

Die nackte Kanone

Mit dem Caterham Seven 165 auf große Fahrt

660 Kubik und 80 PS und trotzdem ein Sportwagen? Bei nur 490 Kilo ist das kein Problem. Dafür braucht es kein stündteures Karbon. Sondern mit dem neuen Seven 165 beweist Caterham, dass diese Radikaldiät auch auf die billige Tour zu haben ist – und trotzdem irre Spaß macht. Denn los geht es bei den Briten schon mit 23 795 Euro.

Dafür gibt es ein Auto, das auf wirklich Wesentliche reduziert wurde: Die Karosserie nicht einmal kniehoch, die Sitzschalen eng wie Schraubstöcke, der Bug schlank wie ein Einbaum, die Vorderräder im Freien, die Seitenscheiben aus Plastik und Kunstleder und die Frontscheibe nur ein besseres Alibi, erinnert der Seven an einen Formel-1-Rennwagen aus den Fünfzigern – und entwickelt gefühlt fast die gleiche Dynamik.

In der Theorie mag man zwar über den winzigen Dreizylinder-Turbo lachen, den Caterham samt dem knackig kurzen Fünfganggetriebe und der starren Hinterachse aus dem Suzuki Jimmy übernimmt. Und wenn man atemlos von 161 km/h Höchstgeschwindigkeit erzählt, kommt bei Porsche-Fahrern nur das große Gähnen. Doch sobald man sich einmal in die enge Röhre gezwängt und hinter das kleine Mo-mo-Lenkrad geklemmt hat, sieht die Welt schon ganz anders aus. Erst recht, wenn man sie von so tief unten betrachtet, dass man sogar zu Ferrari-Fahrern aufschauen muss.

Plötzlich brüllt der Mini-Motor laut und vergnüglich durch die riesige Sidepipe neben dem Fahrer, als könne er es mit jedem Achtzylinder aufnehmen. Die kleinen 14-Zöller

auf der Hinterachse verbeißen sich in den Asphalt, die 107 Nm fühlen sich an wie Bärenkräfte und die 6,9 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 vergehen, als hätte jemand auf »fast forward« gedrückt. Selten haben sich 80 PS so dynamisch angefühlt wie in diesem Auto. Kein Wunder, wenn die ganze Fuhre nur 490 Kilo wiegt. Und selten hatte man bei der Raserei ein so gutes Gewissen. Denn ganz ohne Hybrid und anderen Schnickschnack kommt der Seven auf einen Normverbrauch von 4,9 Litern und lässt sich auch in der Praxis beim besten Willen nicht in zweistellige Regionen treiben.

Was dem Seven dabei an Speed fehlt, macht er mit der Intensität des Fahrens wieder wett: Wenn Mensch und Maschine förmlich miteinander verwachsen, kann man die Straße besser fühlen als sehen. Mit den freistehenden Rädern platziert man den Wagen auf den Millimeter genau am Brems- und am Scheitelpunkt, und wenn schon bei 60 Sachen ein Orkan durchs enge Cockpit fegt, weiß man, wie sich Formel-1-Fahrer in ihrem offenen Auto jenseits der 250 fühlen.

Natürlich kann man mit dem Caterham über die Autobahn blasen, auch wenn man sich schon zwischen den üblichen Limousinen ziemlich verloren fühlt und gar nicht daran denken möchte, wie es wohl zwischen zwei Lastwagen wäre. Und erst recht kann man mit dem Briten durch die Stadt flanieren, weil man mit ihm erstens mehr Aufsehen erregt als mit jedem anderen Sportwagen, und zweitens überall einen Parkplatz findet. Doch am besten genießt man mit dem Se-



Mit dem Fliegengewicht Caterham Seven 165 durch kurvenreiche Straßen.

ven den Rausch der engen Radian: Mit einem bretharten Fahrwerk, das die Markierungen auf dem Teer überträgt wie massive Bodenwellen und einen fast schon jeden Schatten spüren lässt, schneidet der kleine Brite die Kurven ohne jede Mühe: Wo es andere Autos nach den Gesetzen der Schwerkraft nach außen trägt, haftet das fliegende Federge-richt beinahe magnetisch auf der Ideallinie und liefert den fahrenden Beweis, dass die schönste Verbindung zwischen zwei Punkten eben doch eine Kurve ist. Immer und immer wieder will man diesen Rausch erleben. Doch dass die Raserei kein Ende nehmen soll, hat noch einen anderen Grund. Die Angst vor dem Aussteigen. Denn so eng und unbequem wie die Zigarre auf Rädern ist, möchte man an die Verrenkungen am liebsten gar nicht denken – und dreht gleich noch mal eine Runde.

Giefene Allgäuerstr. 31.5.14