

Ein Auto, rein wie Quellwasser

FREILUFT Fredy Kumschick, der seit den späten 70er-Jahren agierende Caterham-Importeur, hat eine neue motorische Grundversorgung im Sortiment. Danke, das genügt. Wegen einiger praktischer Defizite ist eine Caterham-Überschwemmung nicht zu befürchten.

FAHRBERICHT

Caterham Super 7 «165»

JÜRIG WICK

Mit einem Basispreis von Fr. 32500.– siedelt sich der jüngste Caterham 165 ziemlich genau dort an, wo sich statistisch gemittelt der Schweizer Neuwagenkäufer mit einem neuen Golf oder Qashqai eindeckt.

Caterham? Ein nicht mehr ganz so unbekannter Name im automobilen Kosmos, seit der Hersteller als eines unter elf Formel-1-Teams an den Start geht. 1957 als Lotus Seven vorgestellt, Fr. 11900.– teuer, (Käfer de Luxe ab Fr. 6425.–), 37 PS stark (Ford Anglia 1,2 L/stehende Ventile), 336 kg leicht, 152 km/h schnell, liess ihn Lotus-

Firmengründer Colin Chapman auf die Menschheit los, um seine ambitionierten Projekte realisieren zu können. Sieben Konstrukteurstitel und sechs Fahrerweltmeister sagen einiges über den Verfechter des Leichtgewichts aus. Zwischendurch verkaufte Chapman die Seven-Rechte an seinen Händler Caterham, welcher die Geschichte des Leichtgewichts bis heute fortschreibt.

FORTSCHRITT Und so sieht der Fortschritt aus: 160 km/h schnell, 495 kg schwer, ab Fr. 32500.–. Angetrieben von einem aufgeladenen 0,7-L-Dreizylinder von Suzuki. Der Leser soll sich selber einen Reim daraus machen, aber nicht ignorieren, dass der Caterham 165 weiterhin von Hand statt von Robotern zusammengebaut wird. «165» meint nach der neuen Caterham-Nomenklatur: PS-Leis-



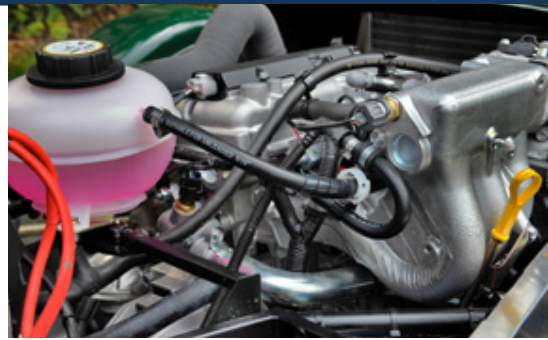
Puristisches Freiluftvergnügen mit Zerrauseffekt und einfachster Bedienung. Der «165» ist eine Fahrmaschine, mit der man dank einem Leergewicht von unter 500 kg auch mit nur 80 PS flott unterwegs ist.



tung mal zwei = 160, die Fünf steht für die Abgasnorm. Der momentane Top-Caterham mit CH-Zulassung trägt übrigens die Bezeichnung «485» und wiegt bloss 35 kg mehr.

Wir nähern uns aber einem nackten 165er. Neben dem mitgebrachten Porsche Boxster wirkt der knapp 500 kg wiegende Brite wie Evander Holyfield neben dem Zwei-Meter-Hünen Nikolai Walujew, als die beiden im Weltmeisterduell im Zürcher Hallenstadion im Jahr 2008 gegeneinander antraten. Von null auf hundert nimmt der Hüne (ab 1310 kg) dem britischen Federgewicht nur 0,8 Sekunden ab. So funktioniert Caterham, alias Lotus.

Auch das Basismodell bietet hohen Fahrspass, doch verlangt der Wegfall der heute sonst üblichen Helfer wie ABS, Servobremse und ESP nach verstärkter Vorsicht. Fotos: Wale Pfäffli



Für Vortrieb sorgt im «165» ein aufgeladener 0,7-L-Dreizylinder von Suzuki.

der Garage zu deponieren oder im gut nutzbaren Abteil hinter den Kopfstützen zu lagern. Das Flatterverdeck aufzuspannen könnte den einen oder anderen Fingernagel kosten.

Gas! Kupplung losgelassen, und schon zeichnet der Seven schwarze Grafitti in den Asphalt. Unter den Augenbrauen wird man zum schlitzäugigen Asiaten. Der Klangteppich ist verblüffend erwachsen. Der Einbaum brennt, geht ab wie ein Duracell-Häschen. Verzicht als Maxime, Bremsen als Herausforderung; nicht nur die sehr direkte Lenkung, auch die Stopper haben kein Servo. Weil Perfektion langweilig ist, verzieht man der starren Hinterachse ihre undiplomatische Vorgehensweise gerne, sie keilt eher aus, als dass der 165 über die Vorderachse schiebt. Weil der Turbomotor nicht hammermässig zuschlägt, sondern linear an Drehzahl gewinnt, lässt sich der Roadster aber gut beherrschen. Und hart ist er mit den ballonartigen 65er-Reifchen auch nicht.

NATURVERBUNDEN Bis zum Speckgürtel ist man den orkanartigen Winden ausgesetzt. Fahrspass abseits vom Kolonnenverkehr und ohne die Abgase der polnischen Lw schlucken zu müssen. Es gibt sie noch, diese Strassen. Wir müssen diese ja nicht verraten, Hauptsache ein Extremling wie der Caterham 165 lässt sich irgendwo amortisieren.

Als wesentlichen Vorteil wenige Zentimeter über dem Asphalt zu liegen, statt behelmt auf einem Töfz zu kauern, das Schlagrahmhäubchen Naturverbundenheit: Die Düfte der Landwirtschaft, Misthaufen, feuchtes und getrocknetes Gras, der Geruch eines Tannen- und dann eines Gemischtwaldes, Löwenzahn, Kornfelder, alles eine Spur jenseits der Strassenverkehrsverordnung erfasst, aber nicht sehr; darin liegt der Reiz dieser neuen Sparmotorisierung. Du glaubst schon bei 80 km/h irre schnell zu sein – im fünften Gang liegen dann bereits 3000 Touren an.

Den im Spiegel drohenden Clio lassen wir ohne Gesichtverlust gerne vor-

Technische Daten

PREISE

Caterham Super 7 «165» ab Fr. 32.500.–

FAHRZEUGLIEFERANT

Kumschick Sports Cars, 6247 Schötz, www.kumschick.ch

MOTOR (ECE)

3 Zylinder in Reihe (68×60,4 mm), 658 cm³, 59 kW (80 PS) bei 7000/min, 107 Nm bei 3400/min, 89,7 kW/L (121,5 PS/L), 95 ROZ.

MOTORKONSTRUKTION

Vorne längs, 4 Ventile/Zyl., 2 oben l. Nockenwellen (Zahnriemen), Leichtmetall-Zylinderkopf, 4fach gelagerte Kurbelwelle, Saugrohreinjection, Turbolader, Intercooler.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Auf Hinterräder, ohne ESP, 5-Gang-Getriebe.

FAHRGESTELL

Rohrrahmen-Chassis, vorn doppelte Dreieckquerlenker, Kurvenstabilisator, hinten Starrachse, v./h. Schraubenfedern.

FAHRWERK

Vierrad-Scheibenbremse, Scheiben-Ø v. 25,4 cm, h. 22,8 cm, Handbremse auf Hinterräder, ohne ABS, Zahnstangenlenkung ohne Servo, Tank 36 L; Reifen 155/65 R14.

KAROSSERIE, GEWICHTE

Roadster, 2 Türen, 2 Sitze; leer ab 495 kg.

ABMESSUNGEN

Länge 310 cm, Breite 157,5 cm, Höhe 109 cm, Radstand 230,5 cm, Laderaum vorhanden.

FAHRLEISTUNGEN (WERK)

Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang 26,7 km/h; 0 bis 100 km/h 6,6 s; Leistungsgewicht 8,4 kg/kW (6,2 kg/PS), Verbrauch EU gesamt 4,9 L/100 km; CO₂ 114 g/km; Energieeffizienzklasse B.

bei. Verwöhnt wie wir sind, wünschten wir uns lediglich effizientere Bremsen und ein klarer definiertes H-Schema des Fünfgang-Getriebes. Einen sechsten Gang braucht der 165 angesichts seiner Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h definitiv nicht. Mehr liegt wegen der Retro-Aerodynamik auch nicht drin.

Heben wir noch seine Hygienefaktoren hervor: Effizienzklasse B, Verbrauch nach Werk unter fünf Liter, es wird etwas mehr werden, aber nicht viel; auf die Autobahn verirren wird man sich mit dieser Spassmaschine kaum.



Einsteigen im wahrsten Sinn des Wortes. Gepolsterte Sitze stellen Fortschritt dar.

Ohne ABS, ESP, ohne Servo, ohne Fensterheber und Klima. Aber dank der einzigartigen Übersicht hat der Seven seine Einparkhilfe bereits in die Wiege gelegt bekommen.

Ein Zugeständnis der EU gegenüber Kleinherstellern macht es möglich, dass ABS- und ESP-lose Autos überhaupt noch neu zugelassen werden dürfen. Man kann diese Regelung nicht genug lobpreisen.

Immerhin ist Caterham den neuzzeitlichen Entwicklungen mittels serienmässigen Kopfstützen, automatischen Rollgurten sowie zwei aerodynamisch gestylten Aussenspiegeln entgegengekommen.

In einem AR-Test anno 1980 hatte ein 84 PS leistender Caterham Super Seven lediglich schaumgepolsterte Holzbretter als Sitz- und Rückenauflage. Weiteren Fortschritt gibt es nicht, ausser dass der Hersteller nun eine motorische Palette anbietet, von 80 Suzuki- bis 240 Ford-PS.

RICHTIG EINFÄDELN Man entert den Roadster von oben nach unten. Abzug, wenn man den Fuss auf dem Fahrersitz zwischenlagern muss. Für über etwa 80 kg lebende Masse wird es ohnehin problematisch. Bitte schmales Schuhwerk tragen. Zuvor, wenn klimatisch einigermassen angezeigt, sind die Kunststofftüren in

KUMSCHICK
SPORTS CARS