

Redakteur Dirk Branke über
den neuen Caterham Seven 485

Mein Ritt auf der Kanonenkugel

Dieses Auto ist ein Fossil. Aber es lebt. Ohne ABS, ESP und Airbag, jedoch irre leicht und schnell. Und überhaupt völlig verrückt

Ich wusste, irgendwann würde es mich erwischen. In meinem langen Autotester-Leben bin ich schnelle Autos gefahren, sehr schnelle und nicht gar so schnelle. Ich habe mir meinen Rücken in irgendwelchen Kisten lädiert. Ich habe in südeuropäischen Karossen Brände überlebt und an osteuropäische Kutschen Teile gebaut, während der Fahrt. Ich habe an Bord aberwitziger Konstruktionen lebensfeindliche Wüsten diesseits und jenseits des Polarkreises durchquert, gelegentlich an der Seite offensichtlich geistesgestörter Piloten. Kurz: Ich habe vieles von dem bewegt, was vier Räder hat.

Nicht jedoch ein Gerät wie dieses: Caterham Seven. Ein Auto, reduziert auf das Wesentliche: ein

Motor, zwei Sitze, vier Räder. Vollendetes Design, weil es eigentlich keines ist. Sondern einfach nur funktional und sonst gar nichts.

Caterham fertigt das Teil seit 1973. Der Seven ist der Erbe, einer der Erben, des gleichnamigen Lotus. Dessen Konstruktion soll angeblich von 1957 stammen, doch Technikspender war der Kleinwagen Austin Seven (1922 bis 1939). Vorkriegsware.

Ich, auch nicht mehr der Jüngste, Bandscheibe und so, bin solchen Auswüchsen englischer Automobilbaukunst bisher lieber aus dem Weg gegangen. Hat geklappt, bis jetzt. Jetzt bin ich dran, Chef will es so.

Der Seven treibt auf der Insel sein Unwesen mithilfe diverser antiker Aggregate – Gusseisen vom Schlage Ford Sigma und Kent oder Rover ▶

0–100 km/h
in 3,4 s
525 kg
240 PS



Herr Branke steigt ein.

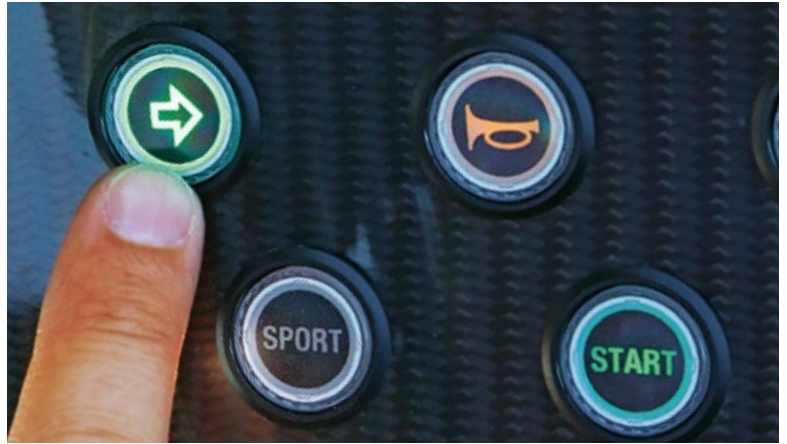
Zuerst die labberige Kunststoff-Seitenverkleidung öffnen, dann das rechte Bein einfädeln, das linke nachziehen. Abstützen nicht vergessen. Langsam absenken, Beine irgendwie am Lenkrad vorbeizwängen. Verdammst eng hier. Ach ja, Vierpunktgurt anlegen nicht vergessen. Schon wenige Minuten später ist es geschafft



Näher am Asphalt geht kaum. Dieser Seven besitzt eine Frontscheibe, vielen Dank noch mal. Es gibt auch Versionen ohne. Die Scheinwerfer könnten auch von einem weißrussischen Traktor stammen



FOTOS: A. EMMERLING (7)



Feines Handwerk. Die Sidepipe spart 13 Kilo gegenüber der Auspuffvariante am Heck und klingt vermutlich besser. Im Cockpit sind ein paar Tasten wunderbar wahllos verstreut, darunter auch welche für die Blinker. Im Bild die Taste für rechts (mit Finger), daneben die Hupe. Unten: Blick in den Maschinenraum, die Haube lässt sich im Stück abnehmen. Alles blitzsauber verarbeitet



TECHNISCHE DATEN

Reihenvierzylinder, vorn längs • vier Ventile pro Zylinder • Hubraum 1999 cm³ • Leistung 177 kW (240 PS) bei 8500/min • max. Drehmoment 240 Nm bei 7200/min • Hinterradantrieb • Sechsganggetriebe • Leergewicht 525 kg • Reifen 195/45 R 15 • L/B/H 3300/1700/1140 mm • CO₂ 206 g/km • Spitze 225 km/h • 0-100 km/h 3,4 s • Verbrauch EU-Mix 8,7 l/100

Preis: ab 51 760 Euro

K-Serie –, auf dem Festland nicht mehr zulassungsfähig. Die Abgasnorm.

Doch hier kommt die gute Nachricht für die Sportsfreunde auf dem Kontinent: Caterham baut jetzt einen modernen Euro-5-Motor ein. Einen Ford Duratec. Keine Sorge, die Briten haben ihn angeschärft. Neuer Zylinderkopf, Trockensumpfschmierung und Kolben von Cosworth ergeben 240 PS bei 8500 Touren. Klingt nicht nach viel, sagen Sie?

Wohl noch nie dringesessen, in so einem Caterham! Die 240 PS treffen hier auf lächerliche 525 Kilogramm. Das ergibt ein Leistungsge-
wicht von 2,19 Kilo pro PS. Oder andersrum: 457 PS treiben pro Tonne ihr leichtes Spiel.

Doch all das sind nur Zahlen, die nichts über den Irrsinn dieses Autos erzählen. Es beginnt mit dem Einstieg. Eine Zumutung, jedenfalls für normal gewachsene Kontinentaleuropäer – siehe Fotos Seite 92 unten. Irgendwann sitze ich, knapp eine Handbreit überm Asphalt, zusammengefaltet, eingeklemmt und festgezurtelt von Vierpunktgurten. Sitzverstellung? Hab ich nicht gefunden.

Zündung an. Zündung?? Das Schloss haben sie versteckt, diese Engländer, irgendwo hinter einer Blende, zwischen Kabeln und Schläuchen. Endlich, gefunden, starten bitte. Ach so, ja klar, den Starterknopf zweimal hintereinander drücken, blöde Frage.

Aber dann. Das Triebwerk spritzt, bollert und röchelt, der Caterham feuert los. Lenkung, Kupplung und Bremse erfordern kräftige Muskulatur, Schwerstarbeit. Dafür legen sich die Gänge umso leichter ein, das geht aus dem Handgelenk. Ein Zucken am winzigen Lenkrad, und Mr. Seven pfeift um die Kurven. Und dann immer schön auf dem Gas bleiben, beim Gegenlenken siehst du ja, wie die Räder stehen.

Aus dem Auspuff röhrt es, das ganze Auto ächzt und knirscht, das erbarmungslos harte Fahrwerk jagt dir Stromstöße in die Nieren. Federungskomfort wird völlig überbewertet – hier gibt es keinen. Außerdem knallt einem der Wind brutal ins Cockpit, ein Inferno, ohrenbetäubend. Und immer das Gefühl, dass der Ellenbogen gleich über den Asphalt schrammt. Nie zuvor saß ich erdverbundener.

Ein Fahrerlebnis der außergewöhnlichen Art, rein, direkt, einzigartig. 51 760 Euro kostet der Spaß. Kein Cent davon ist zu viel, glauben Sie mir. Es hat mich erwischt.



Design? Gibt es. Hätten die Spartaner Autos gebaut, würde deren Cockpit wohl genau so aussehen – nur das absolut Nötigste ist vorhanden. Und suchen Sie mal das Zündschloss. Unten: In dem betont kastenförmigen mittleren Teil findet sich eine Art Kofferraum von unbestimmbarer Größe



„ZAHLEN SAGEN NICHTS ÜBER DEN IRRSINN DIESES AUTOS.“

FAZIT

Dieser Caterham ist ein Erlebnis der besonderen Art, eine automobile Grunderfahrung. Es geht dabei nicht mal um die absolute Geschwindigkeit, obwohl der Seven sehr, sehr schnell ist. Sondern um die Art des Fahrens: intensiv, ehrlich, unverfälscht. Vorsicht, Suchtgefahr – daneben verblässen andere Sportwagen-Erlebnisse regelrecht. Selten so viel Spaß gehabt.

Dirk Branke

FOTOS: A. EMMERING (6)