



# CATERHAM



# SEVEN 340



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



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



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



LARS HOFFMANN  
SPA - LA SOURCE

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

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

## Impressum:

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

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

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe / Editorial deadline for the issue  
No. 49 - Januar 2024: 10. Dezember 2023

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

Auflage / Circulation: 300 Exemplare

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

© 2023 Herausgeber / Publisher

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

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

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

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

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

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

## Inhalt:

3. Platz in der CATERHAM 310/R Championship .....	4
Zur Lage der Nation.....	7
CATERHAM am NÜRBURGRING .....	10
50 Years of Caterham - die Tour 2023 .....	14
Andy's Blog.....	16
Das Seven - Tagebuch.....	16
News and Events.....	18
Mitgliederversammlung 2023.....	18
Frühlingstreffen 2024.....	18
Was passiert mit unseren Passenger Rides 2024?.....	19
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder .....	19
Super Seven - aktuell? ;-).....	20
„Gentlemen, start your engines!“ oder Track Day am Nürburgring ..	22
CSR Hintere Radaufhängungen.....	24
Bis das Außenthermometer streikt .....	28
Der Albtraum mit den Abschleppdiensten .....	30
Veranstaltungskalender 2023/24 .....	38

**Cover:** Das neue Home von Caterham Deutschland



Der Caterham Car Club e.V. unterstützt die



Stiftung  
für schwerstkranke Kinder

# CATERHAM - NEWS - TICKER

## 3. Platz in der CATERHAM 310/R Championship

Bericht und Fotos von Caterham Deutschland

Am Wochenende 02./03. September sicherte sich Lars Hoffmann nach einem dramatischen Rennwochenende mit zahlreichen Besuchern anlässlich des 50. Jubiläums von CATERHAM CARS auch aus Deutschland mit seinem bekannten MOTUL - CATERHAM den 3. Platz in der CATERHAM 310/R Championship.

Der Konkurrent auf die Meisterschaft JACK SALES ist mit einem komfortablen Punktevorsprung nach DONINGTON gereist.

Der Gewinn der Meisterschaft war für Lars nur noch theoretisch und nicht aus eigener Kraft möglich.

Daher haben wir uns auf die Sicherung des 2. Platzes fokussiert.

Nachdem Jack SALES als Meisterschaftsführender dann auch recht konservativ im ersten Rennen auf Ankommen gefahren ist und auf Platz 4 ankam, war klar, wer die Meisterschaft gewonnen hatte.

Im 2. Rennen ging es für LARS dann darum, seinen 6 Punktevorsprung für den 2. Platz in der Meisterschaft vor Taylor o'Flanagan sicher ins Ziel zu bringen.

Leider wurde Lars auf einem sicheren Podiumsplatz von Harry Cook an einer extrem schnellen Rechtskurve unglücklich am Hinterrad getroffen, was zu einem enormen Abflug mit 3 Drehern führte und wobei noch sein Freund Andrew Murgatroyd an der Vorderachse getroffen wurde.

Mit krummer Lenkung kämpfte er sich noch auf Platz 30 liegend zurück auf die Strecke, konnte aber nur noch auf 26 vorfahren in den



verbleibenden 3 Runden.

CATERHAM CARS mit DARREN und ALEX haben Lars' Auto innerhalb nur 1 Stunde nach dem Rennen wieder gerade auf die Räder gestellt, sodass er für den letzten Einsatz des Jahres antreten konnte. Dafür gilt unser herzlicher DANK.

Die Rennmechaniker und Ingenieure aller Teams und das von CATERHAM CARS leisten an der Strecke unglaubliche Arbeit, um ihre Schützlinge immer wieder zum nächsten Lauf im Rennen zu halten.

Meine Ansage an LARS war nun „Du musst als 26ster starten und wenn Flanagan auf P2 liegt, wovon Du mindestens 6ster werden.“

Ich wusste, dass er das kann, da wir das schon einige Male in den

letzten Jahren so machen mussten.

Ich hatte den Eindruck, dass es ihm sogar Spaß gemacht hat. Das gesamte Feld kennt LARS seit der ACADEMY und weiß, dass es wenig Sinn macht, mit ihm um den einen Platz zu kämpfen.

Genau in der letzten Runde war Lars 6ter und Flanagan 2ter.

Somit war bei Zieldurchfahrt die Freude über den 2. Platz in der Meisterschaft groß.

Dann wunderte ich mich jedoch, warum LARS als 11ter in der Ergebnisliste geführt wurde, bis ich hörte, dass er eine 5 Sekunden-Strafe bekommen hatte wegen Missachtung der TRACK LIMITS.

Immerhin hatte LARS die schnellste Rennrunde und auch noch den RUNDENREKORD.

Da dieser das letzte Mal mit

## 3rd Place in the CATERHAM 310/R Championship

On the weekend of 02/03 September, Lars Hoffmann secured 3rd place in the CATERHAM 310/R Championship with his well-known MOTUL - CATERHAM after a dramatic race weekend with numerous visitors on the occasion of the 50th anniversary of CATERHAM CARS, also from Germany.

Championship rival JACK SALES travelled to DONINGTON with a comfortable points lead.

Winning the championship was only theoretically possible for Lars and not by his own efforts.

Therefore we concentra-

ted on securing 2nd place. After championship leader Jack SALES drove conservatively in the first race and finished 4th, it was clear who had won the championship.

The second race was all about LARS holding on to his 6 point lead for 2nd place in the championship ahead of Taylor O'Flanagan.

Unfortunately, Lars, who was in a safe podium position, was hit on the rear wheel by Harry Cook in an extremely fast right-hander, causing him to spin 3 times and his friend Andrew Murgatroyd also hit him on the front axle.

He battled his way back on to the track in 30th place, but could only make up 26th place in the remaining 3 laps.

CATERHAM CARS with DARREN and ALEX straightened Lars' car within 1 hour of the race so that he could take part in the last race of the year. Our heartfelt THANKS go out to them.

The race mechanics and engineers of all the teams and that of CATERHAM CARS do an incredible job at the track to keep their charges in the race for the next round.

My message to LARS was: „You have to start from 26th place and if Flanagan is in P2, which he was, you have to finish at least in 6th place. I knew he could do that because we have had to do it several times in recent years.“

I had the impression that he even enjoyed it. The whole field knows LARS since the ACADEMY and knows that it makes little sense to fight with him for a place. On the last lap Lars was 6th and Flanagan was 2nd. So when we crossed the finish line we were very happy with

2nd place in the championship. Then I wondered why LARS was listed as 11th in the standings, until I heard that he had received a 5 second penalty for disregarding the TRACK LIMITS.

After all, LARS had the fastest race lap and also the LAP RECORD. As this was the last time AVON

Deutsche Festivalbesucher anlässlich des 50. Jubiläums von CATERHAM CARS in DONINGTON vor unserer „BOX“



# CATERHAM - NEWS - TICKER

AVON-Reifen gefahren wurde, bedanken wir uns ganz herzlich für die langjährige Betreuung an der Rennstrecke und für den immer guten Reifen, den man uns mitbrachte.

Wir bedauern sehr, dass AVON die Produktion in UK aufgeben muss.

SCHADE, aber Lars hat mal wieder gezeigt, was er kann und die vielen Fans, die aus Deutschland angereist waren, hatten Ihre Freude.

Unser Sponsor MOTUL hatte den Vorteil, dass er häufig im TV-Bild war und somit die mediale Aufmerksamkeit hatte.

3. Platz in dieser extrem wettbewerbsfähigen CATERHAM-Meisterschaft ist jedoch auch ein sehr sehr gutes Ergebnis und macht uns hoffnungsvoll, es im nächsten Jahr wieder anzugehen.

*tyres were used, we would like to thank them for their many years of support at the track and for the good tyres they have always given us.*

*We are very sorry to hear that AVON will be ceasing production in the UK.*

*It's a shame but once again the car showed what it can do and the many fans who travelled from Germany had a great time.*

*Our sponsor MOTUL had the advantage of being on TV a lot and so had the media attention.*

*3rd place in this very competitive CATERHAM championship is also a very good result and gives us hope to do it again next year.*

> SPONSOREN WELCOME

> SPONSORS WELCOME

## Zur Lage der Nation

Eine Story von Michael Calvert, Editor Lowflying

Da bei Caterham derzeit so viel los ist, nutzte Lowflying die Gelegenheit, sich beim Festival of Speed von Chief Commercial Officer David Ridley informieren zu lassen.

**Hallo David. Bei so viel Neuem weiß ich gar nicht, ob ich Caterham Cars überhaupt noch wieder-erkenne! Was denkst du, was sich alles verändert hat?**

Ja, es hat sich auf jeden Fall einiges getan! Das Unternehmen hat sich in den rund 20 Jahren, in denen ich dabei bin, enorm verändert; wir haben uns von einem kleinen Familienbetrieb für Bausätze zu dem entwickelt, was wir heute sind: ein weltweit anerkanntes Automobilunternehmen.

**Und wie lief es bisher am FOS-Stand?**

Es war absolut unerbittlich. Zumeist kann man sich kaum bewegen aufgrund der Menge an Leuten, sowohl Enthusiasten, die sehen wollen, was wir auf den Markt bringen, als auch Mitgliedern der internationalen Presse. Wir haben am ersten Messtag mehr Anfragen erhalten als normalerweise während der gesamten vier Tage des Festival of Speed.

**Ihr habt für das Projekt V nur Anmeldungen erhalten, aber keine Anzahlungen, ist das richtig?**

Ja, das war eine strategische Entscheidung. Wir wollten niemanden in die Irre führen, indem wir den Eindruck erwecken, das Projekt sei weiter fortgeschritten, als es tatsächlich ist. An diesem Wochenende geht es vor allem darum, das Konzept zum ersten Mal zu zeigen und zu sehen, wie die Leute reagieren. Wir sind überzeugt, dass wir ein sehr solides Geschäftsmodell haben und dass wir die Mittel für den nächsten Schritt aufbringen können, aber zuerst müssen wir den Markt testen, und ge-

## State of the nation

*With so much going on at Caterham at the moment, Lowflying took the opportunity to get an update from Chief Commercial Officer David Ridley at the Festival of Speed.*

**Good afternoon David. With so much that's new, I'm not sure I quite recognise Caterham Cars at the moment! How do you feel about everything that's been going on?**

*Yes, there's certainly been quite some progress! The business has changed immeasurably in the 20 or so years that I've been with the firm; we've grown from a small, family-owned kit car business to what is now a globally-recognised car company.*

**And how's it been on the FOS stand so far?**

*It's been utterly relentless. Most of the time you just can't move for the number of people, both enthusiasts who want to see what we're launching and members of the international press. We took more enquiries on the first day of the show that we typically do over the full four days of the Festival of Speed.*

**You were only taking registrations of interest in Project V rather than actual deposits, is that right?**

*Yes, that was a strategic decision that we made. We didn't want to mislead anyone by suggesting that the project is further along than it is. This weekend is all about showing the concept for the first time and gauging people's reaction. We believe we have a very solid business case and that we can go out and source the funding to take it to the next step, but you have to start by testing the market and that is what we are doing. We think*

# SAVE THE DATE

## 10.-28.01.24

  
**LICENSE  
on ICE**

# CATERHAM - NEWS - TICKER

nau das tun wir jetzt. Wir gehen davon aus, dass wir im neuen Jahr in der Lage sein werden, Einlagen entgegenzunehmen.

**Als ob eine große Ankündigung nicht schon genug wäre, gibt es auch noch den EV Seven ...  
Wenn Sie wählen müssten, welches Projekt ist Ihrer Meinung nach kurzfristig das wichtigste für Caterham?**

Ohne Zweifel das Projekt V. Wenn wir dieses Auto heute hätten, könnten wir es ohne Zweifel verkaufen. Die Nachfrage nach einem elektrischen Seven ist heute noch nicht so groß - es gibt keine Schlange von Leuten, die außerhalb des Händlernetzes danach fragen, aber die Zeit wird kommen, wenn diese Nachfrage da sein wird; wir müssen die Reise dorthin jetzt beginnen, und das ist genau das, was wir tun. Aber die Leute müssen verstehen, dass wir uns weiterhin voll und ganz dem Seven widmen; ich möchte nicht, dass jemand denkt, wir würden den Seven aus den Augen verlieren, nur weil wir ein anderes Konzept auf den Markt bringen.

**Ich habe gesehen, dass eine separate Firma — Caterham Evo — gegründet wurde, die sich um alles kümmert, was mit dem Projekt V zu tun hat. Was ist der Grund dafür?**

Es ist einfach ein vernünftiger und pragmatischer Weg, die Dinge anzugehen. Die Investitionen, die notwendig sind, um Project V auf den Markt zu bringen, werden beträchtlich sein. Daher ist es sinnvoll, es als separate Finanzierungsgesellschaft zu führen, um sich auf das Kerngeschäft konzentrieren zu können.

**Wie läuft die Umstellung von Caterham auf ein komplettes Händlernetz und der Umzug in neue Räumlichkeiten?**

Die Schließung von Gatwick wird zweifellos für einige eine schmerzhaft Erfahrung sein, und es wird Mitarbeiter geben, deren Leben dadurch beeinträchtigt wird - mich eingeschlossen! Die gute Nachricht ist, dass wir viele der Mitarbeiter, deren Aufgaben betroffen sind, versetzen konnten. Wir hoffen, dass einige von ihnen zu HWM, unserem neuen Händler im Süden, wechseln werden, was aus Sicht des Wissenstransfers großartig sein wird. HWM wird am 1. September den Betrieb aufnehmen, und wir werden Caterham Gatwick Ende September schließen. Im November müssen wir das Gebäude in Gatwick vollständig räumen, aber es wird einige Zeit dauern, bis wir es wieder in seinen ursprünglichen Zustand versetzt haben und die Schlüssel zurückgeben können.

**Es ist schön, das Aufgebot von Führungskräften von VT Holdings an diesem Wochenende in Goodwood zu sehen.  
Was haben sie in Großbritannien gemacht, außer den EV Seven den Berg hinauf zu fahren?**

Der CEO von VT Holdings, Kazuho Takahashi, war die ganze Woche über hier, zusammen mit einem Großteil seines Führungsteams. Das ist ein klares Zeichen ihres Interesses an unserer Arbeit und ihrer Investition, was bei früheren Anteilseignern nicht immer der Fall war! 🟢



*we'll be in a position to take deposits in the new year.*

**As if one big announcement wasn't enough, there's also the EV Seven... If you had to choose, which project would you say is going to be the most important to Caterham in the short term?**

*Without question, it's project V. If we had that car available today, we could sell it without any doubt. There isn't the same demand for an electric Seven today — there's no queue of people outside the dealer network asking for it, but the time will come when that demand will be there; we need to start the journey towards that now, and that's exactly what we are doing. What people must understand however is that we remain completely committed to the Seven; I don't want anyone to assume that just because we're launching another concept, we're taking our eye off the ball with the Seven.*

**I see that a separate company — Caterham Evo — has been set up to handle everything to do with Project V. What's the reasoning behind that?**

*It's just a sensible and pragmatic way to approach things. The investment that will be required to bring Project V to market will be significant, so having it as a separate financial business makes entire sense so that you look after the core business.*

**How are things going with Caterham's transition towards working fully through dealer network and the move to new premises?**

*Closing Gatwick is unquestionably going to be a painful experience for some and there will be staff whose lives are impacted — mine included! The good news is that we've been able to redeploy many of the staff whose roles are being affected we're hopeful that a number will transfer over to HWM, our new dealer in the south which will be great from a knowledge transfer perspective. HWM will be up and running from 1 Sept and we be closing Caterham Gatwick at the end of Sept, which will provide a one month cross-over period. We need to be completely out of the Gatwick building in Nov, but it's going to take some time to return it to its prior condition before we hand back the keys.*

**It's good to see the contingent from VT Holdings at Goodwood this weekend. Apart from driving the EV Seven up the hill, what have they been doing in the UK?**

*VT Holdings' CEO Kazuho Takahashi has been here all this week, along with a lot of his senior management team. It's a very clear indication of their interest in what we are doing and of the investment they are making, not something that's always been the case with previous shareholders!* 🟢

# CATERHAM - NEWS - TICKER

## CATERHAM am NÜRBURGRING

## CATERHAM at NÜRBURGRING

Bericht und Fotos von Caterham Deutschland

Wir werden ab Herbst mit unserem Showroom in den NÜRBURGRING BOULEVARD umziehen.

Aktuell befinden wir uns dort in der Umbauphase und rechnen im November mit einem normalen Geschäftsbetrieb mit VERKAUF, PROBEFAHRTEN, TESTFAHRTEN, VERMIETUNG, TRACK SUPPORT, MERCHANDISING usw.

Der Standort im Ring Boulevard gibt uns unglaublich viele Möglichkeiten die Marke einem großen Publikum zugänglich zu machen.

Wir werden dort 360 Tage im Jahr vor Ort sein und Besucher aus aller Welt begeistern.

Damit gehen wir den Weg, den einige große Hersteller bereits mit ihren Flagship Stores gehen und zeigen unsere Autos genau dort, wo sie hingehören und wo wir ein großes Auto-affines Publikum antreffen.

Über 4 Mio. Besucher kommen p.a. an den Nürburgring.

Das gibt uns ungeahnte Möglichkeiten, die Marke am besten Standort Europas zu präsentieren.

Der Nürburgring hat sich in den letzten 10 Jahren aufgrund seiner enormen Investitionen zu einem großen Wirtschaftszentrum entwickelt.

Nicht nur der Motorsport trifft sich dort, sondern auch die Automobilindustrie, die Zulieferer sowie



We will be moving our showroom to NÜRBURGRING BOULEVARD in the autumn.

We are currently in the renovation phase and expect normal business with SALES, TRIALS, TEST RIDES, RENTALS, TRACK SUPPORT, MERCHANDISING, etc. in November.

The location on Ring Boulevard gives us an incredible number of opportunities to make the brand accessible to a large audience.

We will be there 360 days a year, inspiring visitors from all over the world.

In this way, we are following in the footsteps of some of the major manufacturers with their flagship stores, showing our cars exactly where they belong and where we meet a large, car-loving audience.

More than 4 million people visit the Nürburgring every year.

This gives us an unprecedented opportunity to showcase the brand at the best venue in Europe. The Nürburgring has developed into a major economic centre over the last 10 years as a result of huge investment.

It is not only a meeting place for motorsport, but also for the automotive industry, its

# CATERHAM - NEWS - TICKER



auch die vielen kleinen Spezialanbieter im Automotiv-Bereich.

Viele wichtige Unternehmen aus der Automotive Branche sind im Gewerbegebiet gegenüber dem Nürburgring angesiedelt.

Das bedeutet, dass sich die gesamte AUTOMOTIVE-Branche am Nürburgring treffen wird.

Aber auch viele andere Unternehmen wie Banken, Versicherungen usw., die ihre Meetings, Messen, Betriebsfeiern usw. am Nürburgring abhalten. Markenclubtreffen, Musik- und Sportevents wie DART-Meisterschaften, JUDO-Veranstaltungen, Boxveranstaltungen, Messen für alles Mögliche, Leichtathletik- und Radsportveranstaltungen usw. finden am Nürburgring einen großzügigen Rahmen mit großen und kleinen Hotels, vielen Restaurants, einer Diskothek, einem RING-KINO, dem MUSEUM, der Kartbahn, dem BOULEVARD und vielem mehr.

Etwa 1 Million Menschen besuchen den BOULEVARD jedes Jahr.

Der NÜRBURGRING ist der IDEALE Ort in Europa, vielleicht sogar in der WELT, um die Marke CATERHAM zu repräsentieren. Besucher aus der ganzen Welt kommen dorthin.

Natürlich extrem viele aus UK, Frankreich, Holland, und der Schweiz.

Aus China, Amerika und aus Dubai bringen Leute ihre Supercars dorthin, um eine Runde auf der Nordschleife zu fahren.

Sogar im WINTER werden dort 100!!! Ferienhäuser vermietet.

Besucher aus Ländern, in denen es keine CATERHAM-Händler gibt, wie z.B. Tschechien, Bulgarien, Türkei, Ungarn und viele Andere werden sicher glücklich sein, einmal ein solches Auto zu sehen und fahren zu dürfen.

Auch wir freuen uns über diese neue Herausforderung und werden hier berichten, sobald wir die Türen geöffnet haben.

Seien Sie gespannt!!!



suppliers and the many small specialist suppliers to the automotive industry.

Many important companies in the automotive sector are located in the industrial area opposite the Nürburgring.

This means that the entire AUTOMOTIVE sector meets at the Nürburgring.

But there are also many other companies such as banks, insurance companies, etc. who hold their meetings, trade fairs, company parties, etc. at the Nürburgring: brand club meetings, music and sports events such as DARTS championships, JUDO events, boxing events, trade fairs of all kinds, athletics and cycling events, etc.

The Nürburgring offers a generous setting with large and small hotels, many restaurants, a discotheque, a RING CINEMA, the MUSEUM, the go-kart track, the BOULEVARD and much more.

About 1 million people visit the BOULEVARD every year.

The NÜRBURGRING is the IDEAL place in Europe, if not the WORLD, to represent the CATERHAM brand. Visitors come from all over the world.

Of course there are a lot of people from the UK, France, Holland and Switzerland.

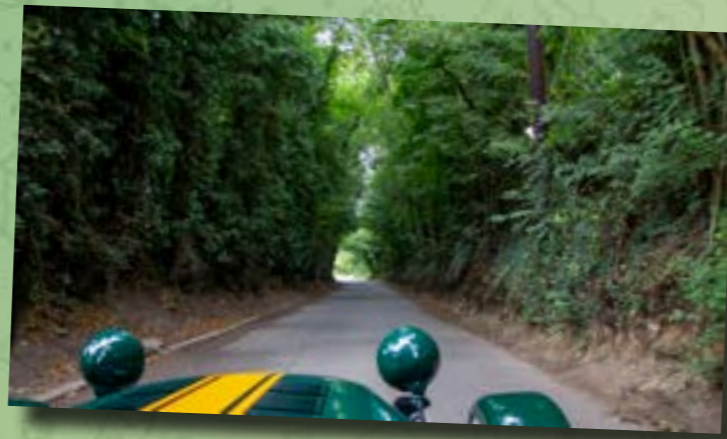
People from China, America and Dubai bring their supercars to do a lap on the Nordschleife.

Even in WINTER there are 100!!! holiday homes rented out. Visitors from countries where there are no CATERHAM dealers, such as the Czech Republic, Bulgaria, Turkey, Hungary and many others, will certainly be delighted to see and drive such a car.

We are also looking forward to this new challenge and will report here as soon as we have opened the doors.

Stay tuned!





## Andy's Blog

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



Caterham EV, Project V, 485 - wie geht es weiter mit unseren Sevens?

Werden denn noch Motoren gebaut? Nicht direkt bei Caterham, die müssen ja den Grundmotor irgendwoher kaufen.

Aber wenn es keine Motoren mehr gibt, was machen wir dann?

Ist der 485er schon der letzte der Mohikaner?

Dann nützen die ganzen Diskussionen über eFuel, Wasserstoff verbrennen oder andere Alternativen nix, wenn es keine Motoren mehr gibt.

Die Großen stellen doch alle die Produktion von Verbrennern ein - wo soll man da noch eine anständige Basis herbekommen?

Dann müssen wir doch noch die Batterien schrumpfen.

Nach Angaben des Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung hat sich in den letzten zehn Jahren die Energiedichte großformatiger, in E-Pkw eingesetzter Lithium-Ionen-Batteriezellen fast verdoppelt.

Wenn das so weiter geht, könnten wir dann 2035 genug Reichweite und 2045 dann auch wieder wenig genug Gewicht im Seven haben.

Und wer sich dann über die fehlende Geräuschkulisse beschwert ...

Was die Großen können, sollten die Jungs in Dartford doch auch hinbekommen. Hochdrehende 4-Zylinder, Dreizylinder mit Turbo, die Lautsprecher dafür sind weder groß noch schwer.

Und die fehlende Gangschaltung?

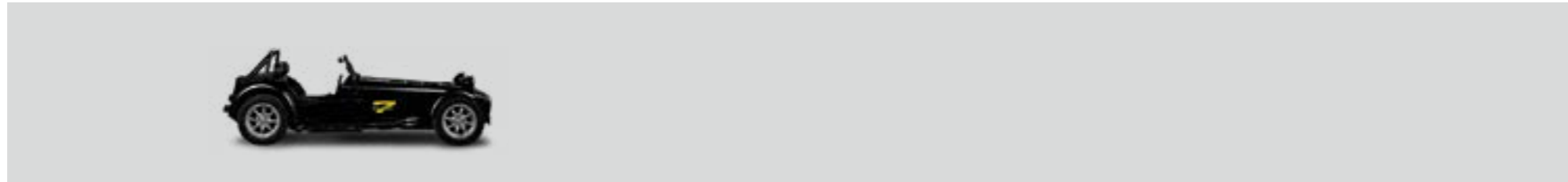
Das kann man auch simulieren, beim Turbo mit allen dazugehörigen Geräuschen, die man will.

Jedenfalls sollte ein Caterham freistehende Räder haben - nicht das der Caterham 21 kein echter Caterham ist, aber ...

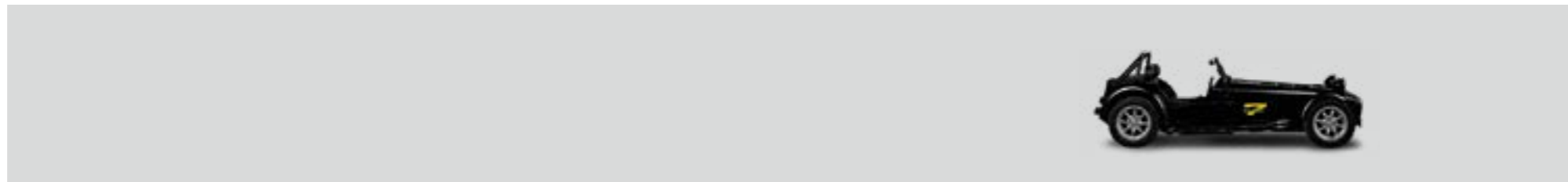
## Das Seven - Tagebuch

Von Martin Stather

Die letzten schönen Tage dieser Saison kündigen sich an und damit ist es Zeit, das Objekt automobiler Begierde mal gründlich zu reinigen und zu polieren, damit es sodann mit grünem Schlafanzug bedeckt den verdienten Winterschlaf antreten kann bzw. muss, da ich Saisonkennzeichen habe.



Okay, mal alles bereitlegen was ich brauche: Eimer, Schwamm, warmes Wasser mit Seifenlösung, Autoleder, diverse Lappen und weiche Tücher, Glasreiniger, Teerentferner (wird eher wenig gebraucht), Chrompolitur, Alupolitur, Hartwachs für die lackierten Teile. Habe ich was vergessen? Ja, eine dicke Decke, weil, einen Teil der Arbeit muss ich auf dem Boden knieend oder liegend absolvieren, da ich keine Hebebühne habe. Mein Rücken schmerzt schon im bloßen Gedanken daran jetzt schon. Also erstmal gründlich säubern, trocknen und dann folgt die wirklich anstrengende Arbeit des Polierens. Vor allem rund um die Vorderradaufhängung und unter den Auspuffrohren ist es knifflig. Ich liege auf dem Boden und arbeite über Kopf, die langen Kotflügel sind zwar hübsch aber nicht wirklich hilfreich. Nicht mal dran festhalten kann man sich. Halt, jetzt habe ich noch etwas vergessen: für die kleinen Zwischenräume hinter den Windschutzscheibenhaltern brauche ich Q-Tips, die ich meiner Frau klaue. Zum krönenden Abschluss wird der Innenraum noch akribisch ausgesaugt. Puh, fertig! Alles glänzt, ich gehe nach oben und mache mir einen Kaffee. Mit der Tasse komme ich zurück in die Garage, wo sie mir fast aus der Hand fällt. Da ist ein Dreckbatzen auf der Gummimatte im Fahrerfußraum! WER WAR DAS??? Mein Gefluhe lockt die Tochter her. Betreten guckt sie mich an. „Ich wollte nur mal kurz reinsitzen, so schön wie er jetzt ist. Ich wollte nur mal wissen, wie das ist hinter dem Lenkrad. Schließlich soll ich den doch mal erben, oder?“ Was soll man sagen. Sie macht gerade den Führerschein. Ich werfe den Staubsauger nochmal an und dann setzen wir uns ins Auto und trinken gemeinsam noch eine Tasse.



Samstagnachmittag, ich fahre noch rasch zu Aldi, um fehlenden Parmesan zu besorgen. Hinter mir biegt ein alter Fiat 500 auf den Parkplatz ein, parkt neben mir und eine junge Frau steigt aus. Wir freuen uns wechselseitig über unsere Autos (ich habe auf dem Fiat 500 meiner Mutter fahren gelernt) und machen uns Komplimente über den jeweiligen guten Zustand. Ihr Auto ist das gleiche Baujahr wie meiner, 1966. Unterschied: In ihrem Innenraum ist mehr Platz. Jetzt hat sie aber doch eine Frage. Irgendwie kommt sie mit der Schaltung nicht zurecht. Beim Runterschalten gibt es immer unschöne Geräusche. Das Problem kenne ich. Ich zeige ihr, wie es nicht mehr kracht - der Fiat hat ein nicht synchronisiertes Getriebe, also muss man Zwischengas geben. Jetzt hat sie noch mehr Spaß beim Fahren.

(to be continued)

## Dear Diary

*The last beautiful days of this season are approaching and so it is time to thoroughly clean and polish the object of automotive desire, so that it can then go into well-earned hibernation covered in green pyjamas, or rather has to, as I have seasonal number plates.*

*OK, let's get everything ready that I need: bucket, sponge, warm water with soap solution, car leather, various rags and soft cloths, glass cleaner, tar remover (not much used), chrome polish, aluminium polish, hard wax for the painted parts. Have I forgotten anything? Yes, a thick blanket, because I have to do some of the work kneeling or lying on the floor, as I don't have a lifting platform. My back already hurts just thinking about it. So first I clean it thoroughly, dry it and then the really strenuous work of polishing follows. It's especially tricky around the front suspension and under the exhaust pipes. I lie on the floor and work overhead, the long mudguards are nice but not really helpful. You can't even hold on to them. Wait, now I forgot something else: for the small spaces behind the windscreen holders I need Q-tips, which I steal from my wife. To top it off, the interior is meticulously vacuumed. Phew, done! Everything is shiny, I go upstairs and make myself a coffee. I return to the garage with the cup, where it almost falls out of my hand. There's a clump of dirt on the rubber mat in the driver's footwell! WHO WAS THAT??? My cursing attracts the daughter. She looks at me with embarrassment. „I just wanted to sit in it for a moment, as nice as it is now. I just wanted to know what it's like behind the wheel. After all, I'm supposed to inherit it one day, right?“ What can you say. She's just getting her driving licence. I start the hoover again and then we sit in the car and drink another cup together.*

*Saturday afternoon, I quickly drive to Aldi to get some missing parmesan. Behind me, an old Fiat 500 turns into the car park, parks next to me and a young woman gets out. We are mutually pleased with our cars (I learned to drive on my mother's Fiat 500) and compliment each other on their respective good condition. Her car is the same year as mine, 1966, but the difference is that there is more room inside. But now she has a question. Somehow she can't get along with the gearstick. There are always unpleasant noises when downshifting. I know the problem. I show her how to stop it - the Fiat has a non-synchronised gearbox, so you have to use the intermediate throttle. Now she has even more fun driving.*

(to be continued)

## Andy's Blog

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



Caterham EV, Project V, 485 - what's next for our Sevens?

Are they still building combustion engines? Not exactly at Caterham, they have to buy the basic engine from somewhere.

But if there are no more engines, what do we do then?

Is the 485 the last of the Mohicans?

Then all the discussions about eFuel, burning hydrogen or other alternatives will be useless if there are no more engines.

The big players are all going to stop making combustion engines - where are we going to get a decent base?

Then we'll have to shrink the batteries.

According to the Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research, the energy density of large lithium-ion battery cells used in electric cars has almost doubled in the last ten years.

If this continues, by 2035 we could have enough range and by 2045 we could have light-weight again in the Seven.

And those who complain about the lack of noise ...

If the big boys can do it, so can the boys in Dartford. High-revving 4-cylinder, turbocharged 3-cylinder, with loudspeakers that are neither big nor heavy.

And the missing gear stick? You can simulate that too, with the turbo and all the noise it makes.

Anyway, a Caterham should have freestanding wheels - not that the Caterham 21 isn't a real Caterham, but ...

# News and Events

## Mitgliederversammlung 2023

Demokratischer hätten wir die Wahl des Veranstaltungsortes nicht planen können.

Drei Umfragerunden über den Newsletter, immer mit reger Beteiligung.

Aber auch 2023 werden wir in den (neuen) Räumen von CATERHAM DEUTSCHLAND tagen.

Kurt hat versprochen, uns irgendwie vor dem Verhungern zu bewahren. Es wird Kaffee und andere Getränke geben.

Da in diesem Jahr wieder Wahlen anstehen, hofft der Vorstand auf rege Teilnahme.

Der Termin steht also fest:

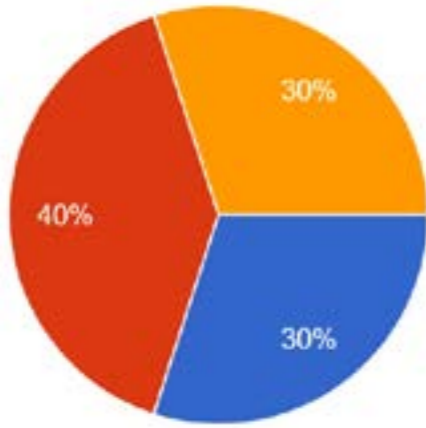
03. Dezember 2023

Der Ort auch:

In den Räumen von CATERHAM DEUTSCHLAND im ring°boulevard Die Uhrzeit?

Wird noch mit Kurt abgestimmt.

Eine Einladung mit Tagesordnung wird es auf jeden Fall vorher geben.



- Während des Frankenwaldtreffens im Mai
- Am Nürburgring
- Motorworld Köln



## General Meeting 2023

*The choice of venue could not have been more democratic.*

*Three rounds of voting via the newsletter, always with lively participation.*

*But also in 2023 we will meet in the (new) rooms of CATERHAM DEUTSCHLAND.*

*Kurt has promised to somehow keep us from starving. Coffee and other drinks will be available.*

*As elections are due again this year, the Board is hoping for a good turnout.*

*So the date is set:*

*03 December 2023*

*The place too:*

*On the premises of CATERHAM DEUTSCHLAND on the ring°boulevard.*

*The time?*

*Still to be arranged with Kurt.*

*An invitation with an agenda will be sent out in advance. of 2023.*

## Was passiert mit unseren Passenger Rides 2024?

Unsere sonntäglichen Treffen in Dierdorf mit großer oder kleiner Ausfahrt, Mitnahme von Interessenten, Begleitung von Probefahrern und einer Bratwurst zum Abschluss waren immer tolle Veranstaltungen - auch wenn das Wetter nicht immer perfekt war.



Am Nürburgring kann ich mir so etwas nicht vorstellen.

Wir können nicht vor dem Showroom von Kurt parken.

Also bleibt nur einer der großen Parkplätze - wenn keine Veranstaltung ist.

Aber Veranstaltungen, davon lebt der Nürburgring.

Und auf den Straßen am Nürburgring herrscht am Wochenende eine Geräusch-

kulisse, dass regelmäßig alles, was nicht TÜV-konform klingt oder aussieht, von netten Beamten kontrolliert wird.

Wer hat da schon Lust, jedes Mal die Papiere zu zücken und zu diskutieren, was bei uns alles Serie ist?

Das weiß manchmal nicht einmal ein normaler TÜV-Prüfer. Also suchen wir uns einen anderen Ort für unsere regelmäßigen kleinen Treffen?



## What will happen to our Passenger Rides 2024?

*Our Sunday meetings in Dierdorf with small and large rides, bringing along interested parties, accompanying test riders and a bratwurst at the end were always great events - even if the weather wasn't always perfect.*

*I can't imagine anything like that at the Nürburgring.*

*We can't park in front of Kurt's showroom.*

*So the only option is one of the big car parks - when there's no event.*

*But events, that's what the Nürburgring lives from.*

*And there's so much noise on the roads around the Nürburgring at*

*the weekends that doesn't look or sound MOT-compliant*

*is regularly inspected by friendly officials. Who wants to pull out the papers every time and discuss what is standard in our country?*

*Sometimes not even a normal TÜV inspector knows. So let's find another place for our regular little meetings?*

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

We welcome our new members

Leonard Idel - Hamburg

Christoph Eßwein - Ober-Mörlen

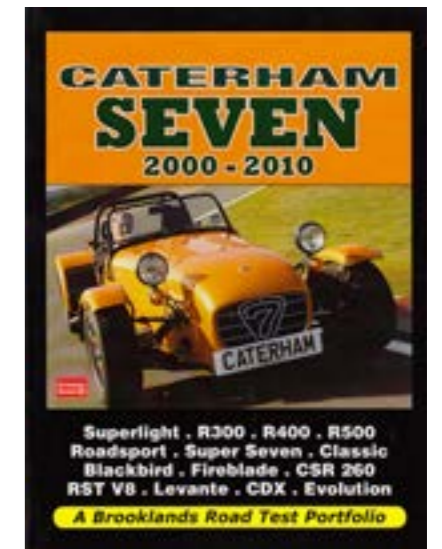
Wir freuen uns immer, etwas von den neuen Mitgliedern zu erfahren:

Erzähle uns ein wenig über Dich, wann Du zuerst den Seven kennen gelernt hast oder welche Erfahrungen Du mit dem Seven gemacht hast - oder ob Du auch ohne den Seven leben kannst?

*We are always happy to hear from the new members:*

*Tell us a little about yourself, when you first met the Seven or what experiences you had with the Seven - or if you can live without the Seven?*

## Buchvorstellung Book Presentation



BROOKLANDS BOOKS  
ISBN: 9781855209039

## Frühlingstreffen 2024

Das Treffen ist vom Donnerstag, 23. bis Sonntag 26. Mai 2024 geplant.

Bitte bucht über unseren Shop. Wir haben ausreichend Zimmer um Preis von 2023 vorreserviert.

Stornierungen sind bis 8 Tage vorher möglich.

Das Rebhan's Business und Wellness Hotel liegt im Herzen des Frankenwaldes und wir werden wieder ein paar schöne Blümchenpflücker-Touren für dieses Wochenende erstellen und erfahren.

Auch für das leibliche Wohl und zum abendlichen Entspannen im Wellness-Bereich ist im Hotel gesorgt.

Dann bleibt nur noch die Frage - wo findet dann unser Treffen 2025 statt?

## Spring Event 2024

*The meeting will take place from Thursday 23rd to Sunday 26th May 2024.*

*Please book through our shop. We have pre-booked enough rooms at the 2023 rate.*

*Cancellations are possible up to 8 days before the event.*

*Rebhan's Business and Wellness Hotel is located in the heart of the Franconian Forest and we will again be creating and experiencing some beautiful flower picking tours for this weekend.*

*The hotel will also take care of our physical well-being and we will relax in the evening in the wellness area.*

*The only remaining question is: where will our meeting in 2025 take place?*

# SUPER SEVEN AKTUELL

## GEBRAUCHTWAGENÜBERSICHT

Per 31.10.90 werden 4 Super Seven Vorführfahrzeuge zum Verkauf angeboten.

z.B. Super Seven S III

- Baujahr: 3/90, 4/90, 5/90, 6/90
- km-Stand: 10000-15000 km
- Farben: Karosserie unlackiert
- Gfk-Teile: rot, grün, bzw. schwarz
- Ausstattung: Alle Fahrzeuge sind mit einem 63 kW (86 PS) Motor und DeDion Hinterachse mit Scheibenbremsen, 5-Gang Getriebe, heizbarer Frontscheibe, Überrollbügel und schwarzer Velourinnenausstattung bestückt.
- TÜV/Garantie: Neu, inkl. 6 Monate Garantie
- Bereifung: 6 Zoll Aluminiumfelgen mit 185/60/R14
- Kaufpreis: ab DM 40.500,-
- Alle Fahrzeuge können nach Ihren Wünschen verändert werden, z.B. Vollackierung, Motortuning, breitere Felgen und Reifen, verchromte Fahrwerksteile, Lederausstattung etc.

Bestimmt ist auch Ihr Super Seven für den nächsten Frühling dabei.  
Lieferzeit für Neufahrzeuge ca. 12 Monate



**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

# „Gentlemen, start your engines!“ oder Track Day am Nürburgring

Bericht von Günter Münstermann

Hat man sich einen Caterham Super Seven gekauft, möchte man diesen standesgemäß und in richtiger Umgebung bewegen. Und dazu gehört für einige auch die Rennstrecke. Und wo kann man eine Legende besser bewegen als auf dem legendären Nürburgring! Da ich noch nie auf einer Rennstrecke oder einem Track Day war, habe ich mich bei „License to Race“ eingebucht, um mit einer richtigen Einweisung und der Unterstützung von Ralf Lange und seinem Team dieses außergewöhnliche Erlebnis genießen zu können.

Der Caterham wurde bereits vorbereitet und verladen, bevor es dann nach einem frühen Wecken um 4.30 Uhr, also tiefster Nacht, mit dem Gespann Richtung Nürburgring ging. Nach 2,5 Stunden Fahrzeit sind wir am Ring angekommen und wurden dort im Fahrerlager bereits vom „License to Race“-Team empfangen. Hier war bereits der Transporter mit den anderen Kundenfahrzeugen geparkt und die Mechaniker haben bereits die Fahrzeuge abgeladen und in der Box startklar gemacht.

Hier gab es die erste Einweisung und eine Einführung durch Ralf Lange, bevor wir dann noch dem offiziellen Fahrerbriefing beiwohnen durften und noch Streckeninformationen und Verhaltensregeln für diese Veranstaltung bekommen haben. Schließlich muss die Sicherheit immer gewährleistet werden, damit der Spaß im Vordergrund bleibt.

Um 8.00 Uhr war dann endlich der Start und die Rennstrecke wurde freigegeben. Die ersten Runden nahm uns Ralf Lange ins Schlepp und zeigte uns die Strecke mit ihren Kurven, Brems- und Einlenk-

punkten und Tipps zur Ideallinie. Nach diesen Einführungsrunden ging es dann für uns richtig los und wir durften frei auf der Strecke fahren. Die anfänglich nasse Fahrbahn trocknete schnell ab und die trockenen Konditionen hielten den ganzen Tag an, wodurch wir das Fahren richtig genießen konnten.

Mit jeder Runde fühlte man sich sicherer und passte die Bremspunkte an bzw. erhöhte die (Kurven-)Geschwindigkeit.

Man fühlte sich wie ein Rennfahrer und das Fahren auf der Strecke hat tierisch Spaß gemacht.

Nach der ersten Session von 45 Minuten ging es zur Erholung in die Box und die zweite Renngruppe ging an den Start. Durch das abwechselnde Fahren waren nicht zu viele Fahrzeuge auf ein Mal auf der Strecke und die Regeneration war sichergestellt.

Die Nervosität wich mit jeder weiteren Runde und das Grinsen in den Gesichtern der Teilnehmer wurde immer größer. Die Rundenzeiten verbesserten sich, da das Vertrauen in sich und den Caterham stieg. Und der Ehrgeiz wuchs, was natürlich zu kleineren „Zweikämpfen“ führte; man wollte sich ja schließlich nicht überholen lassen. Hier hat man auch die Professionalität aller Teilnehmer gesehen: es wurde zwar hart „gefightet“, aber die Sicherheit und Fairness waren immer im Vordergrund. Es gab am kompletten Renntag keinerlei Beschädigungen oder Berührungen.

Der Spaß mit dem Caterham auf der Rennstrecke war einfach unglaublich. Keine Tempolimits (außer in der Boxengasse), kein Gegenverkehr und eine Strecke mit allen Sicherheitsstandards, so konnte man

seinen Seven ungefiltert und pur genießen. Zudem konnte man das Handling verbessern und viel über das Fahrverhalten bzw. die Rückmeldung des Fahrzeugs erfahren. Nach einem langen Tag mit 5x45 Minuten und 1x60 Minuten Fahrzeit habe ich dann geschätzte 2 Kg weniger auf die Waage gebracht (vielleicht auch ein Grund für die schnelleren Rundenzeit zum Schluss) und bereits den kommenden Muskelkater in den Armen und Nacken gespürt.

Es war eine super Erfahrung mit tollen Leuten und Gleichgesinnten.

Die Entscheidung, einen solchen Track Day zu besuchen und diese Professionalität bei dem Team von Ralf Lange und allen Teilnehmern zu sehen, habe ich sehr genossen und hat mich bekräftigt, dass dies nicht meine letzte Teilnahme war. Dies bestätigt mir auch die wiederholten Teilnahmen von Florian, der ja diese Events genießt und feiert. Dies kann ich jetzt verstehen und freue mich bereits auf die nächste Rennstrecke!

Vielleicht sehe ich aber nicht nur Florian dort wieder, sondern noch ein paar mehr vom CCC, ich kann dies jedem nur empfehlen!

Günter



# „Gentlemen, start your engines!“ or Track Day at the Nürburgring

*Once you've bought a Caterham Super Seven, you want to drive it properly and in the right environment. And for some, that includes the track. And where better to drive a legend than at the legendary Nürburgring!*

*As I had never been to a race track or track day before, I booked myself into „License to Race“ to enjoy this extraordinary experience with a proper briefing and the support of Ralf and his team.*

*The Caterham was prepared and loaded before we set off for the Nürburgring at 4.30am, in the dead of night. After a 2.5 hour drive we arrived at the Ring and were greeted by the „License to Race“ team in the paddock. The transporter with the other customer cars was already parked here and the mechanics had already unloaded the cars and made them ready for the start in the pits.*

*Ralf Lange gave us our first briefing and introduction before we were allowed to attend the official drivers' briefing,*

*where we were given information about the track and the rules of conduct for this event. After all, safety has to be guaranteed at all times, so that the fun remains in the foreground.*

*At 8.00 a.m. it was finally time to start and the track was opened. Ralf Lange took us along for the first few laps and showed us the track with its corners, braking and turning points and gave us tips on the ideal line. After these introductory laps, things really got going for us and we were allowed to drive freely on the track. The track, which was wet at the start, dried out quickly and the dry conditions lasted all day, which meant we could really enjoy driving. With each lap we felt more confident and were able to adjust our braking points or increase our (cornering) speed.*

*You felt like a racer and it was a lot of fun to be out on the track.*

*After the first 45-minute session, we went into the pits to recover and the second race group started. By taking turns, there were not too many cars on the track at the same time and regeneration was guaranteed.*

*The nervousness disappeared with each lap and the grins on the faces of the participants grew wider. Lap times improved as confidence in themselves and the Caterham grew. And the ambition grew, which of course led to smaller „duels“, not wanting to be overtaken.*

*The professionalism of the drivers was also evident: although there were fierce battles, safety and fairness were always paramount. There was no damage or contact throughout the day. The fun of driving the Caterham on the track was incredible. No speed limits (except in the pit lane), no oncoming traffic and a track with all the safety standards in place so you could enjoy your Seven pure and unfiltered. You could also improve the handling and learn a lot about the car's handling and feedback.*

*After a long day of 5x45 minutes and 1x60 minutes of driving, I estimated that I had lost about 2kg on the scales (which may have contributed to my faster lap times at the end) and was already feeling the first sore muscles in my arms and neck.*

*It was a great experience with great people and like-minded people.*

*I really enjoyed the decision to take part in such a track day and to see such professionalism from Ralf Lange's team and all the participants, and it confirmed to me that this was not my last participation. It also confirms to me that Florian is a repeat participant, who enjoys and celebrates these events. I can understand that now and I am already looking forward to the next round!*

*Maybe I will see not only Florian but a few more from the CCC there, I can only recommend it to everyone!*

Günter



# CSR Hintere Radaufhängungen

Bericht von David Evans aus Lowflying

David Evans berichtet über seine persönlichen Erfahrungen bei der Erkennung und Behebung eines Komponentenversagens an seiner CSR-Hinterradaufhängung.

Im September 2022 besuchte ich die Wheels Of Nairn Cr Show. Dort traf ich Richard Graham, der mir erzählte, dass er Teil des Designteams war, das den Caterham CSR mit seinem stark modifizierten Chassis und der Aufhängung, einschließlich der vorderen Schubstangenauflage und der IRS-Hinterradaufhängung, entwickelt hat. Er erzählte mir, dass Caterham anfangs gegen die Entwicklung des CSR war, bis sie das Testmodell fuhren und von dem deutlich verbesserten Fahrverhalten verblüfft waren. Er sagte auch, dass der CSR auf der Rennstrecke praktisch unschlagbar sei, je nachdem, wie mutig der Fahrer sei!

Ironischerweise kam kurz nachdem er gegangen war ein anderer Besucher auf mich zu und erzählte mir von den Problemen seines Freundes mit einem kürzlich gekauften ehemaligen Mietwagen, bei dem die Hinterradaufhängung versagt hatte und der Wagen von der Straße abgekommen und in einem Feld gelandet war! Ich hatte noch nie von Problemen mit der Hinterradaufhängung bei CSRs gehört und dachte, dass ein ehemaliger Mietwagen wahrscheinlich eine sehr hohe Laufleistung hatte, hart gefahren wurde und vielleicht in ein Schlagloch gefahren war.

Dennoch eröffnete ich einen Thread im ChitChat, um auf die Diskussion aufmerksam zu machen und erfuhr zu meinem Entsetzen von einem ähnlichen Aufhängungsschaden im Juli 2020.

Außerdem ist der Besitzer des ehemaligen CSR-Vermieters Mitglied im Club und konnte mir weitere Details zu seinem Aufhängungsschaden geben.

Meine Reaktion war, meinen CSR bei der nächsten Inspektion (August 2023) überprüfen zu

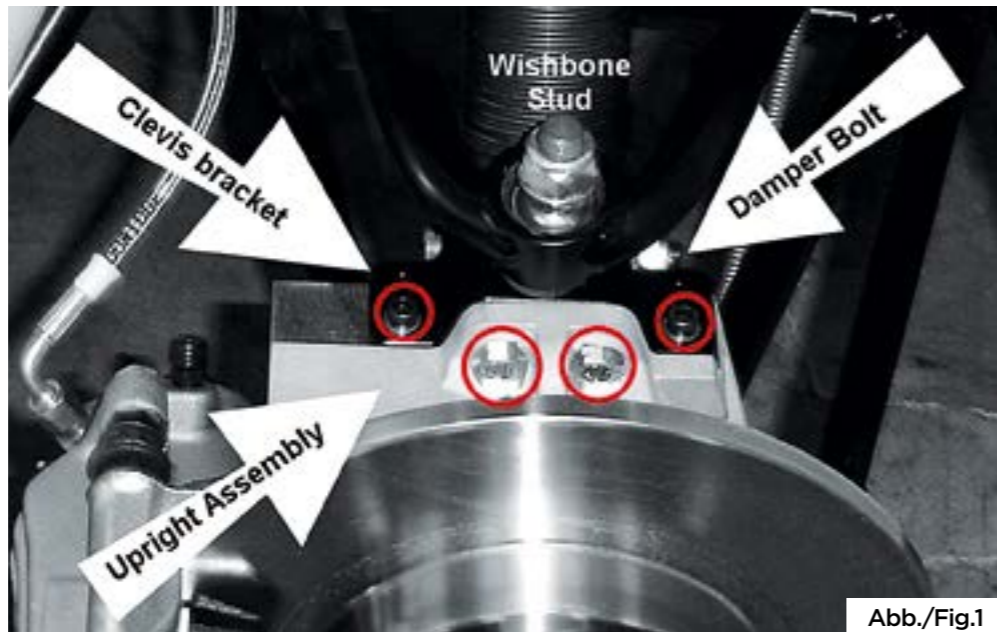


Abb./Fig.1

lassen - mein Auto war eines der letzten aus dem Jahr 2015, war noch nie auf einer Rennstrecke gefahren worden und hatte nur 16.000 Kilometer auf dem Tacho. Im Mai dieses Jahres erschien jedoch ein Artikel von Gareth im TechTalk mit dem Titel „CSR-Besitzer, überprüft eure hinteren Aufhängungshalterungen“ - ein weiterer Ausfall der Gabelkopf-

halterung. Es tauchten weitere Fehler auf, und soweit ich weiß, gibt es noch einige mehr, ein kleiner Prozentsatz der Gesamtproduktion, aber genug, um mein Vertrauen in das Auto zu verlieren, so dass ich beschloss, Ersatz-Gabelkopfhalterungen zu kaufen und einbauen zu lassen.

Abb.1 zeigt die Position der Ständerbaugruppe, der Gabel-

# CSR Rear suspension mounts

David Evans recounts his personal experience of identifying and tackling a component failure with his CSR rear suspension

In September 2022, I attended Wheels Of Nairn Cr Show. There, I met Richard Graham who informed me he had been part of the design team that developed the Caterham CSR, with its significantly altered chassis and suspension setup, including front inboard pushrod suspension and an IRS rear end. He told me that Caterham had initially been opposed to development of the CSR, right up to the moment that they actually drove the test model, at which point they were astounded by the vastly improved handling and henceforth supported the development with enthusiasm. He also said the CSR was virtually unbeatable on track, depending on how brave the driver was!

Ironically, just after he left, another visitor approached to tell me all about his friend's problems with a recently-purchased, ex-hire CSR regarding a rear suspension failure which had resulted in the car leaving the road and ending up in a field! I had ne-

ver heard of any rear suspension problems with CSRs and just thought that an ex-hire car was likely to have very high mileage, been subjected to harsh driving and maybe he had hit a pothole. Nevertheless, I opened a thread on ChitChat to highlight the

conversations, and to my horror, learned of a similar suspension failure in July 2020. Furthermore, the owner of the ex-hire CSR is a Club member and was able to provide additional details about his suspension failure.

My reaction was just to get my CSR inspected during its next service (August 2023) — my car was one of the last to be built in 2015, had never been tracked and only had 16k miles on the clock. However, in May this year, a post by Gareth appeared in TechTalk entitled “CSR owners, check your rear suspension mounts” — another suspension clevis bracket failure. More failures came to light and there are several more that I am aware, a small percentage of total production, but enough for me to lose confidence in driving the car so I decided to buy replacement clevis brackets and to have them fitted.

Fig 1 shows the location of upright assembly, clevis bracket, wishbone stud, damper bolt and the four bolts that secure the clevis bracket to upright assembly (circled red). It should be noted



Abb./Fig.2

kopfhalterung, des Querlenkerbolzens, des Stoßdämpferbolzens und der vier Schrauben, mit denen die Gabelkopfhalterung an der Ständerbaugruppe befestigt ist (rot eingekreist). Es ist darauf zu achten, dass sich zwischen Gabelkopf und Ständerbaugruppe Unterlegscheiben befinden (siehe Abb. 4).

Im Caterham-Online-Shop ist die Gabelkopfhalterung nicht als Einzelteil erhältlich, sondern nur als Teil der kompletten Ständerbaugruppe, die für die linke und rechte Seite für Straßenfahrzeuge £3.168,86 inkl. MwSt. kostet. Dieser Preis versteht sich zusätzlich Versandkosten und die Teile sind derzeit nicht auf Lager. Als Alternative bietet Luke Stevens vom Team Leos Motorsport eine Gabelkopfhalterung aus Aluminium an, bei der es sich um ein verbessertes Design handeln soll. Die Kosten für zwei dieser Halterungen plus Dämpferbolzen und -buchsen belaufen sich auf £602 inkl. MwSt. und Versandkosten. Die Team Leos Halterungen waren vorrätig, also kaufte ich ein Paar.

Ich hatte vor, die neuen Halterungen selbst zu montieren, aber vorher untersuchte ich meine vorhandenen Gabelkopfhalterungen. Die proximale Halterung zeigte keine Anzeichen eines Versagens oder eines Risses, aber zu meinem Entsetzen war die distale Halterung gebrochen, ein Teil fehlte und der Dämpferbolzen war nur durch eine Hälfte der verbleibenden Halterung gesichert.

Der gebrochene Teil der Halterung ist in Abb. 2 rot eingekreist.

Bei der Bestellung der Team Leo Halterungen müssen die Dämpferbolzen und Buchsen, wie in Abb. 3 gezeigt, mitgeliefert werden.

Die Halterungen selbst sind nicht ausgerichtet, aber die Schraubenlöcher und Buchsen sind es, so dass der Kopf der Kappe auf der Innenseite nach vorne und der Kopf der Kappe auf der Außenseite nach hinten zeigt. Es besteht die Möglichkeit, neue Bolzen und Muttern anzubringen, da die vorhandenen Bolzen



Abb./Fig.3

schwer zu entfernen sind, da sie mit Loctite beschichtet sind.

Einigen Mitgliedern ist es gelungen, die neuen Gabelkopfhalterungen selbst zu montieren, wobei einige ausgeklügelte Methoden angewandt wurden, um die vorhandenen Bolzen aus dem Gabelkopf zu entfernen. Eine dieser Methoden bestand darin, den Bolzen und den Gabelkopf 30 Minuten lang in einem Ofen bei 200°C zu erhitzen, um das Loctite zu erweichen, aber ich entschied mich gegen diese Methode, um die eheliche Harmonie zu wahren. Die Aufgabe, die meinen Bastelversuch zum Scheitern brachte, war die Demontage des Dämpferbolzens, den ich einfach nicht bewegen konnte. Sie waren in der Lage, alle Schrauben, einschließlich der Stehbolzen, zu entfernen und wieder zu verwenden, aber sie gaben zu, dass die Dämpferschrauben ein „Schwein“ waren (um es höflich auszudrücken).

Abbildung 4 (von BenF im TechTalk-Thread zur Verfügung gestellt) zeigt die Schraubengrößen und die Einstellungen des Drehmomentschlüssels, die wichtig sind, da die Schrauben

aus Stahl und der Gabelkopf aus Aluminium sind.

Die Überprüfung der Unversehrtheit der Gabelkopfhalterung ist nicht nur eine Sichtprüfung - einige Mitglieder haben festgestellt, dass Risse erst nach dem Entfernen der Dämpferschraube sichtbar wurden, und ein Mitglied berichtete, dass die Halterung während des Entfernens der Schraube gebrochen ist. Ein wichtiger Kommentar im ersten Beitrag zu diesem Thema im Juli 2020 war auf Seite 7 #65, als ein Mitglied berichtete: „Bei Renn-CSR ist das Teil, das bei mir versagt hat, relativ häufig, und deshalb hat Luke Stevens vom Team Leos den Dämpfergabelkopf auf Lager - er hat ihn aus einem hochwertigeren Material nachbauen lassen“. Aus Sicherheitsgründen empfehle ich allen CSR-Besitzern dringend, die Gabelköpfe auszutauschen.

**Siehe auch:**

Tech Talk Thread vom 26. Mai 2023 „CSR Besitzer überprüfen ihre hinteren Aufhängungshalterungen“.

Luke Stevens, Team Leos Motorsport E-Mail: teamleos@msn.com

that there are shims between the clevis and upright assembly (see Fig 4).

In the Caterham online store, the clevis bracket is not available as a single component; it can only be purchased as part of the complete upright assembly, which is £3,168.86 including VAT for both LH and RH sides for road cars. This excludes P&P and the parts are not currently in stock. An alternative option is available from Luke Stevens at Team Leos Motorsport, an aluminium clevis bracket that is claimed to be an improved design. The cost of two such brackets plus the damper bolts and bushes is £602 including VAT and P&P. The Team Leos brackets were in stock, so I bought a pair.

I had intended to fit the replacements myself, but before doing so, I inspected my existing clevis brackets. The nearside bracket showed no signs of failure or cracking, but to my horror, the offside bracket was broken; part of it was missing and the damper bolt was only secured by one half of the remaining bracket.

The broken part of the clevis is shown circled red in Fig. 2

When ordering the Team Leos brackets you must include the damper bolts and bushes as shown in Fig 3, which are included in the price quoted.

The brackets are not handed as such, but the bolt holes and bushes are, so on the nearside, the cap-head faces forwards and on the offside, the cap-head faces the rear. There is an option to include new studs and nuts because the existing studs can be difficult to remove due to being fitted with Loctite.

Some members have been able to fit the new clevis brackets themselves, with some ingenious methods used to remove the existing studs from the clevis. One such method included heating stud and clevis in an oven for 30 mins. at 200°C which softened the Loctite, but I decided against that method in order to maintain marital har-

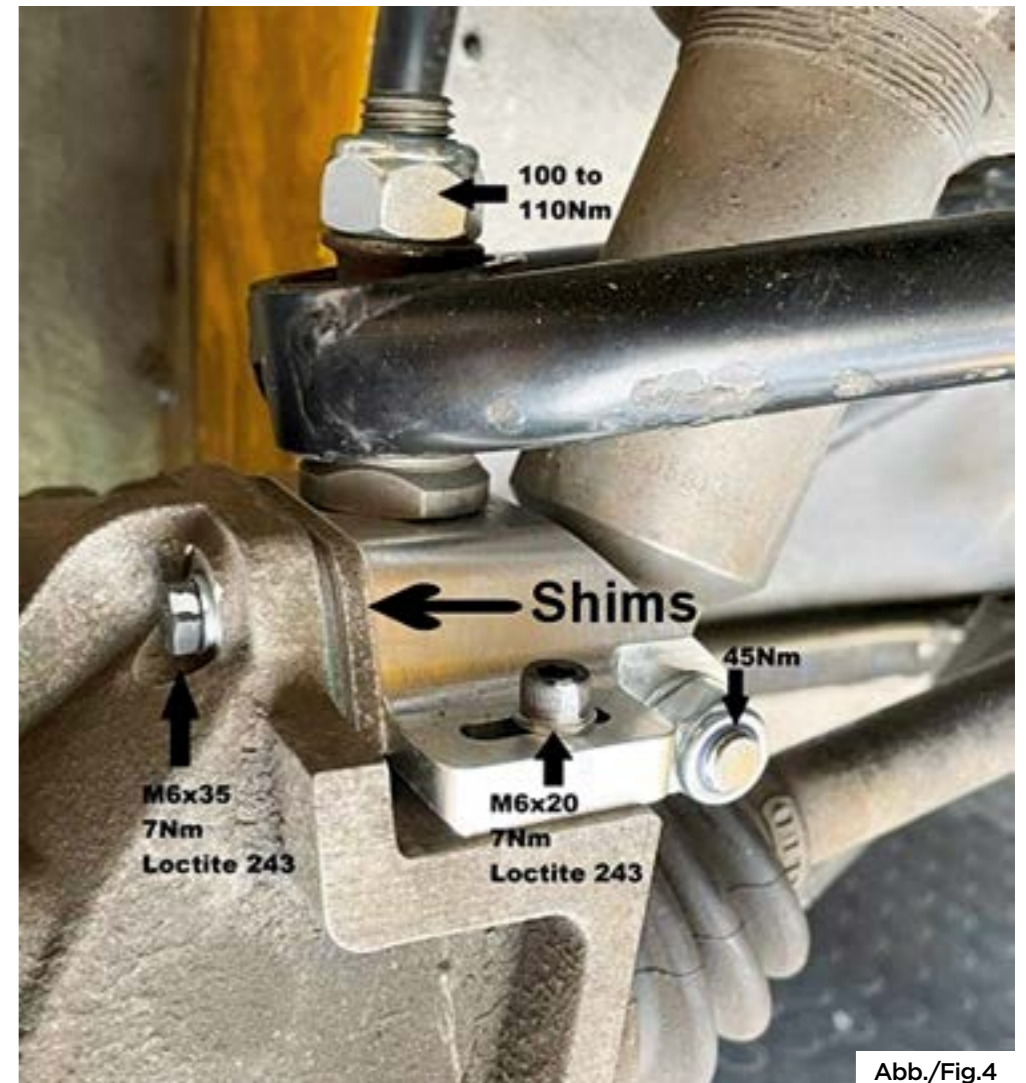


Abb./Fig.4

mony. The task that eventually thwarted my DIY attempt was the removal of the damper bolt, I just couldn't shift it, so I left it to my garage. They were able to remove and reuse all bolts, including the studs but they admitted that that the damper bolts were a 'pig' (to use a polite word).

Fig 4 (supplied by BenF on the TechTalk thread) shows bolt sizes and torque wrench settings which are important given that the bolts are steel and the clevis is aluminium.

Checking the integrity of the clevis bracket is not just a case of a visual check - some members revealed that cracks were only visible after the damper bolt had been removed, and one member reported the bracket had cracked during removal of the bolt.

One important comment in the first post on the subject in July 2020 was on page 7 #65 when a member revealed: "For racing CSRs, the part failing where mine has is relatively common and as a consequence, Luke Stevens of Team Leos keeps the damper clevis in stock - he's had them remanufactured from a better quality material". For peace of mind and safety, I would encourage all CSR owners to replace the clevis brackets as a matter of urgency.

**Further reference:**

Tech Talk thread 26 May 2023 "CSR owners check your rear suspension mounts"

Luke Stevens, Team Leos Motorsport email: teamleos@msn.com

# Bis das Außenthermo- meter streikt ...

Story und Fotos von Andreas

Irgendwie hatte ich es geschafft, Sybille doch zu überreden, einen Kurztrip zum CATERHAM AND LOTUS SEVEN CLUB'S 40TH ANNIVERSARY EVENT zu machen.

Der Wetterbericht verspricht Nieselregen, aber auch einige regenfreie Momente.

Trotz Sybilles Bedenken fuhrer wir ohne unsere Regenanzüge und Helme vom Hotel zum Brooklands Museum.

Auf dem Hinweg trafen wir die ersten Seven, hängten uns an und drehten ein paar Extrarunden, bis Peter Sailer, der in der kleinen Gruppe war, das Steuer übernahm und wir schnurstracks zum richtigen Eingang kamen.

Zwischen der ehemaligen Rennbahn und den Hallen war die Slalomstrecke und der Parkplatz aufgebaut.

Auf dem Weg zum Eventbereich trafen wir dann die ersten Bekannten und konnten noch einige Abstimmungen für unsere MYM-Tour zwei Wochen später besprechen.

Unten waren dann die Zelte für unsere Zubehörlieferanten, zwei Reihen historischer Seven und natürlich die EV-Seven aufgebaut.

Das Wetter wurde nicht besser, der große Caterham Car Club Schirm hielt den Regen zwar gut ab, dann schlug aber das Außenthermometer an:

Sybilles Hände waren eiskalt. Also ab zum Caterham, das lange Showercap abgenommen, eingestiegen, Motor und Heizung an und ab ins Hotel zum Aufwärmen.



# Until the outdoor thermo- meter goes on strike...

Somehow I had managed to persuade Sybille to make a short trip to CATERHAM AND LOTUS SEVEN CLUB'S 40TH ANNIVERSARY EVENT.

The weather forecast promised drizzle, but also a few rain-free spells.

Despite Sybille's reservations, we drove from the hotel to the Brooklands Museum without our rain suits and helmets.

On the way we met the first Seven, hitched a ride and did a few extra laps until Peter Sailer, who was in the small group, took the wheel and we drove straight through the right entrance.

The slalom course and car park had been set up between the former racecourse and the halls.

On the way to the event area we met up with a few people and were able to discuss some arrangements for our MYM tour two weeks later.

Downstairs the tents for our accessory suppliers, two rows of historic Sevens and of course the EV-Seven were set up.

The weather didn't get any better, the big Caterham Car Club umbrella kept the rain at bay, but then the thermometer went up:

Sybille's hands were freezing. So we went to the Caterham, took off the long shower cap, got in, turned on the engine and the heating and went to the hotel to warm up.



# Der Albtraum mit den Abschleppdiensten ...

# The nightmare with the towing services ...

Story und Fotos von Andreas

Mein Großvater sagte schon immer: „Wenn einer eine Reise tut, so kann er was erleben“ - wie Recht er doch hatte ...

Die große Tour zur 50 Jahr-Feier nach Donington und über Portmerion, Westbury, Chichester und Crawley zurück lief für 90% der Teilnehmer zu 100% zufriedenstellen ab, für die restlichen 10% nur zu 80% ...

Was war passiert?

Wir waren in einer Kolonne von 10 Caterhams auf dem Weg zu Jill und Tristan (Soft Bits for Seven), als vor mir auf der Straße ein Stein unter einem vor mir fahrenden Transporter auftauchte.

Ich wich noch etwas aus, um ihn nicht in der Mitte zu erwischen, aber da krachte es schon gegen meine tiefe Sitzschale.

Da sonst nichts zu merken war, fuhren wir weiter zu Jill, da wir wie immer spät dran waren.

Bei Jill stellten wir dann fest, dass mein Caterham tropfend Öl verlor.

Also unter den Caterham gekrochen und alles untersucht. Der Ölfilter war stark verbeult, aber nicht gerissen.

Aber irgendwie schien der große Flansch etwas abbekommen zu haben. Der Filter ließ sich etwas nachschrauben, der Versuch, die Stelle mit Klebeband abzudichten, scheiterte.

Also - ADAC Ausland-Notruf gewählt und den Sachverhalt geklärt, auch dass der Wagen abgeschleppt werden muss und in eine Fachwerkstatt gehört, denn - nun es ist ein Caterham - der gehört nicht in irgendeine Werkstatt.

## ADAC ruft AA

Damit begann der Albtraum. Wenn man bei einem Notruf sagt, „das Auto muss abgeschleppt werden“, erwartet man einen Abschleppwagen.

Was kam? Ein Mechaniker in einem gut ausgestatteten Werkstattwagen.

Er kniete sich unter den Caterham, wischte etwas über den Ölfilter, stellte fest, dass er nicht weiterhelfen konnte, informierte das AA - und weg war er.

## Nachfrage beim AA

Also warteten wir auf den Abschleppwagen des AA.

Die Jungs verteilten zwischenzeitlich das Gepäck von Sybille und mir, Thomas war so nett und leistete mir Gesellschaft - bis der AA kam.

Man konnte sie nicht anrufen, jedenfalls hingen wir 30 Minuten in der Warteschleife.

Dann also wieder den ADAC, die haben dann beim AA nachgefragt.

Antwort: Morgen früh um 9 Uhr wird das Auto aufgeladen.

Also musste das Auto über Nacht bei Jill stehen bleiben.

Jill hatte dann mehr Angst um meinen Caterham als ich - sie wollte schon Platz in ihrer Werkstatt schaffen. Aber ich habe Jill beruhigt, wer

My grandfather used to say: „If you go on a journey, you can experience something“ - how right he was ...

The 50th Anniversary Grand Tour to Donington and back via Portmerion, Westbury, Chichester and Crawley was 100% satisfactory for 90% of the participants, for the remaining 10% only 80% ...

What happened?

We were in a convoy of 10 Caterhams on the way to Jill and Tristan's (Soft Bits for Seven) when a stone appeared on the road under a van in front of me.

I swerved a bit to avoid hitting it in the middle, but by then it had crashed into my deep seat pan.

With nothing else to notice, we drove on to Jill's as we were late as usual.

At Jill's we noticed that my Caterham was dripping oil.

So we crawled under the car and checked everything. The oil filter was badly dented but not cracked.

But somehow the big flange seemed to be damaged. The filter could be unscrewed a bit, but the attempt to tape it off failed.

So I called the international emergency number of the ADAC and explained the situation, including the fact that the car would have to be towed away and taken to a specialist garage because - well, it's a Caterham - it doesn't belong in just any garage.

## ADAC calls AA

That was the beginning of the nightmare. When you say „the car needs towing“ on an emergency call, you expect a tow truck.

What came?

A mechanic in a well-equipped garage van.

He knelt under the Caterham, wiped the oil filter, realised he couldn't help, called the AA - and off he went.

## Enquiry to the AA

So we waited for the AA tow truck.

Meanwhile, the guys were distributing Sybille's and my luggage, and Thomas was kind enough to keep me company - until the AA arrived.

You couldn't call them, anyway we were on hold for 30 minutes.

So we called the ADAC again and they asked the AA.

The answer: The car will be loaded tomorrow morning at 9 o'clock.

So the car had to stay with Jill overnight.

Jill was more worried about my Caterham than I was - she wanted to make room in her workshop. But I reassured Jill that no one would steal my Caterham...

Thomas and I followed the others back to the hotel and managed to get some burgers and pints from the hotel bar before the kitchen closed.

Friday was Oxrtd Trim and Caterham Dartford, we had 10 Cater-



klaut schon meinen Caterham ...

Thomas und ich fahren dann den anderen hinterher ins Hotel und schaffen es noch, vor Küchenschluss an der Hotelbar Burger und Pints abzustauben.

Freitag war Oxrted Trim und Caterham Dartford angesagt, wir mit 10 Caterhams und 11 Teilnehmern hatten kein Problem, Sybille und mich bei diesem Tourabschnitt in unseren Sevens unterzubringen.

Jill war pünktlich, der AA auch. Zwei, drei Bilder via WhatsApp von Jill, die das fachgerechte Verladen zeigten, und wir konnten beruhigt unsere Tagestour beginnen.

Nach dem Besuch in Dartford ging es dann direkt zu Sevens&Clas-

#### Die SMS vom ADAC

Nachts um 4.22 Uhr kam die Nachricht vom ADAC: „Ihr Fahrzeug ist um 9.30 Uhr in der Werkstatt.“ Was für eine Freude.

Jetzt hieß es nur noch entscheiden:

- Fahren wir zuerst in die Werkstatt und warten die Reparatur ab, oder

- fahren wir zuerst nach Goodwood und verlassen das Festival früher, um den Caterham bei Sevens&Classics abzuholen?

Wir entschieden uns für die erste Variante, auch weil Tim am Samstag früh Feierabend machen wollte, da er am Sonntag in den Urlaub

hams and 11 participants and had no problem getting Sybille and I into our Sevens for this part of the tour.

Jill was on time, as was the AA. Two or three pictures via WhatsApp from Jill showing the professional loading and we could start our day tour in peace.

After a visit to Dartford we headed straight to Sevens&Classics to collect my Caterham.

86 miles in 6 hours, should be manageable, right?

Bad luck. No Seven from AA at Sevens&Classics.

So we had to phone again. The ADAC couldn't get hold of anyone at the AA on Friday afternoon, so it was something between the teeth



sics, um meinen Caterham wieder in Empfang zu nehmen.

86 Meilen in 6 Stunden, das sollte doch zu schaffen sein, oder?

Pech gehabt. Kein Seven von AA bei Sevens&Classics.

Also wieder telefonieren. Der ADAC konnte aber am Freitagnachmittag bei AA niemanden erreichen, also gab es auf dem Weg zum Hotel noch etwas zwischen die Zähne und dann am Abend noch ein paar Pints zum besser Einschlafen.

fliegen wollte.

So fuhr Paul alleine nach Goodwood, der Rest der Meute war schon zur Fähre aufgebrochen und Sybille und ich fahren zu Tim, um auf unseren Seven zu warten.

#### Warten auf den Seven

Es war 9:30 Uhr, 10:30 Uhr, 12:00 Uhr, ich erreichte jemanden beim ADAC, der mir versprach, sich darum zu kümmern und mir zu sagen, wo mein Caterham sei.

on the way to the hotel and then a few pints in the evening to help me sleep.

#### The SMS from ADAC

At 4.22am the message came from ADAC: „Your car will be in the garage at 9.30am“. What a pleasure.

Now we just had to decide:

- Do we go to the garage first and wait for the car to be repaired, or

- Do we go to Goodwood first and leave the festival early to pick up

# MODERN TECHNOLOGY CLASSIC LOOK



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

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

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

JUST ADD  
LIGHTNESS

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



Storm Cap



Draft reducer



Boot Bag



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



Gegen 14:00 Uhr kam der Rückruf, der Caterham sei nicht auffindbar.

Wir besprachen die weitere Planung, wie wir zum Hotel und zur Fähre kommen.

Tim brachte uns freundlicherweise zum Hotel. Wir telefonierten mit Paul, der das Goodwood Revival in vollen Zügen genoss, gingen etwas essen und warteten dann auf Paul.

Paul hatte sich bereit erklärt, unser Gepäck nach Calais zu bringen und in Calais am Hotel auf den Anhänger zu stellen, so dass wir mit leichtem Gepäck als Fußgänger auf die Fähre gehen konnten.

Wir nahmen einen Uber zur Fähre - mein erster Uber überhaupt.

*the Caterham at Sevens&Classics?*

*We decided on the first option, also because Tim wanted to finish work early on Saturday as he was flying off on holiday on Sunday.*

*So Paul drove to Goodwood alone, the rest of the group had already left for the ferry and Sybille and I drove to Tim's to wait for our Seven.*

#### **Waiting for the Seven**

*It was 9:30, 10:30, 12:00, I reached someone at the ADAC who promised to take care of it and tell me where my Caterham was.*

*Around 14:00 the call came back, the Caterham was nowhere to be found.*

*We discussed further plans, how*

*DFDS takes cyclists - but not pedestrians! The phone said we had to book with P&O.*

*We turned around and saw the packed bus to the P&O ferry just leaving the bus stop.*

*We bought new tickets, sat in the sun and waited three hours for the next ferry.*

*What a Sunday lunchtime. Then my mobile rang and it was the ADAC.*

*The Caterham had been taken from the AA to the nearest garage on Saturday morning.*

*If I insisted on taking it to the specialist garage, I would have to collect the car myself from England after the repair.*

*I am told this five minutes before*



Die Fähre für Fußgänger

An der Fähre angekommen, der nächste Schock.

DFDS nimmt zwar Radfahrer mit - aber keine Fußgänger! Am Telefon hieß es, wir müssten bei P&O buchen.

Wir drehten uns um und der vollbesetzte Bus zur gleich auslaufenden P&O-Fähre verließ gerade die Bushaltestelle.

Neue Tickets gekauft, in die Sonne gesetzt und drei Stunden auf die nächste Fähre gewartet.

*to get to the hotel and the ferry.*

*Tim kindly drove us to the hotel. We spoke to Paul on the phone, who was enjoying the Goodwood Revival to the full, had a bite to eat and then waited for Paul.*

*Paul had agreed to take our luggage to Calais and put it on the trailer at the hotel in Calais so that we could walk lightly onto the ferry.*

*We took an Uber to the ferry - my first Uber ever.*

*The ferry for pedestrians. Arriving at the ferry, the next shock.*

*I have to get on the ferry.*

*So I agree and take the bus to the ferry with Sybille.*

*So that's how you get on the ferry as a pedestrian.*

*The crossing was as usual, the P&O was newly renovated, fish and chips not on the plate but in a box in the visible kitchen, but still tasty.*

*In Calais, another bus took us to the ferry, picked us up and dropped us off in Calais.*

**Another Uber?**



*Weil wir die Experten sind.*

**Kurzbewertung, Kaufberatung, Schadenkalkulation, Beweissicherung oder Fahrzeugbewertung ?**

**Ihr Classic Data Partner vor Ort ist der richtige Ansprechpartner !**

Was für ein Sonntagmittag. Dann klingelte mein Handy und der ADAC war dran.

Der Caterham war am Samstagmorgen vom AA in die nächste Werkstatt gebracht worden.

Wenn ich auf die Überführung in die Fachwerkstatt bestehe, müsse ich den Wagen nach der Reparatur selbst aus England abholen.

Das sagt man mir fünf Minuten, bevor ich auf die Fähre muss.

Also willige ich ein und fahre mit Sybille im Bus zur Fähre.

So kommt man also als Fußgänger auf die Fähre.

Die Überfahrt war wie immer, die P&O war frisch renoviert, Fish and Chips nicht auf dem Teller, sondern in der einsehbaren Küche in einer Pappschachtel verpackt, war jedenfalls lecker.

In Calais fuhr wieder ein Bus auf die Fähre, holte uns ab und setzte uns in Calais ab.

#### Noch ein Uber?

Wenn man schon die App nutzt, sollte die kurze Entfernung zum Hotel kein Problem sein.

Erster Versuch: Ihr Uber ist in 7

Minuten bei Ihnen. Nach 20 Minuten: Ihr Uber kann nicht.

Zweiter, dritter, vierter, fünfter Versuch, dann ein Taxi zu suchen, alles ohne Erfolg.

Nach knapp einer Stunde haben wir aufgegeben und haben mit Google eine Busverbindung gesucht.

20 Minuten Fußweg zum Bus. Gott sei Dank kam der Bus nach 10 Minuten (er fuhr nur jede Stunde). Und der Busfahrer wollte kein Geld - in Calais ist Busfahren kostenlos.

Kein Wunder, dass es weder Uber noch Taxi gibt.

Als wir im Hotel ankamen, war das Gepäck wie versprochen da.

Eingeladen und mit leerem Anhänger von Calais nach Hause.

Was für ein Evenz-Abschluss.

Am Dienstag kam dann noch der Anruf vom ADAC, sie verhandelten mit dem AA, was es kosten würde, den Caterham von einer Werkstatt zur Sevens&Classics zu transportieren.

Am Donnerstag dann die Nachricht von Andy - mein Caterham ist bei Sevens&Classics angekommen.

Eine Woche Irrfahrt für 86 Meilen.

*If you already use the app, the short distance to the hotel shouldn't be a problem.*

*First try: Your Uber will be there in 7 minutes. After 20 minutes: Your Uber can't come. Second, third, fourth, fifth tries, then finding a taxi, all in vain.*

*After just under an hour, we gave up and used Google to find a bus.*

*20 minutes walk to the bus. Thank God the bus arrived after 10 minutes (it only ran every hour). And the bus driver didn't want any money - the bus is free in Calais.*

*No wonder there are no Ubers or taxis.*

*When we got to the hotel, the luggage was there as promised.*

*Loaded up and home from Calais with an empty caravan.*

*What an Evens finale.*

*On Tuesday we got a call from the ADAC, they were negotiating with the AA what it would cost to get the Caterham from a garage to the Sevens&Classics.*

*Then on Thursday the news from Andy - my Caterham has arrived at Sevens&Classics.*

*A week long odyssey for 86 miles.*

# SERVICE UND OPTIMIERUNG RUND UM DEN SEVEN

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



**NEU: Fahrwerkeinstellungen auf Radlastwaage!**

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

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



The Home of British Sportcars



**Brit-Sport**

87466 Oy-Mittelberg  
Gewerbepark 6

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

# Veranstaltungskalender 2023/24

## OKTOBER

Sonntag, 01. Oktober

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## NOVEMBER

Sonntag, 05. November

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## DEZEMBER

Sonntag, 03. Dezember

Mitgliederversammlung  
Caterham Car Club

## 2024

## JANUAR

Sonntag, 07. Januar

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## FEBRUAR

Sonntag, 04. Februar

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## MÄRZ

Sonntag, 03. März

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## APRIL

Sonntag, 07. April

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## MAI

Sonntag, 05. Mai

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

Donnerstag 23. bis Sonntag 26. Mai

Frühlingstreffen in 96342 Stockheim

Freitag, 24. bis Sonntag 26. Mai

Nürburgring Classics

## JUNI

Sonntag, 02. Juni

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

Mittwoch, 12. bis Samstag, 15. Juni

Mille Miglia - Schwarzfahrer

## JULI

Sonntag, 07. Juli

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

Donnerstag, 11. bis Sonntag, 14. Juli

Goodwood Festival of Speed

## AUGUST

Sonntag, 04. August

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

Freitag, 09. bis Sonntag, 11. August

50. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring

## SEPTEMBER

Sonntag, 01. September

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

Freitag, 06. bis Sonntag, 08. September

Goodwood Revival

## OKTOBER

Sonntag, 06. Oktober

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## NOVEMBER

Sonntag, 03. November

Frühschoppen, unser virtuelles Treffen\*

## DEZEMBER

Sonntag, 08. Januar

Mitgliederversammlung  
Caterham Car Club

\*) Link siehe forum.caterhamcar.club

## WEITERE TERMINE

Caterham Drift Experience

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

2023 MOTORSPORT CALENDER

www.caterhamcars.com/en

Track-Tool Caterham

www.license-to-race.com

CST Trophy

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

Seven-Treffen

www.lscd.de - Termine

Seven-Treffen

www.lsos.ch - Termine

Freies Fahren

www.seven-ig.de - Termine

Seven-Motorsport

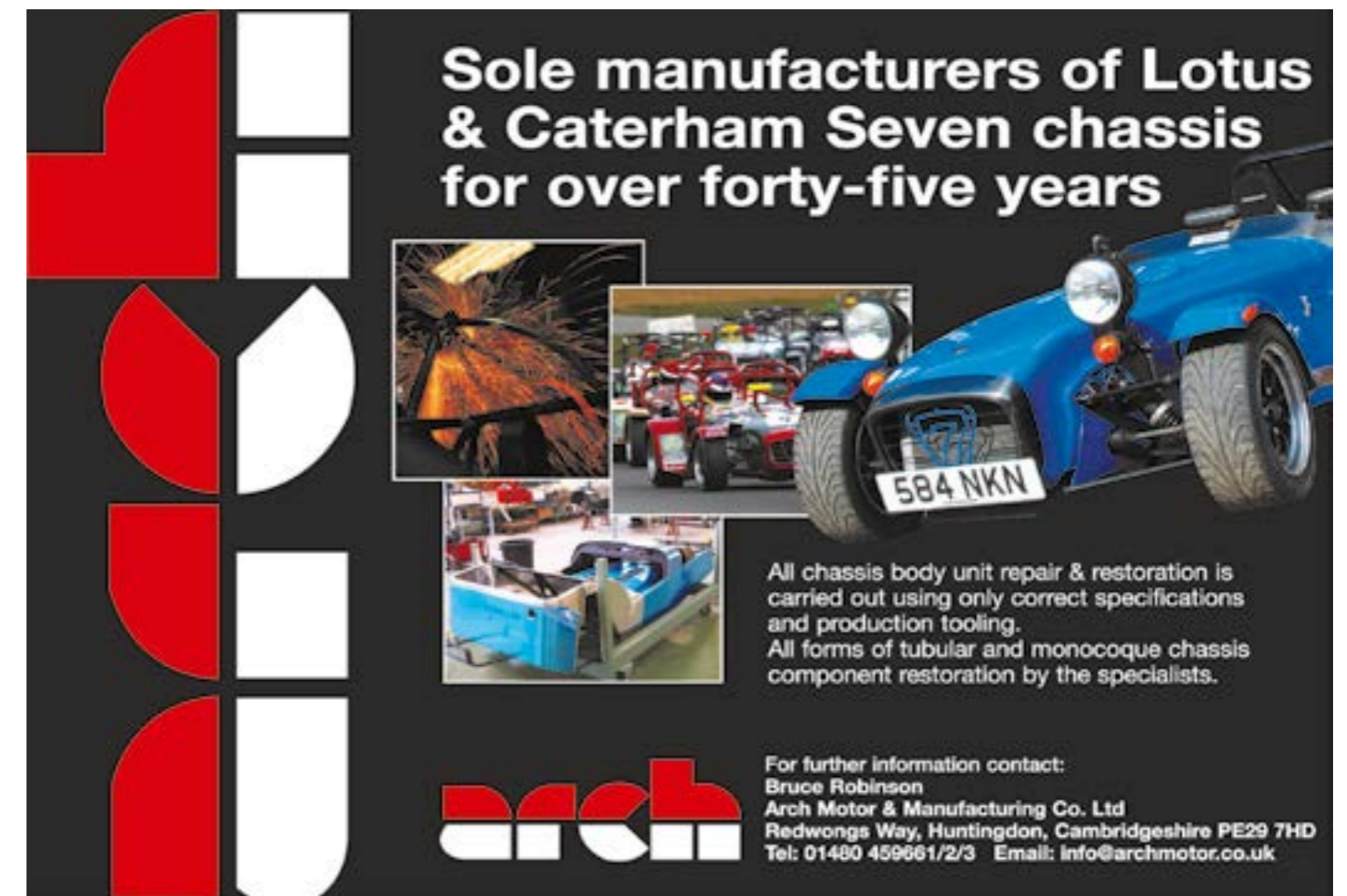
www.smrc-eurocup.com/events

Int. Treffen vom CL7C

www.caterhamlotus7.club/whats-on/calendar

Oldtimer Trackdays

www.oldtimertrackdays.de



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

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

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

## REDLINE COMPONENTS LIMITED

Official Lotus 7 and historic Caterham 7 parts supplier

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

sales@redlinecomponents.co.uk

+44 1883 346515

www.redlinecomponents.co.uk

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

\*\*\*

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

CATERHAM

