

Zeitlose Fahrfreude

Der Caterham Seven 485 CSR ist ein Sportwagen aus einer anderen Zeit – und genau deswegen enorm reizvoll

VON PHILIPP AEBERLI

Pure Fahrfreude; leichtfüssiges Fahrgefühl; reinrassiger Sportwagen: Mit Zeichnungen wie diesen werden sportliche Fahrzeuge aller Art angepriesen. Bei Caterham dürfte man dafür nur ein Schmunzeln übrig haben. Denn reiner, purer und leichter als ein Caterham Seven kann ein Sportwagen kaum sein. Genau die richtige Wahl also, um den goldenen Herbst in vollen Zügen zu geniessen.

Gegen Regen oder kalten Wind kann man sich im britischen Zweiplätzer mit einem kleinen faltverdeck und Kunststofftürchen schützen. Für das richtige pure Fahrerlebnis bleibt das Dach hinter den Sitzen zusammengeklappt und die Türteile im kleinen Kofferraum. So sitzt man fast komplett an der frischen Luft – und erlebt das Fahren einzigartig nah und intensiv. Genau so wie im legendären Urahn, dem Lotus Seven, der von 1957 bis 1972 gebaut wurde. Caterham kaufte 1973 die Lizenz zum Bau des Seven – und hat die Konstruktion seitdem zwar im Grundkonzept erhalten, aber den Roadster auch stetig verbessert. Die derzeit extremste Ausprägung ist der Seven 485 CSR. Er verfügt auf Wunsch über ein grösseres Chassis (11 Zentimeter breiter, 15 Zentimeter länger), um mehr Platz für Insassen und Gepäck zu schaffen. Trotzdem bleibt die klassische Optik des britischen Roadsters erhalten: freistehende Räder, lange Haube und kleine, runde Scheinwerfer. So könnte der Seven für den Laien glatt auch als Oldtimer durchgehen. Nur Details wie die LED-Leuchten, die Klappensteuerung am seitlichen Auspuff oder die vielen Karbon-Teile verraten, dass der Seven zum modernen Sportwagen gereift ist und es faustdick unter seinem zierlichen Blechkleid hat.

Der radikale Verzicht und die gezielten Leichtbaumassnahmen sorgen dafür, dass der Brite auf ein Leergewicht von nur 550 Kilogramm kommt. Andere Sportwagen wiegen gerne das Doppelte oder Dreifache. Mit 240 PS aus einem 2-Liter-Saugmotor, dessen Basis von Ford stammt, resultiert ein Leistungsgewicht, das sich selbst vor den stärksten Kandidaten aus Zuffenhäusern oder Maranello nicht verstecken



Der Caterham Seven 485 kostet ab 69 500 Franken. Der getestete 485 CSR kostet mit Optionen 93 500 Franken.

DERREY

muss. Caterham gibt an, dass der Sprint auf 100 km/h in nur 3,5 Sekunden möglich ist. Das klingt angesichts des enormen Vortriebs glaubwürdig, ist aber eigentlich nur die halbe Wahrheit. Denn Zahlen spielen bei diesem Sportwagen nur eine Nebenrolle. Es geht hier vor allem um das einzigartige Erlebnis.

Schall und Wind

Die Fahrt im Caterham beginnt mit dem Einsteigen. Man öffnet keine Tür, man steigt über den Seitenschweller ins passgenau geschnittene Cockpit. Grossgewachsene und Ungelenkige können das Lenkrad entfernen, um die Beine besser in den schmalen Tunnel einfädeln zu können. Mit den optionalen Vierpunktgurten verzurrt man sich fest mit dem kleinen Briten und findet sich in einem minimalistischen Cockpit wieder, das ganz auf das Wesentliche reduziert wurde: kein grosser Bildschirm für Navigation und Unterhaltung, keine Tasten für

die Sitzheizung, keine elektrischen Spiegel und elektronischen Fahrhelfer. Ein paar Tasten für Licht, Heizgebläse und Blinker, ein paar Uhren für die wichtigsten Motordaten, Tacho und Drehzahlmesser. Mehr gibt und braucht es hier nicht.

Mit tiefem Bass meldet sich der 4-Zylinder über das seitliche Auspuffrohr zum Dienst. Per Knopfdruck lässt sich zudem eine Klappe öffnen, die den Motorklang von zivil auf verheissungsvoll ändert. Die Pedale liegen eng beieinander, sodass man den Fussraum zwar vor dem ersten Losfahren etwas abtasten sollte, danach aber sehr flink und präzise schalten und walten kann.

Sofort wird klar, dass hier nicht die Elektronik, sondern der Mensch fährt. Kupplung und Schalthebel fühlen sich mechanisch und präzise an und lassen sich mit sehr kurzen Wegen bedienen. Das Bremspedal ist ungewöhnlich hart, ein Bremskraftverstärker ist nicht mit an Bord, vermittelt dafür aber viel



Cockpit mit abnehmbarem Lenkrad. PD

Rückmeldung. Dasselbe gilt auch für die Lenkung, die ohne Servounterstützung auskommt.

Fast sämtliche Helfer, die man sich von modernen Autos gewohnt ist, fehlen hier. Trotzdem – oder eben gerade deswegen – fasst man schnell Vertrauen zum schnellen Seven.

Dass sich der kleine Roadster sehr leichtfüssig bewegt, ist zwar angesichts der technischen Daten keine Überraschung, dafür aber umso begeisternder. Auf jeden Fall überraschend ist aber, wie sicher und souverän der Seven fährt. Der jahrelange Feinschliff ist hier deutlich zu spüren. Federn und Dämpfer wurden sehr feinfühlig abgestimmt. So federt das Fahrwerk auch gröbere Unebenheiten erstaunlich sanft weg und der Wagen bleibt souverän in der Spur. Auch beim Beschleunigen aus engen Kurven ist der Seven nur schwer aus der Ruhe zu bringen. Trotz fehlender Fahrhilfen und viel Leistung braucht man also kein erfahrener Rennpilot zu sein, um den schnellen Zweisitzer zu beherrschen. Vielmehr braucht es schon eine ordentliche Portion Selbstdisziplin: Denn das fantastische Kurvenverhalten, der grossartige Klang und die Drehfreude bis weit über 8000 Umdrehungen des Sportmotors und die mechanisch präzise Bedienung bereiten enormen Spass – und können gefährlich verführerisch sein.

Aber: Man kann den Roadster auch wunderbar gemütlich bewegen, die Landschaft geniessen und darüber staunen, wie genügsam das Leichtgewicht ist. Der angegebene Werkverbrauch von 7,5 l/100 km ist durchaus realistisch. Und selbst bei flotter Fahrweise bleibt der Seven unterhalb der 10-Liter-Marke.

Trotzdem hat es die geniale, über die Jahre gereifte Konstruktion derzeit schwer. Die Ingenieure von Caterham arbeiten mit Hochdruck daran, den starken 485 CSR mit der sportlichen 6-Gang-Handschaltung auf den neuen WLTP-Zyklus zu trimmen, sodass er auch in Zukunft zugelassen werden kann. Derzeit ist das leider nicht möglich. Der Schweizer Importeur, Kumschick Sports Cars AG in Schötz, hat sich aber noch rechtzeitig eingedeckt und einige Fahrzeuge an Lager.

Vier Ringe im Designerkleid

Der A7 Sportback soll der schönere Bruder des Audi A8 sein. Kann die Fließheck-Limousine auch im Alltag überzeugen?

VON PHILIPP AEBERLI

Design ist Trumpf. Wer sich für einen Neuwagen entscheidet, studiert natürlich Preislisten und innere Werte, doch einer der wichtigsten Kaufgründe ist die Optik. Gerade in höheren Fahrzeugklassen wird dem Thema daher extreme Beachtung geschenkt. Das sieht man auch dem neuen Audi A7 sofort an. Nicht nur, dass sich die Designer viel stärker ausleben dürfen als noch vor einigen Jahren, sondern auch, dass sie durch neue Technologien und Produktionsverfahren viel mehr Möglichkeiten haben. Scharfe Kanten und flache Leuchten, grosse Räder und kurze Überhänge sind in immer extremeren Formen möglich. In dieser Hinsicht zieht Audi beim neuen A7 alle Register – mit Erfolg. Die Fließheck-Limousine, die auch ein viertüriges Coupé sein will, ist ein echter Hingucker. Natürlich wirkt der fast fünf Meter lange und 1,9 Meter breite Wagen wuchtig. Dennoch fehlt es ihm nicht an Eleganz und Ausdrucksstärke. Der flache und breite Kühlergrill mit den aufwändig gestalteten



Elegant, geschmeidig und modern: Audi A7 Sportback.

HO

LED-Leuchten an der Front und das fließende, leicht überhängende Heck sorgen für einen stimmigen Auftritt und machen klar, dass Design hier an erster Stelle steht. Das setzt sich auch im Innenraum fort, der von einer grossflächigen Armaturentafel, umfangreicher Ambiente-Beleuchtung und riesigen Bildschirmen dominiert wird. Keine Frage: Der A7 soll bei Audi ein neues Kapitel aufschlagen und vermittelt das seinen Insassen sehr glaubhaft.

Trotz abfallender Dachlinie bietet er grosszügiges Raumgefühl und sehr be-

queme Sitze, auch hinten. Zusammen mit dem durchwegs tiefen Geräuschpegel macht das den A7 zum ausgezeichneten Langstreckenwagen. Die Bedienung über das neue, digitale Interieur braucht etwas Eingewöhnung, lässt sich dafür aber in vielen Punkten auf die persönlichen Gewohnheiten anpassen. Clever ist die Zieleingabe per Handschrift-Erkennung: Hier muss man nun nicht mehr jeden Buchstaben einzeln einschreiben, sondern kann Ortsnamen am Stück mit dem Finger aufs Display schreiben, Buchstaben

über Buchstaben. Aus dem wilden Gewirr entziffert der Computer die richtige Ortschaft. Auch auf der Strasse weiss der Audi zu begeistern. Zwar fühlt er sich dank optionaler Hinterachslenkung verblüffend handlich an, ist ansonsten aber konsequent auf Fahrkomfort getrimmt. Das Fahrwerk federt sanft, Lenkung und Pedale bieten wenig Rückmeldung, sind dafür aber leichtgängig und präzise zu bedienen. So gleitet man mühelos dahin und kann in Ruhe den fantastischen Klängen aus dem sündhaft teuren Soundsystem von B&O lauschen; das kostet allerdings 8390 Franken extra, ist für Musikliebhaber aber eine Überlegung wert. Nicht viel zu überlegen gibt es derzeit bei der Wahl des Antriebs. Audi bietet derzeit zwei Diesel mit 204 PS (4 Zylinder) oder, wie getestet, 286 PS aus sechs Zylindern an. Der starke Selbstzünder braucht beim Anfahren einen Moment, um sich zu sammeln, wirkt danach aber linear, kraftvoll und kultiviert, was angesichts des maximalen Drehmoments von 620 Nm kaum überrascht. Überraschend ist eher der Verbrauch. Dank Mildhybrid-Unterstützung und viel Feinschliff begnügt sich die 2-Tonnen-Limousine im Test mit rund 6 l/100 km (Werk: 4,7 l/100 km). Weniger bescheiden ist der Preis für den A7 50 TDI: ab 85 550 Franken. Der Testwagen mit vielen sinnvollen Optionen kostet mehr als 130 000 Franken.

Nachrichten

E-Auto aus Bayern nimmt Fahrt auf

MÜNCHEN Das Elektroauto-Start-up Sono Motors läutet eine weitere Finanzierungsrunde ein. Sie soll das Kapital für Investitionen in den Abschluss der Serienentwicklung und die Fertigung des ersten in Serie gefertigten Elektrofahrzeugs mit Solar-Integration generieren. Der Produktionsstart des Sono Sion ist für das vierte Quartal 2019 geplant.

In der einwöchigen privaten Zeichnungsfrist vor dem offiziellen Kampagnenstart am vergangenen Donnerstag, die exklusiv bestehenden Investoren und Unterstützern vorbehalten war, wurden nach Unternehmensangaben bereits über fünf Millionen Euro über Crowdinvesting und andere Kanäle gezeichnet. Das geplante Elektroauto von Sono ist ein viertüriger Kleinwagen der Polo-Klasse mit Solarzellen an der Karosserie zur Generierung von zusätzlichem Strom. Das 109 PS starke Auto soll bis zu 140 km/h schnell sein und eine Reichweite von rund 250 Kilometern haben.

Ziel des Unternehmens ist es, den Sion für 16 000 Euro auf den Markt zu bringen. Die Batterie kann dann gemietet oder für 4000 Euro dazugekauft werden. Laut Sono liegen bereits über 7000 Bestellungen für das E-Auto vor. (PD)