



Freiheit, die wir brauchen

Der Caterham ist die pure Essenz des Fahrens. Die letzte vielleicht.

Von Christoph Jordan Fotos Andreas Riedmann

Wenn du dich völlig vorurteilsfrei einem Caterham annäherst, spielen sich automatisch Erinnerungen in deinem Kopf ab. Das Lenkrad etwa: viel zu klein. Du erinnerst dich an die wilden 80er und Kollegen, die von den Bullen wegen solcher Vergehen rigoros abgestellt wurden. Hier jedoch: pure Notwendigkeit, du kämst sonst nicht ins Auto hinein. Oder die Räder: dreizehn Zoll, gummigewordene Winzigkeit. In den 70ern jedoch war das der Goldstandard.

Bei Schönwetter und abgenommenem Dach enterst du den Wagen wie ein Kart. Du stellst beide Beine rein, lässt dich auf den Sitz gleiten und fädelst gleichzeitig beide Beine in die Blechzigarre ein. Dann heißt es: Sitz einstellen. Hängst du erst einmal im Vierpunktgurt, ist es zu spät. Ist der gewohnte Abstand zu den Pedalen gefunden, muss man sich dennoch erst an die außergewöhnliche Sitzposition gewöhnen. Von unten nach oben: Schlaue haben schlankes Schuhwerk an, denn mit modischen Sneakern triffst du garantiert Gas und Bremse gleichzeitig, das sorgt nicht nur an der Ampel für besondere Peinlichkeiten. Der linke Fuß schwebt immer über der Kupplung, für eine Fußstütze ist schlicht kein Platz. Mit dem Rumpf nimmst du automatisch eine leicht liegende Haltung ein, ähnlich wie in einem Formelwagen. Und dann weißt du nicht, wo du die Arme verstauen sollst. Der linke Ellenbogen wachelt im Freien, der rechte ist gefährlich nah am Kardantunnel. Und das Ganze so tief über dem Boden, dass du mit der linken Hand den

Das fünfte Element. Man befindet sich im Schnittpunkt zwischen Erde (näher geht nirgends, nicht einmal am Motorrad), Luft (überall, besonders im Haar), Feuer und Wasser (beides unter der Haube, Wasser hoffentlich nicht von oben).

Asphalt berühren kannst, wenn du rausgreifst. Dennoch fügt es sich zu einem harmonischen Ganzen, so man sich erst einmal daran gewöhnt hat.

WENN MAN SO MÖCHTE, stellt der Caterham Seven 340 die goldene Mitte des Produktportfolios dar. Den Einstieg markiert der Seven 170, der mit seinem 660 Kubikzentimeter großen Dreizylinder-Turbo (von Suzuki, hey, Kei-Car!) und 82 PS quasi eine Art Einstiegsdroge darstellen soll. Die Reinheit des Fahrens wird hier natürlich auch geliefert, allerdings fühlt der sich mehr nach fabrikneuem Oldtimer an. Im Falle des 340ers gibt es eine solide Motorisierung wie früher: Zweiliter, Sauger, Vierzylinder. Im Ansprechverhalten unübertroffen, da können Turbos mit variablen Schaufelrädern daherkommen, was sie wollen. Außerdem: millionenfach bewährt, was hier auch tatsächlich der Fall ist. Der Motor kommt von Ford und hört auf den Namen Duratec. Wer sich noch an den ersten Focus ST erinnern kann, wird erstaunliche Parallelen bei den Leistungsdaten entdecken. Der Motor drängt den zuvor angebotenen 1,6-Liter-Ford-Sigma aus dem Programm, was dem Kunden nur recht sein kann. Der Auskenner weiß: Mehr Hubraum bedeutet mehr Drehmoment.

Das Startprozedere ist für einen Kleinserien-Engländer recht unspektakulär. Klar gibt's den unvermeidlichen externen Chip für die Wegfahrsperrung, doch mittlerweile muss man ihn nicht mehr an einen speziellen Punkt des Armaturenbretts halten, um diese zu entschärfen: Es reicht, wenn er am Schlüsselbund baumelt. Jetzt sollte man nur noch das Startschloss finden. Es liegt dort, wo es hingehört, an der Lenksäule. Das Armaturenbrett verdeckt aber die Sicht,



Hand Built in Great Britain war nicht immer ein Gütesiegel. Caterham Cars gibt es seit 1974 (damals noch Seven Cars), man darf davon ausgehen, dass dort ein bisschen Erfahrung gesammelt worden ist.



Was nicht zum Fahren gebraucht wird, ist auch nicht da – sogar der Blinkerhebel ist einem Kippschalter gewichen. Der Fächerkrümmer mündet praktisch direkt in den Sportkat, der in den Endtopf übergeht. Sound? Von ganz artig bis Joe Cocker in seinen besten Jahren. Das Fahrwerk ist in der R-Version verstellbar.



daher sollte man als Ungeübter den Schlüssel schon vor den fesselnden Gurten anstecken, Suchen ist danach nimmer.

Ein kurzer Zupfer am Schlüssel weckt den Zweiliter aus dem Schlaf, der sich mit einem kurzen, kräftigen Trompeten rührt. Dann macht die Auspuffklappe zu und die Geräuschkulisse wird zum drögen Vierzylindersound. Unspektakulär, dafür sozial verträglich. Genauso verhält es sich mit der Kupplung – sie lässt sich ähnlich leicht bedienen wie in Omas Golf. Auch die Schaltung kommt einem bekannt vor, so knackig und kurzwegig wie bei einem Mazda MX-5. Wenig überraschend ist dieser auch der Spender des Getriebes. Irgendwie logisch, denn klein und leichtgewichtig sind heute selten gewordene Tugenden. Beim Rückwärtsausparken meldet sich das nächste gespendete Teil. Mit einem deutlich vernehmbaren „Ikuikuiku“ springt die Differenzialsperre an, sie weiß halt nicht, dass ihr Job eher fürs Vorwärtsfahren vorgesehen ist. Zulieferer hier ist BMW, wie Martin Jung, Mastermind von JUBU Performance, Caterham- und Lotus-Importeur, feststellt: „Das Geräusch war beim Früheren von Ford besser, aber es funktioniert genauso gut.“

FOTOS: ANDREAS RIEDMANN

Zeit, das Gerät von der Leine zu lassen: Der erste Eindruck hat weniger mit dem Auto als mit deiner Psyche zu tun. Du fühlst dich verwundbar, geradezu nackt. Auf den ersten Metern kommst du dir vor wie ein Pilot dieser Wiener-Ringstraßen-Sightseeing-Karts und wünschst dir zwischen all diesen verfetteten SUVs eine lange Antenne mit einem Fähnchen zur Erkennung drauf. Ob mich die eh alle registrieren?

FLÜCHTEN GEHT JEDENFALLS RECHT FLINK. Es gibt nichts Vierrädiges, das annähernd so schnell auf Impulse reagiert wie ein Caterham. Jeder Zucker mit dem Fuß wird sofort in Vortrieb umgesetzt – kein Wunder, es gibt auch nur federleichte 560 Kilo Auto zu bewegen. Und was die Lenkung angeht, so ist man als Pilot ohnehin im Elysium angekommen. Bevor du den Kurvenradius nur fertig gedacht hast, bist du auch schon wieder durch. Dass die Servopumpe per Blutdruck angetrieben wird – sei's drum, wir sind eh alle viel zu verwöhnt. So kommt es natürlich, dass schon ein serienmäßiger Caterham ein perfektes Tracktool darstellt. Den Porsches,





Das Reinheitsgebot des Caterham Seven gibt es seit dem gleichnamigen Lotus von 1957, da können auch die modernen LED-Scheinwerfer nicht darüber hinwegtäuschen. Die Spiegel sind zwar nicht wirklich schmückend, helfen aber mehr als die serienmäßigen, die fix (und zitternd) an den Türen montiert sind.

die an der Zielgerade mit jenseitigem Geschwindigkeitsüberschuss an dir vorbeifliegen, bist du spätestens drei langsame Kurven später wieder lästig. Ungläubigen seien der Selbstversuch und die vorherige Berechnung des Leistungsgewichts der Kontrahenten ans Herz gelegt.

Man kann den Caterham aber auch ganz anders verstehen, denn er kann auch langsam. Sind die Mühen des Einstiegs einmal verdaut, kann man durchaus komfortabel unterwegs sein. Das Fahrwerk ist weit weg von dem, was landläufig als Brett bezeichnet wird. Man merkt die vielen Jahre an Erfahrung der Firma deutlich: Die Abstimmung hilft nicht nur für einen kontrollierbaren Grenzbereich auf der Rennstrecke, sondern auch beim freudvollen Cruisen im Hinterland. Am besten, du suchst dir ein paar verkehrsarme Landstraßen, auf denen es keinen Meter geradeaus geht. Da kannst du dir den Caterham richtig erfahren, und das braucht er auch. Du startest langsam, gewöhnst dich an das pure, ungefilterte Fahrgefühl. Aber auch daran, dass dir die

Vorderreifen über die Bande hinterer Kotflügel ständig Steinchen in den Innenraum pfeffern. Und daran, dass der Fahrtwind ständig orkanhaft die Frisur durchwühlt. Mit jedem Meter wird dir der Wagen besser und vertrauter, sodass du auch seine sportlichen Talente abklopfst. Du beobachtest, was die Vorderradaufhängung auf unebenem Terrain so anstellt – wo kann man das noch? Dann lässt du dich vom Hafer stechen und trittst einmal wirklich durch. Die Auspuffklappe öffnet bei 4000 Touren, es rotzt und brabbelt vor sich hin, ganz in alter englischer Tradition. Du schmierst Spitzkehren im Drift mit dem Gaspedal aus wie seinerzeit das Reindl in Mutters Küche. Nimmst Kurven in einem ungeahnten Flow. Wir haben alle schon verlernt, wie sich ein leichtes Auto anfühlt, und am Ende, wenn du den Wagen an der Zapfsäule abkühlen lässt und dem Auspuff beim Knistern zuhörst, trifft dich nicht einmal das schlechte Gewissen, so wenig, wie das braucht. Schön, dass es noch erlaubt ist. <



DATEN Caterham 340R

Preis € 78.475,- (NoVA 9 %)

Steuer jährlich € 924,48

Motor, Antrieb Vierzylinder-Benziner (1999 ccm), 5-Gang-Getriebe, Heckantrieb.

Leistung/Drehmoment 127 kW (170 PS)/7250/min, 174 Nm/6500/min.

Fahrleistungen 0–100 km/h 4,9 sec, Spitze 209 km/h, Normverbrauch/CO₂ 5,7 l/100 km/148 g/km.

Dimensionen 2 Sitze, L/B/H 3100/1575/1090 mm, Kofferraum: ist vorhanden. Reifen: können von 13 bis 15 Zoll bei der Bestellung gewählt werden. Gewichte: Leergewicht 560 kg. Sicherheit: Eigenverantwortung und Popometer.

Ausstattung Weather Equipment (Fetzendach und Türen), einstellbares Sportfahrwerk, Sperrdifferenzial, Momo-Lenkrad.

Extras Momo-Rauleder-Lenkrad abnehmbar € 380,-, Heizung € 350,-, Carbonsitze € 1.200,-, LED-Scheinwerfer € 930,-, Vierkolben-Bremssättel € 850,- etc.

SHORTCUT

Was wir mögen

Die Quintessenz des reinen Fahrens. Die Absenz jeglicher Assistenten.

Was uns fehlt

Echt jetzt?

Was uns überrascht

Wie komfortabel der Caterham auch kann. Die Passform des Daches.

Perfekt, wenn ...

... man sich aufs Wesentliche besinnen will.

Die Konkurrenz

Ariel Atom. Wem das nicht schon zu verwehlicht ist: gebrauchte Lotus Elise Serie 1.

FOTOS: ANDREAS RIEDMANN

DU SCHMIERST SPITZKEHREN IM DRIFT MIT DEM GASPEDAL AUS WIE SEINERZEIT DAS REINDL IN MUTTERS KÜCHE.

