

TEXT: STEFAN WAGNER / FOTOS: ANDREAS VIERTHALER

REICHT LEICHT

Der neue 275R postiert sich im Caterham-Portfolio ziemlich genau zwischen „Och süß“ (165) und „Blanke Angst“ (485, 620R).
Macht ihn das zur ersten Wahl?



A

lles dröhnt, pumpt, schäppert, pulsiert. Ein wilder Mix aus Adrenalin, Platzangst und besorgniserregenden Geräuschen. Ich fühle mich wie eine sehr sehr grüne Flipperkugel, die von fürchterlich mächtigen Hebeln durch einen extrem kurvigen Automaten gefeuert wird. Ich bin irgend-

wo in der Eifel und der Koeffizient aus Lärm, Vibration und Gesichtsdeformierung ergibt nach grober Schätzung etwa 180 km/h. Ich fahre aber gerade mal 98. Runter in den Zweiten, das schwere Zwergen-Lenkrad gut festhalten und so klebrig um die Ecke, als hätten sie diese 180-Grad-Kurve aus einer Carrera-Bahn geklaut. Ganz früh wieder drauf, etwa 10 Euro an Avon-

ZZ-S-Cupbereifung für zwei schicke schwarze Ich-war-auch-hier-Striche geopfert und mit einem ästhetisch umwerfenden Slide schießt dich dieses kümmerlich anmutende Stück Blech in die nächste Gerade hinaus. Du fluchst vor Glück. Dann fängst du unweigerlich an, sehr laut zu lachen.

Obwohl sich optisch seit alttestamentarischen Tagen (technisch ist es etwas besser) nicht allzu viel geändert hat, stellt ein Caterham Dinge mit dir an, die kein noch so hochgezüchtetes, ultraschlaues Supercar hinkommt. Herumblödeln in einem Caterham ist in etwa so sicher und komfortabel wie ein Flug mit einer Cruise Missile über einen ausbrechenden Vulkan. Auf der anderen Seite verteilt ein Caterham aber auch Adrenalinschübe, die sonst wohl nur Raketenflüge in der Nähe brennender Berge



Posing à la Caterham: Der R kriegt ein Armaturenbrett aus Carbon



Fahren ohne Haube: Irre viel Kühlung und etwa 14 Gramm weniger Gewicht



CATERHAM 275R

Preis: 42.775 €

Motor: 1596 ccm, 4 Zylinder

137 PS bei 6800 U/min,

165 Nm bei 4100 U/min

Fahrleistungen: 196 km/h

0–100 km/h in 5,0 s

Antrieb: 6-Gang-Schaltung,
Hinterradantrieb

Verbrauch: 6,4 l/100 km,

147 g/km CO₂

Gewicht: 540 kg

erzeugen. Dafür reichen, wie im neuesten Fall, weniger als 140 PS. Ja richtig, die verrückten Jungs aus Dartford haben dem beinahe niedlichen 165 mit seinem 80-PS-Suzuki-Turbo-Dreizylinder, dem psychisch grenzwertigen 485 mit 240 PS und dem von allen guten Geistern verlassenen 620R mit 310-Kompressor-PS eine Art „vernünftigen“ Bruder zur Seite gestellt.

Der 275 erhält Fords 1,6-Liter-Sigma-Motor mit 137 PS und 165 Newtonmeter. Was so aufregend klingt, wie 100.000 Kilometer in einem 1993er Toyota Carina Diesel, mutiert dank 540 Kilo Lebendgewicht zu einem einzigen, magenschwingenden Sinnesrausch. Der kleine Ford-Sauger spricht schon bei knapp 2000 Touren gnadenlos rabiat an und dreht mit reichlich Schaum vorm Mund bis zur Drehzahlgrenze bei 7200 U/min. Okay, um ehrlich zu sein: Das hier ist schon ein Stück weit entfernt von der grenzdebilen Beschleunigung eines 485 oder 620R. Aber wenn etwas, das aussieht, wie ein Frosch, der eine 3,40 Meter lange Zigarre verschluckt hat, in 5,0 Sekunden auf 100 wackelt, dann reicht das allemal für eine anständige Portion Nervenkitzel.

Und irgendwie scheint das auch die Grundeinstellung des neuen 275R zu sein: Er ist keine Nacht allein im Wald, nachdem du dir alle acht SAW-Teile reingezogen hast (dafür ist der 620R zuständig). Er ist einfach ein herrlich leicht verdauliches Stück Kick. Natürlich ist er ein Caterham, weshalb er amüsanter ist als alles, was man nicht im Liegen anstellt. Als R hat der 275 sogar viele scharfe Zutaten der stärkeren großen Brüder an Bord – da wären eine mechanische Hinterachssperre, ein einstellbares Bilstein-Fahrwerk, ein verstellbarer Stabi hinten oder die größere AP-Bremse. Allerdings macht er den typischen, ohrenbetäubenden, knatternden und ratternden Spaß leichter zugänglich, weil schon niedrigere Geschwindigkeiten reichen, um die Magie zu spüren.

Die paar verrückten Caterham-Cracks wissen, welche Magie ich meine: Dass du total lächerlich aussiehst, wenn du versuchst einzusteigen. Dass du keine Nagelschere mehr brauchst, weil du deine Fingernägel auch auf der Straße feilen kannst, wenn du das für eine gute Idee hältst. Oder, dass du ein bisschen zu oft alle drei Pedale gleichzeitig drückst, wenn du nicht gerade Schuhgröße 33 trägst oder (noch besser) über Ziegenhufe verfügst. Gerade wenn du die klapprigen „Türen“ mit ihren wild vibrierenden Außenspiegeln nicht dabei hast, ist der Wind nahezu unerträglich. Ab etwa 100 km/h kriegst du kaum noch Luft und die Vierpunktgurte, in denen du dich fühlst wie eine schlecht frisierte Version von Houdini, peitschen dir unbarmherzig ins Gesicht. Mit anderen Worten: Es ist großartig.

Es ist großartig, weil der 275R auch mit „nur“ 137 PS in Sachen Agilität und Lebendigkeit weitgehend unerreich bleibt. Man kann wunderbar mit ihm spielen und sich relativ gefahrlos an all das unsinnige Zeug wie die kleinen bis mittelschweren Heckschwenks herantasten. Und wenn man einen heroischen Drift auch mal länger halten will, ist dafür auf jeden Fall genug Kraft vorhanden.

Wenn ich ernsthaft nach Schwächen suchen müsste (außer den Unmengen an Fehlern, die für einen Caterham normal sind), würde ich sagen, dass der 275 bei Sound, Speed und schierer Dramatik doch ein ganzes Stück hinter den denkwürdigen Varianten mit 240 und 310 PS zurückbleibt. Wer Caterhams gewohnt ist und öfter mal auf die Rennstrecke geht, könnte also vielleicht irgendwann den Wunsch nach etwas mehr Bumms und Theater verspüren. Im Grunde genommen ist der 275R aber absolut alles, was man sich von einem Caterham nur wünschen kann. Und er kostet kolossale 12.000 Euro weniger als der brutale 485. Klingt nach einer ziemlich guten Zeit für eine neue, sehr sehr grüne Flipperkugel. **TG**

