

NEUES AUS DARTFORD

[CATERHAM SEVEN 340R]

Text: Roland Löwisch, Fotos Caterham/Löwisch

DER ENGLISCHE SPORTWAGEN-
HERSTELLER CATERHAM HAT NICHT
NUR EINEN NEUEN BESITZER UND
EINEN NEUEN CHEF, SONDERN AUCH
EIN NEUES MODELL: DEN SEVEN 340.
WIR GENOSSEN DIE ZIGARRE





Nein, der Fahrer ist nicht groß – das Auto ist klein



ES BLEIBT TURBULENT BEI CATERHAM: DER HERSTELLER DER RASENDEN ZIGARREN MIT KONSTRUKTIONSELEMENTEN AUS DEN 1950ER JAHREN HAT SEIT RUND ZWEI JAHREN EINEN NEUEN BESITZER, SEIT KNAPP EINEM JAHR EINEN NEUEN CHEF UND SEIT KURZEM EIN NEUES MODELL.



Anders ausgedrückt: Caterham gehört nun den Japanern, und zwar der Firma VTI Holdings Co. Ltd. – das ist der einstige japanische Caterham-Importeur, der mehr als 100 weitere Autohäuser in Japan und woanders betreibt. Neuer CEO bei Caterham ist seit Anfang 2022 Ex-Nissan-Sportchef Bob Laishley. Und das neue Auto heißt Seven 340. Das ersetzt mit seinem 170 PS starken Ford-Duratec-Zweiliter den Vorgänger, der mit 1.6 Liter kam. Der 340 ist als S (Komfort) und R (Sport) zu haben sowie mit normalem und mit

großem Chassis. Wir haben uns den 340R mit großem Chassis geschnappt. Der zunächst mit mehr Purismus als der 340S glänzt. Was bedeutet: Im Gegensatz zum S gibt es weder eine Heizung noch einen Wetterschutz. Dafür rutscht man in wunderbare Schalensitze, findet Vierpunktgurte vor und kann sich auf Kurvenhilfe von einem Hinterachsdifferenzial verlassen, das sich allerdings bei sehr langsamer Kurvenfahrt akustisch deutlich beschwert. Auch dieser Caterham bietet nach guter alter Manier null Helferlein an – keine Assistenten,





FACTs

Immer wieder begeisternd, wieviel Spaß eine so einfache Kontraktion machen kann

kein ESP, nicht mal ABS, geschweige denn Airbags. Die Bestückung des Armaturenbrettes sieht aus wie immer, also frisch gespickt mit Schaltern wie aus dem Baumarkt. Und der Immobilizer baumelt noch immer am Schlüsselbund – Caterham bleibt sich auch beim Diebstahlschutz treu. Aber wegen solcher Lappalien verschmäht man keinen Caterham, denn es geht um Fahrspaß.

Dafür sorgen lachhafte 560 Kilo Gewicht, ein kurzer Radstand, übersichtliche Karosseriedimensionen, die ultradirekte Lenkung sowie der Joystick mit den superkurzen Schaltwegen zum Befehligen des Fünfganggetriebes. Der Rest ist Beschleunigung und Sound. Für den 340 ist noch kein Spint-Wert angegeben, aber bei 170 PS sollte eine 4 vor dem Komma möglich sein. Und dann der Sound: Ein

Ventil im außenliegenden Abgasstrang sorgt ab etwa 3500 Umdrehungen für erstaunlich bassiges Vierzylinderbrummen – das klingt nach Kraft und Spaß. Klar, dass der 340R wie alle Caterham seine Stärke besonders in jeder Kurve ausspielen kann. Oder beim Driften, das mit diesem Auto auch Ungeübten schnell gelingt.

Wie immer das einzige Manko, selbst für knallharte Caterham-Masochisten: der Preis. Nackt kostet ein 340S bei uns genau 54.383 Euro inklusive Mehrwertsteuer, der 340R ist für 56.168 Euro zu haben. Für unseren Testwagen samt lackiertem Käfig, Carboneilen, Alcantara-Ausstattung und mehr werden sogar 70.352 Euro gefordert. Es tut halt weh, einen Caterham zu fahren. Ist dafür aber unvergesslich. ■

Caterham Seven 340R

Vierzylinder

1.999 cm³

127 kW (170 PS)
bei 7.300/min

194 Nm max.
bei 6.100/min

Fünfgang-
Handschalter

Hinterradantrieb

3.100/1.575/1.090 mm
(Standard-Chassis)

L/B/H mm

560 kg

209 km/h Vmax

56.168 Euro
inkl. MwSt.

Preis Testwagen
70.352 Euro
inkl. MwSt.

GRIP Faktor

Drivestyle ★★★★★

Performance ★★★★★

Preis 330,40 €/PS

