

Caterham Seven 165

Motor Dreizylinder,
Turbo, vorn längs
Hubraum 658 cm³
Leistung 59 kW (80 PS)
/7000 U/min • max.
Drehmoment
107 Nm bei 3400/min
Spitze 160 km/h
Antrieb Hinterradan-
trieb/Fünfganggetriebe
Lj/B/H 3180/1575/
1090 mm • **EU-Mix** 4,9 l
Super/100 km
Abgas CO₂ 114/g km
TESTWERTE
Leergewicht 500 kg
0-100 km/h 8,3 s
Bremsweg 56,3 m
(warm) • **Test-**
verbrauch 5,1 l Super/
100 km • **CO₂** 122 g/km
Preis 23795 Euro



Supersportler mit 80 PS

80 PS machen nicht mal Kleinwagenbesitzer froh. Doch im Caterham reichen sie für einen Rausch



Einfach diese
Seite scannen,
und das Heft zum
Loben erwecken!

Mehr Infos finden Sie
auf Seite 26.

DRECK UND REGEN klatschen mir ins Gesicht. Die Nase, sie schnüffelt knapp über dem Asphalt, wird von Lkw-Abgasen zugequalmt. Und beim Überrollen der Kippe konnte ich klar fühlen, dass es eine Zigarette ohne Filter war. Mein linker Arm, er passt beim besten Willen nicht mehr in den Caterham, fühlt sich an wie aufgeweicht. Und die Jacke ist ein Fall für die Reinigung.

Caterham fahren ist nichts für Weichlinge, aber ein pures Vergnügen. Garantiert ohne Komfort und ohne elektronische Assistenten. Deshalb kriecht das Wasser auch durch jede Ritze in

den Innenraum. Toll. Viel toller aber: 80 Pferdestärken reichen, um Sportwagen-Junkies anzufixen. So wenig Power bringt der neueste Caterham, der Seven 165, nämlich an den Start.

Das muss reichen. Genau wie beim Urahn Ende der 50er-Jahre. Der Lotus 7C hatte sogar nur 75 PS. Sein jüngster Spross sieht immer noch aus wie eine Zigarre auf Rädern – und ist mit 80 PS auch objektiv gut motorisiert. Immerhin sorgt der aufgeladene Dreizylinder aus dem Suzuki Jimny für ein Leistungsgewicht von 160 PS pro Tonne. Ein Golf GTI (220 PS) bietet nicht mehr. Der Preis des Vergnügens: Verzicht. Die

500 Kilogramm Leergewicht des Roadsters mit seiner Alukarosserie lassen keine Airbags zu, kein Radio und kein Dach. Für 208 Euro Aufpreis ist eine Persenning zu haben. Ist sie aufgezo-gen, muss der Fahrer aber ins Auto kriechen. Dabei ist es auch ohne das Notverdeck schon anstrengend genug in den Caterham zu kommen.

Doch jede Verrenkung lohnt sich. Das 658-Kubik-Maschinchen grummelt wie ein Großer. Durch die Sidepipe links dröhnt es in japanisch-englischem Kauderwelsch: Gib Gas! Der Motor brüllt, die Nadel des Drehzahlmessers schießt Richtung 8000. Zweiter Gang.

Auch ein Dreizylinder kann nach Rennsport klingen. Bereits 60 km/h reichen für Kribbeln im Bauch und Grinsen im Gesicht. Wen stört es, dass bei 160 km/h schon Schluss ist? Schneller wäre mit 56 Meter Bremsweg eh fahrlässig. Die direkte Lenkung und das harte Fahrwerk verschmelzen Fahrer und Straße zur Einheit. Und das Momo-Lenkrad dirigiert die freistehenden Vorderräder wie von selbst zur Ideallinie.

Bis es dann stärker regnet. Und der Caterham wie ein besoffener Schlittschuhläufer um die Kurven schlingert. In durchnässten Klamotten lässt der Rausch schnell nach. Was für ein Trip!



Zigarre auf Rädern: Am Design hat sich seit über 50 Jahren wenig geändert. Gut so. 23.795 Euro kostet der Retro-Flitzer von Caterham mit der kleinsten Motorisierung.



Lappen drüber, gut ist's: wasserfeste Instrumente, aufs Nötigste reduziert. Der Scheibenwischer nützt nicht viel, wenn es regnet.



FAZIT
Redakteur
ROBIN HORNIG

Der Caterham Seven 165 bildet einen wunderbaren Kontrast zu allen leistungsstrotzenden Hightech-Sportlern. Aufregend und auf das Wesentliche reduziert, zu einem erschwinglichen Preis.

URTEIL
★★★★☆

AUTO
BILD DER
WOCHE



➔ EIN ROADSTER
FÜR ROMANTIKER

ZURÜCK ZUR NATUR

Lass sie rasen, die Leute in ihren High-tech-Büchsen. Lass sie glücklich sein mit Abstandsregeltempomaten und klimatisierten Massagesitzen. Unseren Kollegen Robin Hornig berührt die schöne Neuwagen-Welt nicht mehr, wenn er im neuesten Caterham sitzt, wo es kein Dach und keine Musik gibt, dafür aber herzergreifenden Auspuff-Raumklang und so was von Klima, sobald der Fahrtwind wie ein Orkan durchs kleine Kistchen tobt. Nur 80 PS, na und? Der Caterham macht auf ganz natürliche Weise high. Der Test beginnt auf Seite 34.

CATERHAM SEVEN 165

Die Geschichte des Caterham geht in direkter Linie zurück auf die Frühzeit der Sportwagenmarke Lotus. Deren Gründer Colin Chapman brachte 1957 den Lotus Seven auf den Markt, der als Bausatz-Auto („Kitcar“) populär wurde – Hobbyschrauber konnten so das britische Steuersystem austricksen. 1973 verkaufte Lotus die Rechte am Seven an die heutige Firma Caterham.

➔ EIN ROADSTER
FÜR ROMANTIKER

ZURÜCK ZUR NATUR

Lass sie rasen, die Leute in ihren High-tech-Büchsen. Lass sie glücklich sein mit Abstandsregeltempomaten und klimatisierten Massagesitzen. Unseren Kollegen Robin Hornig berührt die schöne Neuwagen-Welt nicht mehr, wenn er im neuesten Caterham sitzt, wo es kein Dach und keine Musik gibt, dafür aber herzergreifenden Auspuff-Raumklang und so was von Klima, sobald der Fahrtwind wie ein Orkan durchs kleine Kistchen tobt. Nur 80 PS, na und? Der Caterham macht auf ganz natürliche Weise high. Der Test beginnt auf Seite 34.

CATERHAM SEVEN 165

Die Geschichte des Caterham geht in direkter Linie zurück auf die Frühzeit der Sportwagenmarke Lotus. Deren Gründer Colin Chapman brachte 1957 den Lotus Seven auf den Markt, der als Bausatz-Auto („Kitcar“) populär wurde – Hobbyschrauber konnten so das britische Steuersystem austricksen. 1973 verkaufte Lotus die Rechte am Seven an die heutige Firma Caterham.