

sport auto

AUSGABE 2/2020

ASTON MARTIN VANTAGE
Der Edel-Sportwagen im Supertest

DIE SCHNELLSTEN LIMOS DER WELT

Test der 600-PS-Allradler



Mercedes-AMG GT 63 S

Audi RS 7 Sportback

BMW M5 Competition

E-FUELS
Die Forschung
läuft, die Politik
mauert



Impression: Caterham Seven 485 CSR
Sichtbau in seiner reinsten Form!



Neuer Lamborghini Huracán Evo Spyder
Hochdrehzahl-Show mit 640 PS



Vor dem Saisonstart in Monte Carlo
Die Vorschau auf die Rallye-WM



PORSCHE 911 CARRERA IM TEST: Das Einstiegsmodell mit Aha-Effekt



VERGLEICH: Fünf Konzepte mit 250



STEIGEN



**DER CATERHAM SEVEN 485 CSR IST
GEWISS KEIN SCHNÄPPCHEN. DAFÜR
ABER IST DER ZWEISITZER SO SELTEN
WIE EIN WINTER OHNE SCHNUPFEN.
KURVEN SCHLÜRFT DER SEVEN
GENÜSSLICH AUF. EINE GESCHICHTE
ÜBER DAS FAHREN IN REINFORM.**

TEXT ANDREAS HAUPT FOTOS ARTURO RIVAS

SIE FEIN!

Manchmal passt einfach alles zusammen: das Wetter, die Stimmung, das Auto. Die Sonne hat sich durchgesetzt, von der vormals dichten Wolkendecke ist nur noch ein feiner Schleier übrig geblieben. Die Bäume am Straßenrand werfen ihre grün, braun und gold gefärbten Blätter ab. Die Schwäbische Alb bittet zum Kurventanz.

Im Leichtgewicht malochen

Der Caterham wirbelt das Laub am Straßenrand auf, fängt manche Blätter im Fußraum ein. Andere wiederum verfangen sich zwischen Chassis und Auspuff, werden dort geröstet. Kieselsteinchen flippeln zwischen den Semis und der Carbon-Radabdeckung. Der Fahrtwind streift durchs Haar. Das Dach ist aufgeknöpft, die Seitentüren sind ausgehängt. Einen Blinker bräuchtest du

gar nicht. Du könntest auch einfach den linken Arm rausstrecken – wie beim Fahrradfahren. Aber die Schwäbische Alb ist um die Mittagszeit verlassen. Keine Menschenseele weit und breit. Wie im Stadion eine Stunde nach Spielende. Perfekte Verhältnisse.

Die Kurven legen sich in die Landschaft, winden sich nach links, nach rechts, ziehen zu, machen auf. Und der Caterham Seven 485 CSR spielt mit ihnen. Leicht wie eine Feder, präzise wie ein Laser, spontan wie ein Reflex. Du köderst ihn mit Kurven, drehst ihn ein über das Lenkrad, siehst zu, wie die Schnauze mit den beiden Glubschäugen da vorne abbiegt. Die Motorabwärme dringt durch die Kiemen der Haube. Die Luft darüber flimmert. Die Karosserie neigt sich nach außen, der 485 legt sich ins Zeug, drückt mit dem Hinterteil und zischt auf die Gerade.

Der 485 CSR (Clubsport Racing) ist Caterhams Topmodell für den europäischen Markt. Er ist ein Sportwagen, den man so selten findet wie ein vierblättriges Kleeblatt und der auf einem altbewährten Rezept für Sportwagen aufbaut: Halte das Gewicht niedrig und stelle den Fahrer in den Mittelpunkt.

Diese rote Flunder wiegt nur 580 Kilogramm, lässt den Fahrer allerdings malochen. Servolenkung? Bremskraftverstärker? In einem Fitness-Studio bieten sie ja auch keinen Kuchen an. Der Caterham erspart dir den Weg dorthin und die monatlichen Kosten. Die drei Pedale verlangen den Waden so viel ab wie die Beinpresse.

Seine 240 PS (176,5 kW) saugt der CSR aus einem zwei Liter großen Vierzylinder. Und jetzt wird es nostalgisch, meine Damen und Herren: Die Maximalleistung klopft erst bei 8500 Tou-



ren an der Kurbelwelle an. Mit anderen Worten: Der Ford-Duratec-Motor will gedreht werden wie ein Kind im Karussell. Je mehr Umdrehungen, desto größer der Spaß.

Unterhalb von 2000 Touren, sprich bei Halbgas, zuckt und ruckelt der Caterham in einer Tour. Im Prinzip benimmt sich der Purist wie ein Rennwagen. Aber seien wir mal ehrlich: Der 485 CSR ist einer für die Straße. Doch er ist in diesen niederen Regionen fast unfahrbar.

Sportmodus aktivieren, genießen: Ab 3000 Touren wacht der Ford-Motor auf, er raschelt und grummelt im Vorderbau. Kurz vor der 4000er-Marke öffnen die Auspuffklappen. Ab 6300 Umdrehungen machen sich 206 Newtonmeter über die Hinterachse her. Das klingt im ersten Moment nach wenig, trotzdem flößt einem der Caterham zunächst gehörig Respekt ein.

So wie das Auge beim Essen mitisst, so fahren die Ohren beim Sportwagenfahren mit. Die Schreie werden mit jeder Umdrehung lauter, der Lärm immer intensiver, obenheraus kreischt der Vierzylinder blechern. Du trägst die hinteren Kotflügel praktisch wie Schulterpolster, fühlst dich als Teil der Hinterachse, schleifst mit dem Hintern auf dem Asphalt. Tieffliegen hat selten so große Gefühle geweckt.

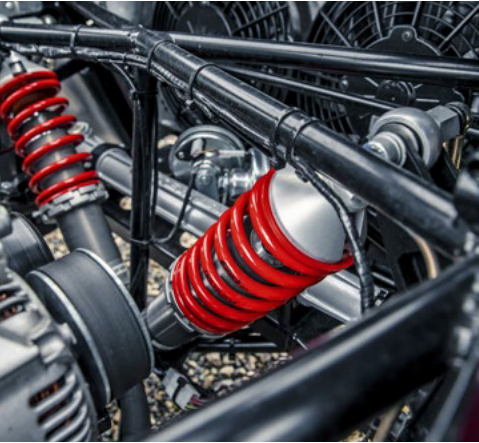
Man sitzt in so einem Seven vielleicht 15 bis 20 Zentimeter über dem Boden. Du schaust unter der Leitplanke durch. Unserem Fotofahrzeug, einem Volvo V60 Polestar, glotzt du auf die Radhäuser. Lastwagen sind gegen ihn Wolkenkratzer. Sie umfährst du mit einem weiten Bogen. Besser Vorsicht als Nachsicht. Doch mit jeder Geraden, mit jeder Kurve nährst du dich dem Seven an, schöpfst mehr und mehr Vertrauen,



Altes Rezept

Der Seven ist ein Purist durch und durch. Auch der Schlüssel ist von klassischer Natur





So entsteht Fahrspaß

Umschlossen vom Gitterrohrrahmen liegen die Dämpfer. Ein Vierpunktgurt schnallt Fahrer und Beifahrer fest. Das Armaturenbrett trägt kleine Schalter und analoge Instrumente. Das Fünfganggetriebe will per Hand geschaltet werden





Straßenfeger

Der 485 CSR wurde durch das WLTP-Testverfahren gejagt. Über Geraden und durch Kurven jagt er genüsslich. Tempo 100 steht nach 3,9 Sekunden an

legst die Sorgen ab und gehst eine kumpelhaftige Beziehung mit ihm ein.

Der Einstieg ist eine Prozedur. Zuerst stellst du das rechte Bein in den Fußraum. Dann gehst du in die Hocke, schlüpfst mit dem Oberkörper voran rein, lässt dich auf den Ledersitz in Carbon-Optik fallen, bevor du das linke Bein nachziehst. Es geht alles viel einfacher, wenn du die federleichten Türen an den zwei Bolzen aushebst und das Notverdeck ablegst. Auch das Momo-Lenkrad lässt sich abnehmen. Reinschälen wie in einen Rennwagen, und dann das Lenkrad wieder anbringen. Es muss zweimal einrasten, bevor's losgehen kann. Das abnehmbare Lenkrad hat einen zweiten Vorteil: Einen besseren Diebstahlschutz gibt es nicht.

Tiefflieger mit Restkomfort

Im Duden könnte neben dem Wort „altertümlich“ ein Bild des Seven stehen. Das Lenkrad hat keinen Airbag. Die Rundinstrumente mit den dunkelgrauen Zifferblättern, den weißen Nadeln und Zahlen sind analog. Das einzig Digitale ist der Kilometerzähler. Die Windschutzscheibe halten vier Schrauben. Der mit Alcantara bezogene Armaturenräger hat keinen Touchscreen, sondern nur zwei Rundinstrumente und 13 Schalter – für Blinker, Scheibenwischer und die Scheinwerfer.

Im Cockpit vibriert's, du zitterst mit, während der CSR über die Autobahn brettet. Du schaust zu, wie die Vorderräder auf Bodenwellen ausfedern, wie sie in Schlaglöcher eintauchen. Dreieckslenker oben, Dreieckslenker

unten, innenliegende Eibach-Dämpfer, die über Schubstreben (Pushrods) aktiviert werden: Das alles erscheint dir so weit weg und fühlt sich doch so unmittelbar an. Weil der Vorderbau zwei Drittel des Fahrzeugs ausmacht, du andererseits aber jede Bewegung siehst.

Der Vierzylinder katapultiert den Seven auf bis zu 225 km/h. Ohne Windschutzscheibe sind sogar 240 km/h drin. Der CSR fängt bei hohen Geschwindigkeiten nicht an zu zappeln. Unter dem Armaturenräger strömt heiße Luft ins Cockpit, heizt dem Fahrer ein – und mischt ein bisschen Benzingeruch unter.

Der Tiefflieger kann zwar Autobahn, tobt sich aber viel lieber auf der Landstraße aus. Wir stöbern weitere Kurven auf, fegen über sie hinweg und genießen. Der Caterham legt keinen Filter über seine Aktionen, sondern verschmilzt sie mit der Reaktion. Mit der rechten Hand wuchtest du den grauen Schaltknüppel durch die drei bis vier Zentimeter kurzen Gassen. Es knackt, der Knüppel rastet ein, im Auspuff an der rechten Flanke kracht es diabolisch. Vierter Gang, 5000, 6000, 7000, 8000: Der Sauger jagt die Drehzahl, peng, nächster Gang.

Selbst in der Stadt bewahrt der Caterham den Restkomfort. Radio? Gibt es nicht. Navi? Die Straßen muss der Fahrer selbst suchen: Flashback in alte Zeiten. So ein Caterham versteht sich auch als Zufluchtsort in einer digitalisierten Welt. Ein Dritt- oder Viertwagen, wenn an einem sonnigen Tag mal einfach wieder alles passen soll. ☺

DATEN & FAKTEN

Caterham Seven 485 CSR

Motor Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung mal Hub (mm) 87,5 x 83,1, Hubraum 1999 cm³, Verdichtung 13,0:1, Leistung 240 PS (176,5 kW) bei 8500/min, Drehmoment 206 Nm bei 6300/min

Kraftübertragung Hinterradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, Differenzialsperre

Bremsen Scheiben rundum, vorn innenbelüftet, Durchmesser 254/254 mm

Bereifung 195/50 R 15 vorn und 245/40 R 15 hinten auf 6,5- und 9,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie Zweisitziger Roadster, L x B x H (mm) 3300 x 1685 x 1140, Radstand 2315 mm, Tankvolumen 41 Liter, Gewicht 580 kg, Leistungsgewicht 2,42 kg/PS

Fahrleistungen*

0-100 km/h in 3,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 225 km/h, Verbrauch 8,5 Liter Super Plus/100 km

* Herstellerangaben