) mit Privatwagen in Spalding abgeholt; die Produktion kam offenbar nur tröpfchenweise in Gang. In Caterham angelangt, mussten 2 von 3 Motoren nochmals überarbeitet werden, da die Qualität sehr zu wünschen übrig ließ. Insgesamt wurden wohl nur 41 Caterhams mit VTA Motoren und mit „Caterham“ beschrifteten Ventildeckeln gebaut, allerdings gab es trotzdem immer wieder Klagen über gebrochene Nockenwellen, Öllecks und defekte Zahnriemen (der Lotus Twin Cam hatte eine Steuerkette). Diese 41 Autos wurden über einen Zeitraum von 4 Jahren von 1981-85 gebaut.

Allerdings wurden einige Motoren auch später von Kunden in ihren S3 verbaut. Anfangs brachte der VTA es auf 140 PS, bald darauf gab es eine Turboversion mit 155 PS und schließlich entwickelte Vegantune einen „Big Valve“ 1700 mit 160 PS. Bei den Vergasern blieb es bei 40DHLA Dellortos. 1983 schließlich brachte Vegantune dann den „Evante“ als Ersatz für den (1975) inzwischen eingestellten Lotus Elan auf den Markt, worüber Lotus offenbar nicht gerade glücklich war.

Den VTA verkauften Robinson und Sisme nicht nur an Caterham, sondern beispielsweise auch an Alan Mann Racing und an den SCCA (Sports Car Club of America) für ihre Formula Atlantic und nicht zuletzt an Ford als Rallyemotoren.

Der Evante erwies sich schließlich als Grabstein für Vegantune - die Entwicklungskosten und andere Probleme führten zum Verkauf an die Fleur de Lys Automobile Manufacturing Limited, ein Kit Car-Hersteller aus Newark-on-Trent, im Jahr 1991. Die Rechte am VTA wiederum wurden an einen Rob Morley verkauft, der den Motor noch ein paar Jahre weiter entwickelte. 1994 ging dann auch Fleur de Lys in Liquidation.

Robinson and John Sisme, escaped the impending demise of B.R.M. a few years later by jointly founding the company Vegantune in 1965 in Cradge Bank, Spalding, just under 20 kilometres from Bourne. At B.R.M., Robinson had been responsible for building Graham Hill's racing engines, among other things. He was also a Lotus enthusiast and a big fan of the Elan, which he later resurrected in modified form as the 'Evante' in his own production.

After Lotus pulled the plug on the Twin Cam in 1976, Lotus announced that it would supply Vegantune with parts to guarantee the construction of further engines, as agreed in the licence agreement with Caterham. Production began there in 1977, but by 1978 Lotus had run out of engine blocks and David Wakefield had to supply Vegantune with 1600 blocks in order to continue receiving engines. Soon after, the cylinder heads were also exhausted, but Caterham obtained the moulds from Lotus and was able to cast at least 53 more heads before the foundry closed down. Robinson decided to build his own twin cam engine, as his company had already remanufactured around 300 engines for Lotus and Caterham. He used a Ford 225E block and designed his own cylinder head, which was inspired by Cosworth's BDA and Alfa Romeo's twin cam engine, among others. Caterham apparently contributed to the development costs.

This VTA (Vegantune Type A) sold very well, but suffered from a number of teething problems. The engines were collected piece by piece (up to three at a time) by Caterham in private cars in Spalding; production apparently only got off the ground very slowly. Once they arrived at Caterham, two out of



**Caterham Vegatune**



**Vegatune-Motor  
Vegatune engine**

three engines had to be reworked because the quality left much to be

desired. A total of only 41 Caterhams with VTA engines and valve covers labelled 'Caterham' were built, but there were still repeated complaints about broken camshafts, oil leaks and defective timing belts (the Lotus Twin Cam had a timing chain). These 41 cars were built over a period of four years from 1981 to 1985. However, some engines were also installed in customers' S3s at a later date. Initially, the VTA produced 140 hp, but soon after, a turbo version with 155 hp was introduced, and finally, Vegantune developed a 'Big Valve' 1700 with 160 hp. The carburetors remained 40DHLA Dellortos. In 1983, Vegantune finally launched the Evante as a replacement for the Lotus Elan (1975), which had since been discontinued, a move that Lotus was apparently not particularly happy about.

Robinson and Sisme sold the VTA not only to Caterham, but also to Alan Mann Racing and the SCCA (Sports Car Club of America) for their Formula Atlantic cars, and last but not least to Ford as rally engines.

The Evante ultimately proved to be the death knell for Vegantune - development costs and other problems led to its sale to Fleur de Lys Automobile Manufacturing Limited, a kit car manufacturer based in Newark-on-Trent, in 1991. The rights to the VTA were sold to Rob Morley, who continued to develop the engine for a few more years. In 1994, Fleur de Lys also went into liquidation.



**Vegantune Evante**

# 20 Jahre, zwei Leben und 280.000 Kilometer

Story und Bilder von Andreas Seydell

Von Fehlzündungen, Gullideckeln und der grünen Revolution: Ein Blick in den Blog von myCaterham.de



**April 2005, Abholung in Neuwied bei Hoffmann & Rink**  
*April 2005, pickup in Neuwied at Hoffmann & Rink*

Es gibt Autos, die man besitzt, und es gibt Autos, die man lebt. Wer glaubt, einen Caterham zu fahren, sei eine rationale Entscheidung, der hat noch nie versucht, im April bei Schneereggen mit einer dauerhaft heizenden Fußraumheizung nach Spa zu fahren. Es sind genau diese Geschichten – die Mischung aus klammen Fingern, ölverschmierten Händen, dem Rausch der Beschleunigung und den Momenten, in denen das Herz kurz aussetzt –, die ich seit zwei Jahrzehnten auf meiner Website myCaterham.de festhalte.

Was als digitales Tagebuch begann, um Wartungsintervalle und Ausfahrten zu notieren, ist heute ein umfangreiches Archiv einer Seven-Leidenschaft. Es ist eine Geschichte von Resilienz, technischer Evolution und einer Zahl am Ende, die in der Sportwagenwelt fast surreal wirkt.

## Die Lehrjahre: Eine Hassliebe beginnt

Wir schreiben das Jahr 2005. Es ist der 1. April. Ein Datum, das in meinem Kalender rot angestrichen war: Die Abholung bei Hoffmann & Rink. Die

erste Ausfahrt ist für jeden Seven-Piloten ein heiliger Moment. Alles ist direkt, ungefiltert, laut. Doch wie das Leben (und der englische Kleinserienhersteller)



**Am Hockenheimring der Vergleich: S3 zu SV**  
*Comparison at the Hockenheimring: S3 versus SV*

ler) so spielt, gehört zum Seven-Fahren auch das Schrauben.

Schon in den ersten Wochen lernte ich die „Britishness“ meines neuen Begleiters kennen. Mal war es ein mysteriöses Motorruckeln, das Experten vor Rätsel stellte und genauso unlogisch verschwand, wie es gekommen war. Mal fiel das Abblendlicht aus, einfach so. Und dann war da dieser Trip nach Spa: „Morgens heizt die Heizung schön – mittags heizt sie immer noch, auch wenn alles zu ist“, notierte ich im Blog. In diesen Momenten entscheidet sich, ob man Seven-Fahrer bleibt oder sich doch wieder einen geschlossenen Kombi kauft. Ich blieb. Man wächst nicht an den perfekten Kilometern auf der Landstraße, sondern an denen, die man sich gegen die Technik und die Elemente erkämpfen muss.

## Der Gullideckel des Schicksals

Doch die junge Idylle währte nur zwei Jahre. Im Juni 2007 änderte sich alles mit einem dumpfen, metallischen Schlag. Ein harmloser Einkaufsbummel in Wiesbaden endete abrupt, als ein

# 20 years, two lives, and 280,000 kilometers

Story and photos by Andreas Seydell

From the first misfire to the Moselle tour: A look at the blog entries on myCaterham.de



**Mit Sybille im Caterham bis nach Spa-Francorchamps**  
*With Sybille in the Caterham to Spa-Francorchamps*

There are cars that you own, and then there are cars that you live. Anyone who believes that driving a Caterham is a rational decision has clearly never tried heading to Spa in April, amidst sleet and snow, with a footwell heater that refuses to turn off. It is precisely these stories—the mix of frozen fingers, oil-stained hands, the rush of acceleration, and those heart-stopping moments—that I have been documenting for two decades on my website, myCaterham.de.

What began as a digital diary to track service intervals and road trips has evolved into an extensive archive of „Seven“ passion. It is a story of resilience, technical evolution, and a final figure that seems almost surreal in the world of sports cars.

## The Formative Years: A Love-Hate Relationship Begins

The year is 2005. It's the 1st of April—a date circled in red on my calendar: collection day at Hoff-

mann & Rink. That first drive is a sacred moment for any Seven pilot. Everything is direct, unfiltered, and loud. But as life (and British low-

volume manufacturers) would have it, owning a Seven means learning to use a spanner. Within the first few weeks, I became well-acquainted with my new companion's „Britishness.“ One moment it was a mysterious engine judder that baffled the experts and vanished as illogically as it had appeared. The next, the dipped beams would fail, just because. And then there was that trip to Spa: „In the morning, the heater is lovely—by midday, it's still blasting out heat, even when it's shut off,“ I noted in the blog. These are the moments that decide whether you stay a Seven driver or go back to a sensible estate car. I stayed. You don't grow through the perfect miles on a B-road; you grow through the ones you fight for against the tech and the elements.

## The Manhole Cover of Destiny

However, this early idyll lasted only two years. In June 2007, everything changed with a dull, metallic thud. A harmless shopping trip



**365 Tage im Jahr Caterham fahren heißt ...**  
*Driving a Caterham 365 days a year means...*

hochstehender Gullydeckel zum „Töter von KH-RC120 I“ wurde.

Auf dem Blog dokumentierte ich den Schmerz nüchtern als „Der zweite – richtige – Unfall“.

Das Chassis war verzogen, die Geometrie zerstört. Der Traum schien vorerst ausgeträumt. Für viele wäre das der Moment der Vernunft gewesen. Ein Totalschaden durch ein Stück Straßeninfrastruktur? Ein Zeichen, aufzuhören. Nicht so für uns. Der Verlust entfachte erst recht das Feuer.

**Mission England: Ein One-Way-Ticket ins Glück**

Nur wenige Monate später, im Oktober 2007, stand ich morgens um 06:00 Uhr am Düsseldorfer Flughafen. In der Tasche ein One-Way-Ticket, im Kopf eine Mission: KH-RC 120 II.

Ich entschied mich gegen eine Lieferung. Ein Caterham muss abge-



**Auch der Hockenheimring wurde gestestet**  
*The Hockenheimring was also tested.*



**Schuld am Tod von KH-RC 120 I war ein Gullydeckel**  
*A gully cover was to blame for the death of KH-RC 120 I*

*I decided against having it delivered. A Caterham must be collected—ideally from the place where it was born. The story of that collection reads like an adventure novel: arriving on the island, the first encounter with the successor, the handing over of the keys.*

*The drive back was the first true test for the new machine—and the driver. Anyone who has ever ferried a Seven hundreds of miles across motorways and through foreign countries knows: it's not a journey, it's work. But it's the finest work in the world. When I finally rolled onto my courtyard and the „die-hard fans“ turned up for the inspection, one thing was certain: the Seven virus cannot be cured by a bit of twisted metal. It only mutates and grows stronger.*



**Abholung des KH-RC 120 II in Dartford bei David Ridley**  
*Pick up the KH-RC 120 II in Dartford from David Ridley*

Caterham ein vertrauter, gelber Anblick auf den Straßen und Treffen des Clubs. Er sammelte Kilometer, Patina und Geschichten. Doch Stillstand ist Rückschritt. Ein Seven ist nie „fertig“. Im Dezember 2022 startete in der heimischen Garage ein Großprojekt, das das Erscheinungsbild des Wagens radikal verändern sollte. Unter dem Motto „Neuer Lack“ begann die Transformation.

Wer meinen Blog verfolgt, weiß, dass „Lackierung“ hier nicht bedeutete, den Wagen einfach bei einem Lackierer abzugeben. Es war ein Winterprojekt voller Hingabe. Es ist ein Prozess der Demontage: Scheinwerfer ab, Kotflügel runter, Aufkleber entfernen. Weg vom gewohnten, grellen Gelb, hin zu einem tiefen, klassischen Grün. Es war ein Reifeprozess. Als der Wagen im Frühjahr 2023 erstmals in seinem neuen grünen Gewand in der

*in Wiesbaden came to an abrupt end when a protruding gully cover became the „Slayer of KH-RC120 I.“*

*On the blog, I documented the pain matter-of-factly as „The second—real—accident.“*

*The chassis was twisted, the geometry destroyed. For a moment, the dream seemed over. For many, this would have been the voice of reason speaking: a total loss caused by a piece of road infrastructure? A sign to call it quits. Not for us. If anything, the loss only fanned the flames.*

**Mission England: A One-Way Ticket to Happiness**

*Just a few months later, in October 2007, I found myself at Düsseldorf Airport at 6:00 AM. In my pocket, a one-way ticket; in my mind, a mission: KH-RC 120 II.*



**Roadhog '08 - vom CL7 organisiert, Start auf dem Parkdeck in Caterham (Stadt)**  
*Roadhog '08 – organised by CL7, starting at the car park in Caterham (town)*

holt werden, idealerweise dort, wo er geboren wird. Die Geschichte dieser Abholung liest sich wie ein Abenteuerroman. Die Ankunft auf der Insel, der erste Kontakt mit dem Nachfolger, die Übergabe der Schlüssel.

Die Rückfahrt auf eigener Achse war die erste Bewährungsprobe für die neue Maschine – und für den Fahrer. Wer einmal einen Seven hunderte Kilometer über Autobahnen und durch fremde Länder überführt hat, weiß: Das ist keine Reise, das ist Arbeit. Aber es ist die schönste Arbeit der Welt. Als ich endlich zu Hause auf den Hof rollte und die „eingefleischten Fans“ zur Begutachtung kamen, war klar: Der Seven-Virus lässt sich nicht durch Kaltverformung heilen. Er mutiert nur und wird stärker.

**Die Evolution: Von Gelb zu Grün**

Über ein Jahrzehnt lang war der



**Unerwartetes Event-Ende: Radlager vorne bei 25.000 km**  
*Unexpected end to the event: front wheel bearing at 25,000 km*



**Winterausstattung**  
*winter kit*

**Evolution: From Yellow to Green**

*For over a decade, the Caterham was a familiar, yellow sight on the roads and at club meetings. It gathered miles, patina, and stories. But to stand still is to regress; a Seven is never truly „finished.“ In December 2022, a major project began in my garage that would radically change the car's character. Under the motto „New Paint,“ the transformation commenced.*

*Anyone who follows my blog knows that „painting“ didn't just mean dropping the car off at a bodyshop. It was a winter project born of pure dedication—a process of total stripping: headlamps off, wings removed, stickers gone. Moving away from the familiar, loud yellow towards a deep, classic green. It was a coming-of-age process.*

*When the car stood in the sun*

Sonne stand, war es fast, als stünde dort ein drittes Auto – reifer, edler, aber unter der Haube immer noch mit dem wilden, unverwüstlichen Herzen von damals.

#### Mosel, Gemeinschaft und der Klang der Freiheit

Schnellvorlauf ins Jahr 2025. Der „neue“ grüne Seven ist längst etabliert, und ich optimiere weiter. Jüngst berichtete ich unter dem Titel „Noch mehr Gelb“ von neuen Akzenten – ein kleiner visueller Kontrapunkt zum ernsten Grün, ein Augenzwinkern an die Vergangenheit.

Doch ein Caterham ergibt nur Sinn in der Bewegung, und noch mehr Sinn in der Gruppe. Das Jahr 2025 stand ganz im Zeichen der Gemeinschaft, etwa bei der „CCC Moseltour 2025“ im Juli. Es gibt wohl kaum ein Terrain, das besser für unsere Autos geeignet ist: Enge Windungen entlang der Weinberge, der Sound des Auspuffs, der von den steilen Felswänden widerhallt, und das kollektive Grinsen beim Tankstopp. Auf myCaterham.de liest sich das nicht wie ein nüchterner Reisebericht, sondern wie eine Liebeserklärung an das analoge Fahren. Es geht um das „Wir“-Gefühl, wenn eine Kolonne von Sevens durch die Dörfer zieht und Passanten nicht den Kopf schütteln, sondern den Daumen heben.

#### Das Fazit: 280.000 Kilometer

Wenn man mich heute fragt, was die Essenz dieser 20 Jahre ist, dann erzähle ich nicht nur von Touren, Pannen oder Lackierungen. Ich nenne eine Zahl, die in der Welt der Liebhaberfahrzeuge fast absurd, ja geradezu unmöglich wirkt:

280.000 Kilometer.

Lass diese Zahl kurz auf Dich einwirken. In einer Zeit, in der viele Sportwagen als „Garage Queens“ ihr



Wenn waschen, dann aber richtig und überall  
When washing, do it properly and everywhere



Als Beatles-Fan muss man auch hier hin (Liverpool)  
As a Beatles fan, you have to go here too (Liverpool)



Rückfahrt aus England mit ein paar Büchsen Bier in der IKEA-Einkaufstasche, fest verzurrt  
Return journey from England with a few cans of beer in an IKEA shopping bag, securely tied down.

Dasein staubfreien unter Planen fristen und kaum 2.000 Kilometer im Jahr sehen, um den Wiederverkaufswert zu schonen, habe ich das Äquivalent von sieben Erdumrundungen im offenen Cockpit zurückgelegt.

Jeder dieser Kilometer erzählt eine Geschichte. Vom Weg zur Arbeit, der zur Sonderprüfung wird. Vom Urlaub, bei dem der Weg das einzige Ziel ist. Und von der tiefen Zuverlässigkeit einer Maschine, die so simpel ist, dass sie ewig hält, wenn man sie nur richtig liebt. Mein Caterham und ich sind der ultimative Beweis dafür, dass diese Autos nicht zum Anschauen gebaut wurden. Sie wurden gebaut, um gefahren zu werden. Bis zum Horizont und immer weiter.

Und wenn ich so nachdenke, habe ich das Gefühl: Die ersten 300.000 km werden nur das Aufwärmtraining gewesen sein. ●



Wenn es etwas zu reparieren gibt ...  
If there is something to repair...



Beim italienischen Seven-Club am Mittelmeer  
At the Italian Seven Club on the Mediterranean

for the first time in spring of 2023, wearing its new green coat, it was almost as if a third car had been born—more mature, more refined, but beneath the bonnet, still possessing that wild, indestructible heart of old.

#### Moselle, Community, and the Sound of Freedom

Fast forward to 2025. The „new“ green Seven is well-established, and I continue to optimise. Most recently, I shared an update titled „Even More Yellow,“ featuring new accents—a small visual counterpoint to the serious green, a nod to the past.

But a Caterham only makes sense in motion, and even more so in a pack. The year 2025 was all about community, such as the „CCC Moselle Tour 2025“ in July.



Neuer Caterham? Nein, nur neuer Lack  
New Caterham? No, just new paintwork

There is arguably no better terrain for our cars: tight twists through the vineyards, the bark of the exhaust echoing off steep rock faces, and the collective grins at the petrol station.

On myCaterham.de, this reads less like a dry travel report and more like a love letter to analogue driving. It's about that sense of „we“ when a convoy of Sevens winds through villages, and passers-by don't shake their heads but give a thumbs-up instead.

#### The Bottom Line: 280,000 Kilometres

If you ask me today what the essence of these 20 years is, I won't just tell you about the tours, the breakdowns, or the paint jobs. I'll give you a number that, in the world of enthusiast cars, seems almost absurd—even impossible:

280,000 kilometres.

Let that number sink in for a moment. In an era where many sports cars exist as „garage queens“ under dust-free covers, barely seeing 2,000 kilometres a year to protect their resale value, I have covered the equivalent of seven times around the earth in an open cockpit.

Every one of those kilometres tells a story. From the commute to work that turns into a special stage, to the holiday where the road is the only destination. And of the deep reliability of a machine that is so simple it lasts forever—if you only love it enough. My Caterham and I are the ultimate proof that these cars weren't built to be looked at. They were built to be driven. To the horizon and beyond.

And when I think about it, I get the feeling: the first 300,000 km will be really just the warm-up. ●

# Veranstaltungskalender 2026

## APRIL

Samstag, 28. März bis Montag, 6. April

● BIG TEST DRIVE bei CATERHAM Nürburgring

Dienstag, 7. April

✔ DiensTalk, 20 - 22 Uhr\*

Samstag, 11. April

● SMRC: Teilemarkt zur Saisonöffnung in Kuppenheim

Samstag, 18. April

● SMRC: Open Pitlane: Circuit de Chenevières (F)

## MAI

Donnerstag, 7. Mai

✔ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr\*

Freitag, 8. bis Sonntag 10 Mai

● Jim Clark Revival - Hockenheim

Freitag, 15. bis Sonntag 17. Mai

● Fish & Chips Run

Samstag, 16. Mai

● SMRC: Tazio Nuvolari Circuit (I)

Dienstag, 19. Mai

● SMRC: Autodromo Internazionale del Mugello (I)

Samstag, 23. Mai

● SMRC: Misano World Circuit (I)

Donnerstag 28. bis Sonntag 31. Mai

✔ Frühlingstreffen im Hotel Rodes am Steinhuder Meer

Freitag, 29. Mai

✔ Mitgliederversammlung 2026

## JUNI

Dienstag, 2. Juni

✔ DiensTalk, 20 - 22 Uhr\*

Freitag, 3. bis Sonntag 5. Juli

● Get together Party Kumschick (?) mit Kurztripps Schweiz

Dienstag, 9. bis Samstag, 13. Juni

✔ Mille Miglia

Freitag, 19. Juni

● SMRC: Dijon-Prenois Circuit (F)

## JULI

Donnerstag, 7. Juli

✔ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr\*

Freitag, 17. bis Samstag 18. Juli

● SMCR: Circuit Park Zandvoort (NL)

## AUGUST

Samstag, 1. August

● SMCR: Hockenheimring TimeAttack

Freitag, 31. bis Sonntag, 02. August

✔ Classic Days Rittergut Birkhof

Dienstag, 4. August

✔ DiensTalk, 20 - 22 Uhr\*

Freitag, 7. August

● SMCR: Circuit de Spa-Francorchamps

Freitag, 07. bis Sonntag, 09. August

● Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

Samstag, 15. bis Sonntag, 16. August

● Airshow & Racing - Zweibrücken

## SEPTEMBER

Donnerstag, 3. September

✔ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr\*

Samstag, 5. September

● SMRC: Open Pitlane: Circuit de Chambley (F)

## OKTOBER

Dienstag, 6. Oktober

✔ DiensTalk, 20 - 22 Uhr\*

Samstag, 10. Oktober

● SMRC - Anneau du Rhin (F)

## NOVEMBER

Donnerstag, 5. November

✔ DonnersTalk, 20 - 22 Uhr\*

## DEZEMBER

Dienstag, 1. Dezember

✔ DiensTalk, 20 - 22 Uhr\*

## WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

● [caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/](https://caterham.de/drift-experience-am-nuerburgring/)

2024 MOTORSPORT CALENDER

● [caterhamcars.com/en/motorsport/championships](https://caterhamcars.com/en/motorsport/championships)

CST Trophy

● [www.cst-trophy.de/start/termine/](https://www.cst-trophy.de/start/termine/)

Seven-Treffen

● [www.lscd.de - Termine](https://www.lscd.de - Termine)

Seven-Treffen

● [www.lsos.ch - Termine](https://www.lsos.ch - Termine)

Freies Fahren

● [www.seven-ig.de - Termine](https://www.seven-ig.de - Termine)

Seven-Motorsport

● [www.smrc-eurocup.com/events](https://www.smrc-eurocup.com/events)

Caterham & Lotus Seven Club

● <https://www.caterhamlotus7.club/events>

Oldtimer Trackdays

● [www.oldtimertrackdays.de](https://www.oldtimertrackdays.de)

\*) Link siehe [forum.caterhamcar.club](https://forum.caterhamcar.club)

# Perfektioniere dein Fahrerlebnis! Dein Caterham, unsere Leidenschaft

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

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

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



## Unsere Services

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

## Weitere Dienstleistungen:

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

Hast Du noch weitere Veranstaltungen für Caterham und Lotus Seven?  
Dann maille sie an [info@CaterhamCar.Club](mailto:info@CaterhamCar.Club)

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

