



# Fit for fun?

**Caterham Super Seven – ein veritabler Porsche-Jäger mit hohem Suchtfaktor zum kleinen Preis. Wir verraten Ihnen die Achillesfersen des munteren Sportlers...**

»»» Viel Leistung + wenig Gewicht = jede Menge Fahrspaß: Nach diesem Rezept führt Caterham ab 1973 die Tradition des seit 1957 gebauten Lotus Super Seven fort. Wer einmal in einen solchen Renner steigt und nur einen Tropfen Benzin im Blut hat, wird diese Begegnung nicht mehr vergessen: Die Leichtigkeit des Fahrens, das Beschränken auf das dafür Nötigste und ein enormer Punch, der Beschleunigung zur Droge macht.

Caterham, das bedeutet Renntechnik für die Straße: ein leichter Gitterrohrrahmen, be-

plankt mit einem Hauch Aluminium und Motoren von 660 Kubik bis 2,3 Liter Hubraum und 80 bis 310 PS. Bei rund einer halben Tonne Kampfgewicht goldrichtig für Fahrgefühle zwischen rasanter Beschleunigung und Raketentart. Doch eines haben alle Varianten gemein: Die Technik entstammt der Großserie und zeigt sich unverwundlich. Doch es gibt viel zu beachten: Etliche Autos entstanden als Kit-Car und sind mehr oder weniger liebevoll gebaut. *Factory built*, also Werksbau gilt als die hochwertigere Variante.

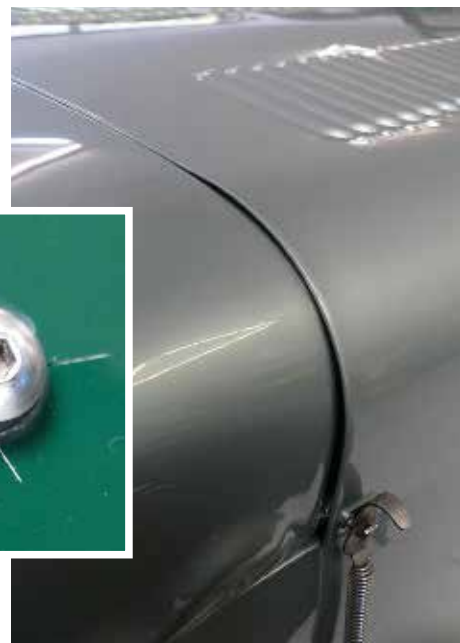
So viel Performance lädt zum Renneinsatz ein. Wo gehobelt wird, fallen Späne – und zwar reichlich. Echte Renner sind nach ein, spätestens drei Pistenjahren am Ende. Einige Schlaumeier peppen die abgelegten Sportgeräte rasender Briten auf, mogeln sie durch den TÜV und verkaufen sie aufgehübscht zum vermeintlich günstigen Preis.

Mit Caterham-Urgestein Kurt Hoffmann aus Neuwied haben wir erkundet, wie man Blender vom Schnäppchen unterscheidet und worauf man beim Kauf achten muss.

## 1 Karosserie

Karosserie und Rahmen – von beidem hat der Caterham nur das Notwendigste. Das knappe Kleid besteht aus wenigen auf den Rahmen genieteten leichten Alublechen, das war's. Doch Bleche können erzählen: Sind die Seitenteile wellig, gab es ziemlich sicher einen Crash. Heftigere Unfälle verrät oft die Auspuffdurchführung: Verschiebt sich der Motorblock nach hinten, verbeult das Auspuffrohr das Blech. Da der Wechsel eines ganzen Seitenpanels aufwendig ist, beschränken sich manche Eigner oft aufs Ausbeulen – die Spuren bleiben sichtbar. Von unten zeigt sich der Rahmen recht freizügig, krumme Rohre, verursacht durch brutale Aufsetzer, sind relativ gut zu erkennen. Schauen Sie die Schweißnähte an den Verbindungen an, Nachschweißungen verraten oft Unfall-Reparaturen.

Die vorderen Kotflügel waren bei früheren Modellen geschraubt und rissen um die Schraube gern ein (kleines Foto). Heute werden sie an den Träger geklebt – eine haltbare wie nachrüstbare Methode. Prüfen Sie die Fahrgestellnummern: Aus zwei mach eins oder wilde Schlagzahlen-Mogeleien sind bei Kit-Cars nicht selten. Checken Sie die Reifen: Zustand und Alter müssen stimmen, holzige Altreifen machen die britische Sportskanone zum Rohrkrepiere.



## ② Bremsen

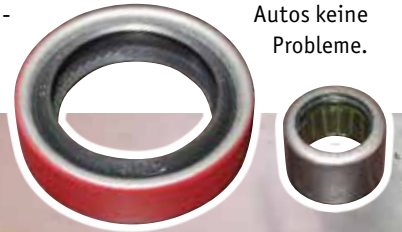
Eine top Beschleunigung verlangt nach adäquater Verzögerung. Hier empfiehlt Kurt Hoffmann die Vierkolbenbremsen von Caterham. Die verzögern immens und bieten reichlich Reserve. Die Standard-Lockheed-Sättel arbeiten zwar gut – mehr aber nicht. Wichtig ist ein Blick auf die Beläge: Hier zählt nicht nur das Verschleißbild, sondern auch der Zustand. Betagte Exemplare sollten im Zweifel auf jeden Fall gegen freigegebene neue Markenbeläge getauscht werden. Kontrollieren Sie die Bremsleitungen: In der Regel setzen Caterham-Fahrer auf solide Stahlflexleitungen. Wichtig ist, dass ein Prüfzeichen die Leitungen für den Straßenverkehr freigibt.



## ③ Getriebe

In den meisten Caterham versehen bewährte Ford-Fünfgangboxen ihren Dienst. Undichtigkeiten und mechanische Probleme sind selten und gut erkennbar. Öl an der Kupplungsglocke stammt meist von der Kurbelwellenseite, Getriebeundichtigkeiten sind an dieser Stelle selten. Wenn es ölt, dann hinten: Zur Abdichtung wechseln Sie den Simmerring (unbedingt ein Originalteil mit Ölleitritzen verwenden!). Geräusche im Leerlauf können ihre Ursache im Füh-

rungslager der Kupplungswelle haben – auch hier immer ein originales Lager (kl. Foto) verwenden. Sportfahrer schwören auf das Caterham-Sechsganggetriebe. Dieses Räderwerk verteilt die Leistung eng gestuft, überzeugt durch knackig-kurze Schaltwege und bereitet nach der Erfahrung von Kurt Hoffmann auch bei potent motorisierten Autos keine Probleme.



## ④ Elektrik

Bei Werksbauten ist die Elektrik sauber verlegt und verkabelt. Anders sieht die Sache bei selbst aufgebauten Kit-Cars aus: Hier haben sich oft Bastler ausgetobt. Unterm Armaturenbrett sind Lüsterklemmen und Billig-Steckverbinder Indiz für Murks. Lichtmaschinen und Anlasser arbeiten problemlos, manche Starter von Fahrzeugen mit Rover-K-Motoren leiden unter der Strahlungshitze vom Auspuff. Ein wirksames Hitzeschild ist Pflicht. Ansonsten kränkelt manchmal der Tachogeber am Getriebeausgang. Er setzt die mechanische Drehbewegung in elektrische Impulse um, die das Instrument mit Information versorgen.

## ⑤ Motor

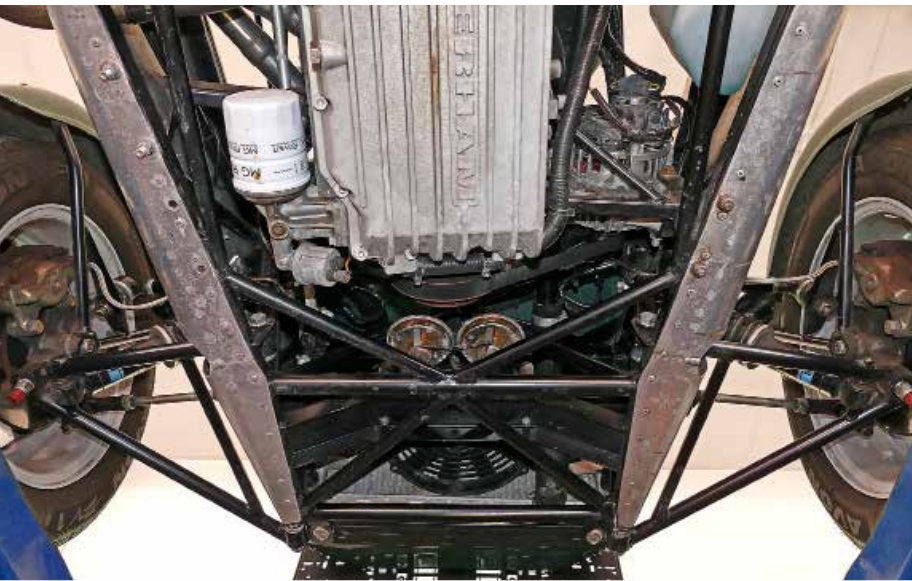
Vom heißen Kent-Motor über den klassischen Lotus Twin Cam bis hin zum Motorradtriebwerk hat Caterham schon viele Herzen implantiert. Seit Mitte der Neunziger dominieren Rover-K-Triebwerke von 1400 bis 1800 Kubik, gern genommen wurde der VVC-Motor aus dem MGF. Seit 2007 treiben vorwiegend Ford-Motoren die leichten Sportler an. Neueste Variante ist ein 660er Suzuki-Turbo-Dreizylinder mit 81 PS, der dank seiner Drehfreudigkeit im 490 kg leichten Caterham Seven 165 für Fahrspaß sorgt. Neben der obligatorischen Kontrolle auf ruhigen, kraftvollen Lauf und eine blaurauchfreie Verbrennung ist bei jedem Motor der Blick auf die

Ölwanne wichtig: Dellen und Aufsetzspuren zeugen von rücksichtslosem Einsatz. Ebenfalls hoch belastet sind die Gummilager der Triebwerke, hier unbedingt genau hinsehen. „Ein idealer Motor ist der Rover-1,6-Liter. Niemand ist überfordert, niemand unterfordert, mit 120 PS eine ideale Alltagsmaschine“, rät Kurt Hoffmann. Er ist begeistert von der Performance des VVC-Motors, mahnt allerdings zu sorgfältiger Pflege – schon die beiden Zahnriemen machen die Wartung aufwendig. Vorsicht bei 1,8-Liter-Motoren aus England: Die werden oft als X-Power-Triebwerke angeboten, haben aber nicht die dafür nötige VVC-Nockenwellenverstellung.

## ⑥ Vorderachse

Achten Sie auf die Geometrie: Viele Ex-Rennwagen von der Insel sind zu zivilen Autos umgerüstet im Angebot – renntypische Blessuren inbegriffen. Verzogene Querlenker oder Schlimmeres sind bei solchen Blendern keine Seltenheit, hier sollten Sie genau hinsehen. Die Fahrwerksbuchsen erweisen sich als unproblematisch und lassen sich leicht wechseln. Die Dämpfer sind oft so alt wie das Auto, bei der Leistung gehören Kontrolle und vorsorglicher Tausch zum

Pflichtprogramm. Prüfen Sie, ob die Bauteile den deutschen Verkehrs Vorschriften genügen, Engländer sehen so etwas ausgesprochen locker. Caterham hat auch ein Fahrwerk mit verbreiteter Spur im Angebot. Dieses *Wide-Track-Chassis* beschert höhere Kurventempi, sorgt aber auch für größeren Verschleiß. Im Reparaturfall sollte man wissen, ob das Fahrwerk mit zölligen oder metrischen Gewinden ausgestattet ist, bei- des wurde ab Werk verbaut.



## ⑦ Hinterachse

Eine präzise De-Dion-Konstruktion führt die Hinterhand. Probleme an der Heckachse sind selten, wenn alles dicht ist und das Differential bei der Probefahrt nicht „jammert“, ist in der Regel alles in Ordnung. Viele Caterham sind mit einer automatischen Achssperre ausgestattet, die als beinahe unverwundlich gilt. Prüfen lässt sich die Sperrfunktion auf der He-

bebühne: Dreht man rasch an einem Rad, muss sich das andere in die gleiche Richtung drehen. Dreht das andere Rad rückwärts, fehlt die Sperrfunktion. An der Achsaufhängung verbinden stabile Aluminiumplatten Fahrwerk und Radträger. In seltenen Fällen kann es Risse im Alu geben. Hier lautet das Motto: genau hinsehen und im Zweifel unbedingt austauschen.



## ⑧ Kühlsystem

Alles im grünen Bereich: Caterham legte die Kühler großzügig aus, hier sind keine Hitze Probleme programmiert. Dennoch sollte man dem Kühler einen Blick widmen, je nach Einsatz sind durch Steinschlag angeschossene Kühlernetze zu finden. Checken Sie den Elektrolüfter, er muss bei heißem Motor (zwischen der 95- und 110-Grad-Marke am Thermometer) anlaufen. Apropos Temperatur: Die Temperaturanzeige lügt häufig und zeigt zu viel an. Ein Infrarot-Thermometer gibt korrekte Werte an. Defekte Wasserpumpen sind selten ein Thema – wenn der Vorbesitzer den Keilriemen nicht wie eine Harfensaiten gespannt hat... Außerdem sind die Pumpen im Schadensfall leicht zu beschaffen. Kurt Hoffmann empfiehlt unbedingt den Einbau von Silikon-Wasserschläuchen, die halten länger und sind zuverlässiger als Gummischläuche.



## 9 Interieur

Wo nix ist, kann nichts kaputt gehen – dieser Satz stimmt hier nur bedingt. Nehmen Sie Armaturenbrett und Sitze in Augenschein, und testen Sie Schalter und Instrumente auf ihre Funktion. Thermometer und Tankuhr neigen zu Schwindelei – der Fahrer gewöhnt sich mit der Zeit dran. Die Sitze sind werksseitig mit Velour oder Leder gepolstert, auch hier gibt's keine Probleme. Probleme macht jedoch der TÜV bei rennmäßigen Sitzschalen und Gurten: Trotz FIA-Zulassung sind die meisten Sportsitzsysteme für den öffentlichen Verkehr nicht zugelassen.

## 10 Lenkung

Zum knackigen Fahrwerk gehört eine ultradirekte Zahnstangenlenkung. Die arbeitet im Caterham problemlos, lediglich ausgeschlagene Spurstangenköpfe können für erhöhtes Spiel sorgen. Achten Sie beim Wechsel unbedingt auf freigegebene Originalteile, China-„Sonderangebote“ einzubauen könnte böse Folgen haben. Prüfen Sie den Zustand der Manschetten, ein Wechsel ist schnell gemacht und schützt vor dem Eindringen von zerstörerischem Schmutz und Feuchtigkeit.



## Fazit

Kaum ein sportlicher Klassiker ist problemloser als ein Caterham. Viele Großserienteile sorgen für eine hohe Zuverlässigkeit, der konsequente Leichtbau in Verbindung mit potenten Triebwerken für atemberaubende Fahrleistungen. Schrauberisch ist ein Caterham Seven auch für Nicht-Techniker beherrschbar, die gesamte Mechanik ist einfach und bestens zugänglich.

Große Fahrer bevorzugen Autos mit dem SV-Chassis, die sind acht Zentimeter länger, elf Zentimeter breiter – und sehr gesucht und daher entsprechend teurer...

Zur Vorsicht mahnt Kurt Hoffmann bei leistungsstarken GB-Importen: „Diese Fahrzeuge sind oft in Deutschland nicht zulassungsfähig. Häufig werden ausrangierte Rennfahrzeuge zurückgebaut, über den TÜV geschummelt – und spätestens bei der nächsten HU stehen die Probleme an.“

Wegen etlicher schwarzer Schafe rät er zu sorgfältiger Suche und einer genauen Prüfung der Papiere. Obacht ist bei Spuren eines ausgebauten Käfigs angeraten: „Ein deutliches Zeichen für einen Ex-Renner.“

Und wie viel Geld muss man für einen ordentlichen Caterham ausgeben? „Unter 15.000 Euro lässt sich kaum ein Auto finden. Für ein sofort fahrbereites Exemplar ohne Wartungsstau sollte man mindestens 20.000 Euro einplanen. Wirklich makellose Caterham mit Standard-Motorisierung gibt's ab etwa 25.000 Euro“, erklärt Hoffmann.

Für besonders leistungsstarke und seltene Autos in Topzustand übersteigt der Preis schon mal die 50.000er Marke, wichtig ist stets eine einwandfrei geklärte Herkunft.

Klar sein sollte sich der Seven-Treiber inspe über seine bevorzugte Sitzposition: Einen Rechtslenker auf Linkssteuerung umzubauen ist möglich, schlägt aber mit rund 4000 Euro zu Buche.

Und es gibt sogar einen günstigen Neuwagen: Wer den quir-

ligen 660er Turbo-Dreizylinder mag, bekommt für unter 24.000 Euro einen brandneuen Werksbau. Der wegen seines geringen Gewichts mit nur 81 PS in knapp 7,5 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt und damit einen Riesenspaß bereitet.

Auch die Ersatzteilpreise sind erfreulich moderat: „Vieles gibt es zu lehrlingsgehaltsgerechten Preisen, im Unterhalt sind die Caterham ausgesprochen preiswert.“

Text und Fotos: Dirk Köster

