



Text/Fotos: Roland Löwisch

SEVEN UND KEIN ENDE

Würde Lotus-Gründer Colin Chapman noch leben, würde er aufgrund von 60 Jahren „Seven“ wahrscheinlich nur mit den Schultern zucken. Er verlor schon 1973 die Lust an der agilen Zigarre – andere nicht: Noch heute baut Caterham das Auto nach einem alten Rezept. Erst recht das Jubiläums-Sondermodell „Seven Sprint“

lieber Leser, sind Sie ein Freund von Burger und Pommes, ein Fan von Sicherheitssystemen in Autos oder ein Konnektivitäts-Freak? Dann blättern Sie weiter. Denn diese Geschichte ist nichts für Sie. Sie handelt von einem automobilen Anachronismus. Von einem minimalistischen Neuwagen, der mal nicht zum Umdenken in Richtung Zukunft zwingt, sondern in genau die entgegengesetzte Richtung: der Caterham Seven Sprint. Ein Jubiläumsmodell, das 60 Jahre rollenden Verzicht feiert. Eng, pur, teuer: Für 35.700 Euro bekommt der Kunde nichts außer klaustrophobischem Spaß im Retro-Gewand. Wie herrlich – wenn Geld keine Rolle spielt.

Um die Existenz dieses „Autos“ begreifbar zu machen, ist ein kleiner historischer Exkurs notwendig: Lotus-Chef Colin Chapman bringt 1957 sein erstes Straßenauto auf den Markt, den Lotus Seven S1.

Entwickelt aus seinen frühen Rennwagen, bestückt er die Alu-Zigarre auf Gitterrohrrahmen mit BMW- oder Coventry-Climax-Motoren (40 bis 75 PS) und baut tatsächlich 242 Stück davon. Die Idee hinter der schmalen Badewanne mit freistehenden Rädern: ein leichtes und bezahlbares Auto für jedermann für Straße und Race-Track, zur Not selbst zusammenschraubbar. Von der Serie II sehen 1.350 Stück die Straße, die Serie 3 kommt mit langen geschwungenen Frontkotflügeln in etwa 350 Stück. Bis 1973 baut er insgesamt etwa 2.500 Stück in vier Serien. Dann braucht er Platz für andere Autos und will die Werkzeuge der Einfachkonstruktion einstampfen.

Der im Londoner Vorort Caterham niedergelassene Autohändler Graham Nearn wittert eine Chance und übernimmt 1973 alle Rechte am Seven samt Produktionsanlagen – der Caterham 7 ist geboren. Nearn und sein Sohn Simon entwickeln das Auto vorsichtig weiter, modernisieren Fahrwerk, Bremsen, Getriebe, experimentieren mit verschiedenen Motoren. Das ist im Grunde auch heute noch so – ebenso wie die Zutaten Gitterrohrrahmen, darauf befestigte Aluminiumteile sowie Nase und Kotflügel aus Glas- oder Kohlefasern. Und als Antrieb ein kleiner, aber starker Motor.

Das mit dem „starken“ Motor hat Caterham 2014 unter dem jetzigen Chef Graham McDonald (na klar, ein Schotte, der mit etwa 150 Mann pro Jahr 500 Autos baut) leicht revidiert: Caterhams Einstiegsmodell ist der Caterham 165, der mit einem nur 660 Kubik großen und 80 PS starken Dreizylinder von Suzuki bestückt ist. Es wurde mithilfe der Asiaten konzipiert, weil Japaner für kleine Autos mit wenig Hubraum (sogenannte „Kei-Cars“) viel weniger Unterhalt zahlen müssen als für größere Vehikel. Und es ist die Basis für den „Sprint“.

Das Jubiläumsmodell Caterham Seven Sprint erinnert an die Lotus-Modelle der 60er-Jahre. Auffällig sind besonders die langen und schwungvollen vorderen Kotflügel, der hochglänzende, links angebrachte Außenauspuff, der Chromscheibenrahmen, die niedlichen Pickel-Heckleuchten, cremefarbig lackierte Stahlfelgen und polierte Radkappen. Türverkleidungen und Sitze sind in Scarlet Red gehalten, die Instrumente kommen im Smith-Stil. Dazu gibt es ein Moto-Lita-Holzlenkrad, Chrom-Scheibenwischer, einen kleinen Überrollbügel, einen lackierten Rahmen in damaliger Lackschutzfarbe „grau“ sowie Heritage-Branding mit dem alten Caterham-Logo.

Und eine Plakette mit der Produktionsnummer des Sondermodells, natürlich sorgsam durchnummeriert.

GRIP Faktor
— new car —

Drivestyle ★★★★★

Performance ★★★★★

Preis 446,25 €/PS



**„Mister Caterham“ in Deutschland:
Autohändler, Fan und Ex-Racer Kurt Hoffmann**

verbunden mit lautem Piepen. Keine große Karosserie zu haben und keine De-Dion-Hinterachse wie bei den stärkeren Modellen namens 275, 355 und 465 (siehe nächste Seite), dafür drangvolle Enge und eine Starrachse. Hinten nur Trommelbremsen und der Handbremshebel liegt so knapp in seiner Mulde, dass man bezweifelt, ihn je benutzen zu können. Dafür zahlt man dann beim 165 mindestens 29.750 Euro, beim Sondermodell „Sprint“ – wir erinnern uns – satte 35.700 Euro. Uff.

Aber ist „Spaß haben“ wirklich mit Penunzen aufzuwiegen? Denn der ganze Verzicht hat zur Folge, dass das „Auto“ gerade mal 490 Kilo wiegt, über die selbst das auf dem Papier schwachbrüstige Suzuki-Kölbchen-Trio in den Laufbuchsen hochfrequent lacht. Mit nur 80 PS gelingt der Sprint in 6,6 Sekunden, der Motor dreht locker bis 7.000 und entlässt seine Abgase leicht kreischend aus der Sidepipe, die gefühlt neben dem linken Ohr der Fahrers entlangläuft, die ebenso gefühlt mit dem Hintern nur wenige Zentimeter über dem Asphalt reist.

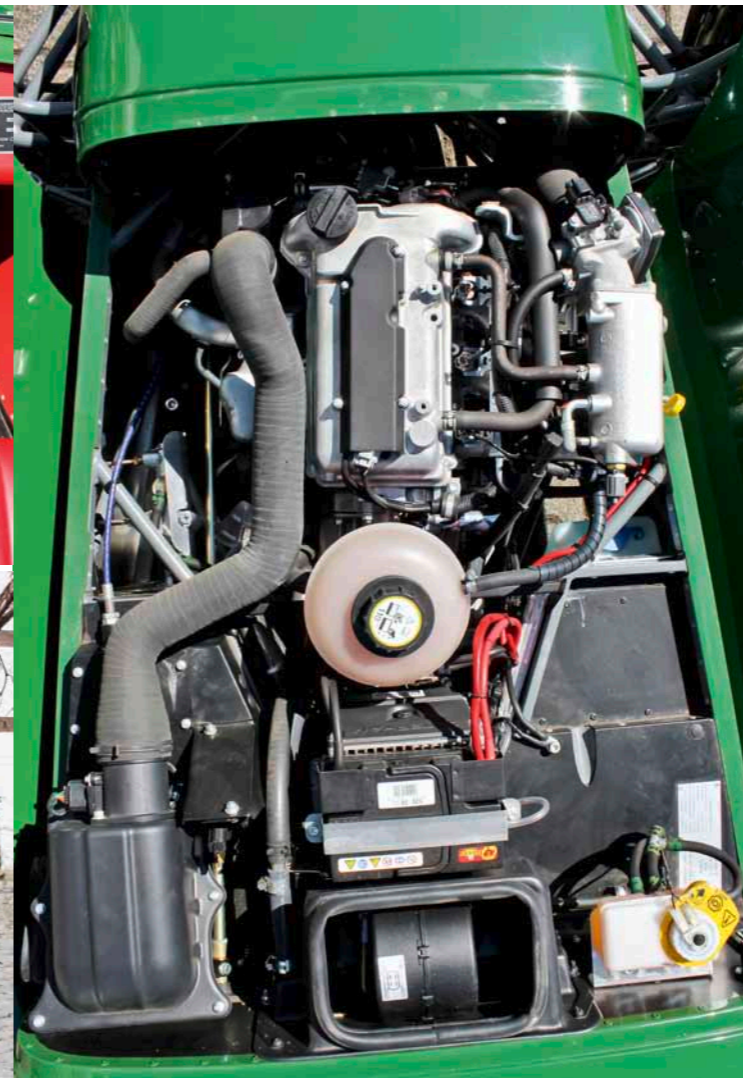
Aber dieses winzige Holzlenkrad in den Händen, dieses geniale Handling, dieser Sitzplatz fast über den Hinterrädern, dieser Sturm, der übers Leder fetzt, und diese Augen der Passanten, die nicht glauben können, dass so etwas zulassungsfähig ist in Deutschland – das alles entschädigt. Auch dafür, dass der linke Fuß aus Platzmangel ständig auf dem Kupplungspedal ruhen muss. Ebenso dafür, dass man wieder lernen muss, den rechten Fuß (bitte unbedingt an schlankes Schuhwerk denken) gerade auf Gas und Bremspedal zu stellen, weil man sonst nämlich beide Pedale gleichzeitig bedient, was alberne bis schmerzhaft Folgen nach sich ziehen kann.

Passt, sitzt, wackelt nicht und hat keinen Platz: Wer einmal im Sprint sitzt, will und kann so schnell nicht wieder raus

Im Preis inbegriffen ist übrigens auch das „Wetter Equipment“: Windschutzscheibe und Dach. Letzteres ist aber eher eine Persenning. Apropos Windschutzscheibe: „Die gehört bei den ‚normalen‘ Caterhams nicht zur Basisausstattung“, sagt Kurt Hoffmann, Chef von Hoffmann & Rink in Dierdorf an der A3 und laut eigener Auskunft bald einziger Caterham-Händler in Deutschland. „Statt dessen wird jeder Wagen für Deutschland mit einem kleinen Windabweiser geliefert.“ Die Scheibe montiert – auf Wunsch und natürlich gegen Aufpreis – der Händler.

Jetzt aber hinein in das Auto (abgesehen von der Optik entsprechen alle folgenden Erlebnisse denen in einem Caterham 165). Die Türen hängen wir mit dem kleinen Finger aus – sie sind danach platzsparend der Länge nach klappbar, wiegen so gut wie nichts dank Plastikscheiben und beschränken eigentlich mehr die Armfreiheit, als dass sie den Sturm im Innenraum verhindern. Allerdings sind nach der Demontage auch die Außenspiegel weg. Egal – man kann sowieso nur beten, dass der Hintermann in seinem Monster-SUV einen nicht für ein verirrtes Bügelbrett hält. Dann rutschen wir von oben in den Sitz, wobei man es sich gefallen lassen muss, von britischen Vorgaben geformt zu werden. Spätestens jetzt bereut man das üppige Mahl des Vorabends oder die Nutellabrötchen des Frühstücks. Kann sein, dass das Gurtschloss in der rechten Hüfte zwick, aber wir müssen gestehen: Die ersten Kilometer haben wir uns gar nicht angeschnallt, weil das Feeling so genial oldstyle ist, dass wir dem Auto keine Gurte zugetraut haben. Denn der kleine Caterham ist Purismus auf Rädern: keine Airbags, keine Traktionskontrolle, kein

ABS. Keine Servobremse oder -lenkung. Klimaanlage? Eindeutig Komfortschickimicki und damit total überflüssig. Kein Blinkerhebel, sondern ein Blinkerkippschalter nach links und rechts,



FACTS

Caterham Seven
Sprint
Dreizylinder-Turbo
660 cm³
59 kW (80 PS)
107 Nm max.
Fünfgang-
Handschalter
Hinterradantrieb
3.100/1.575/1.090
L/B/H mm
490 kg
0-100 km/h in 6,6 s
160 km/h Vmax
35.700 Euro

CATERHAM ÜBER ALLES

Rechts: Caterham-
Produktion in England
- inklusive der
Sprint-Sonderserie



Hat man aber erst mal seine Gliedmaßen sortiert, passt der wenigstens noch halbwegs geformte Mitteleuropäer in den Caterham wie die Leberwurst in die Pelle. Die Beschleunigung ist dank der aus Platzgründen fast unmittelbaren Verbindung zwischen Mechanik und Hirn mächtig beeindruckend, die Handschaltung knackiger als ein übers Knie gebrochener Brexit. Ungelogen: Der Schaltweg von Gang zu Gang ist so kurz wie ein halber Zeigefinger eines durchschnittlich gewachsenen Mannes. Und so wollen wir den Roadster auch gar nicht wieder verlassen – auch wenn böse Zungen behaupten, wir könnten nicht, hahaha. So bleibt uns nur noch, etwas Luft aus der Geschichte zu

lassen: Caterham hat das Sondermodell für Europa in nur 60 Stück – immerhin Links- und Rechtslenker – aufgelegt, und alle sind weg. „Mir wurden drei Stück zugeteilt, und die waren ratzfatz verkauft“, sagt Hoffmann, der normalerweise etwa 20 Autos pro Jahr an den Mann bringt und künftig auf 40 bis 50 Stück kommen will. Und unser Fotowagen? Ist laut Plakette die Nummer 2 von 60, aber ein unverkäuflicher Werks-Pressetestwagen – der übrigens am Tag vor unserer Fotoproduktion Opfer eines Autofahrers wurde, der auf der Tankstelle rangierte und den Flachling übersah.

Caterham baut zwar wirklich schräge Autos, aber normalerweise besitzen sie gerade Nasen ...



Das Caterham-Portfolio in Deutschland

Caterham 165

Wie Caterham Seven Sprint, aber weniger Ausstattung, ausschließlich mit schmaler und kurzer Karosserie, Basispreis 29.750 Euro

In Deutschland bietet Caterham vier Modelle (ohne Sondermodelle) an. Grundsätzlich gilt: Nach Deutschland werden aufgrund der Papiervorschriften ausschließlich fertige Autos geliefert, während zum Beispiel englische Kunden sich ihren Wagen selber zusammenbauen dürfen und dadurch Geld sparen. Die kleinste Version wird nur in einer Karosserieform geliefert, bei den stärkeren Modellen hat der Kunde die Wahl zwischen der schmalen S3-Version (L/B/H: 3.100/1.575/1.090 mm) oder der größeren SV-Version (L/B/H: 3.250/1.685/1.115 mm). Der 165 ist auch in der höherwertigen S-Version zu haben, alle anderen können in einer aufreispflichtigen S- oder R-Version

geordert werden. Das S-Pack (3.510 Euro) beinhaltet zum Beispiel größere Räder, Ledersitze und eine breitere Spur, das R-Pack zum Beispiel Carbon-Ledersitze, Differenzial und einstellbares Sportfahrwerk (6.664 Euro beim 335, 7.140 Euro beim 275. Beim 485 ist das S-Pack in der Basisversion dabei, mit R-Pack kostet er 62.350 Euro. Alle Preis inkl. Mehrwertsteuer). Für die Track-Driver fertigt Caterham übrigens auch einen Seven 620 mit 310 PS aus einem Ford-Cosworth-Aggregat. Kenner attestieren diesem Geschoss mit rund 620 PS pro Tonne Wagengewicht „schiere Unfahrbarkeit...“ Das ist wohl ein Grund, warum er bei uns keine Straßenzulassung bekommt ...



Caterham Seven 275

1,6-Liter-Ford-Sigma-Vierzylinder, 136 PS, 160 Nm, Top-Speed 179 km/h, 530 Kilo Leergewicht, Fünfgangschaltung, Basispreis: 35.900 Euro

Caterham Seven 355

Zweiliter-Ford-Duratec-Vierzylinder, 175 PS, 177 Nm, Top-Speed 222 km/h, 540 Kilo Leergewicht, Fünfgangschaltung, Basispreis: 43.000 Euro

Caterham Seven 485

Zweiliter-Ford-Cosworth-Vierzylinder, 240 PS, 206 Nm, Top-Speed 240 km/h, 540 Kilo Leergewicht, Sechsgangschaltung, nur mit S- oder R-Pack. Basispreis: 56.500 Euro

Caterham Seven 620/R

Zweiliter-Ford-Cosworth-Vierzylinder mit Kompressor, 310 PS, Sprint 0-100 km/h in 2,8 Sekunden, nicht straßentauglich, 66.000 Euro