

Ganz ohne Hightech und doch sauschnell: HKT, Caterham und Westfield sortieren sich in unserer Sachsenring-Hitliste weit vorn ein

CATERHAM SUPERLIGHT R300 RACE

HKT SEVEN RS

Foto: R. Sasson



WESTFIELD EURO SPORT TURBO

Windstärke

sieben

Kein Dach überm Kopf, aber immer gute Laune - die modernen Super-Seven-Interpretationen sind Leichtbau-Sportwagen reinsten Wassers. Drehen Sie mit uns eine Runde in Caterham Superlight R300 Race, HKT Seven RS und Westfield Euro Sport Turbo

angen wir einfach damit an, was diese Apparate nicht haben: Airbags beispielsweise, ABS, ESP, Fensterheber, Klimaanlage, Zentralverriegelung... Über eine Servolenkung wird doch wohl an Bord sein? Oder ein Bremskraftverstärker als kleinste gemeinsame Schnittmenge mit einem normalen Auto?

Weit gefehlt. Der Caterham Superlight hat nicht mal eine Wind-

schutzscheibe. Auch keine Türen. Und kein Verdeck.

Lieber Leser, da wir jetzt unter uns sind (die anderen haben längst

Autofahren in seiner ursprünglichsten Form

kopfschüttelnd weitergeblättert), kann ich es Ihnen ja verraten: Das waren noch lange nicht alle Abgründe des radikalen Leichtbau-

konzepts à la Lotus Super Seven. Der Alltagsnutzen ist gleich null. Schon das Einsteigen erfordert Geduld und sollte zunächst unter Ausschluss der Öffentlichkeit geübt werden. Besonders, wenn man zuerst einen Überrollkäfig erklimmen und sich dann von oben durch das engmaschige Rohrgelicht durchsacken lassen muss. Es dauert ein wenig, bis das elegant aussieht. Mit einem hörbaren „Plopp“ rutscht

das Gefäß nun formschlüssig in die enge Sitzschale. Ist man dann schließlich per Vier- oder Sechspunktgurt fixiert, überlegt man zweimal, ob sich das Aussteigen beim Bäcker wegen ein paar lumpiger Brötchen wirklich lohnt.

Sollte die Super-Seven-Replik (der letzte echte Lotus Seven wurde 1972 gebaut, 1973 erwarb Caterham die Lizenz zum Weiterbau) über ein Dach verfügen (das natürlich nur ▶



Doppelte Dreiecksquerlenker, Bilstein-Eibach-Gewindefederbein



Sieht aus wie ein antiker Folterstuhl, doch hier wird Sitzen zum Genuss



Nicht berühren: Dem unverkleideten Auspuff sollte man fernbleiben



Der Not-Aus-Schalter dient im Alltag auch als Wegfahrsperr



Das winzige Wildlederlenkrad ist extrem griffig, die verstreuten Schalter und Tasten erfordern Übung. Der rote Griff in der Mitte aktiviert die Löschanlage



CATERHAM SUPERLIGHT R300 RACE

Selbst im provozierten Drift lässt sich der Caterham noch tadellos beherrschen

Foto: R. Süsser

bedingten Wetterschutz bietet), muss sich der Pilot zum Einsteigen derart imposant zusammenfallen, dass er ohne Weiteres im Cirque du Soleil auftreten könnte. Ist der Fahrer dann eingefädelt, stellt er fest, dass zwar eine vollzählige Pedalerie, aber eigentlich nur Platz für einen Fuß vorhanden ist.

Den Gedanken an einen Unfall mit einem dieser Einbäume sollte man erst gar nicht an sich heranlas-

sen. Ebenso wenig die Idee, damit in den Urlaub zu fahren. Denn Raum für Gepäck ist genauso spärlich gesät wie Federungskomfort.

Ein Super Seven empfiehlt sich als Drittwagen

Dafür gibt es Lärm. Viel Lärm. Er rührt vom Verzicht auf eine Geräuschdämmung sowie von flatterhaften Stofftüren und Verdecken.

Oder, wie im Fall des Caterham Superlight, schlicht von der Abwesenheit einer Frontscheibe, was außerhalb von Ortschaften das Tragen eines Helms unverzichtbar macht.

Ab 130 km/h malträtiert der HKT Seven RS die Ohren seiner Insassen zudem mit einem hochfrequenten Getriebeheulen, wie man es eigentlich nur aus dem Rennsport kennt. Doch handelt es sich hier nicht etwa um ein gerade verzahntes Sport-

getriebe, sondern um eine zivile Ford-Sierra-Fünfgangbox, die ihr Vibrationen ungefiltert ins Chassi einleiten darf. Was also hat man davon, einen dieser rollenden Ana-chronismen zu kaufen? Die Antwort ist kurz: 583 Kilogramm!

Als derzeit leichtester „Serienwagen“ auf deutschen Straßen verbürgt sich der Caterham Superlight für die purste Art des Autofahrens. Dem stehen auch HKT und West



Die Fünfgangschaltung arbeitet präzise und auf kurzen Wegen



Auch Westfield verwendet einstellbare Gewindefederbeine



Heiße Sache: Leicht bekleidete Beifahrerinnen sollten beim Ein- und Aussteigen stets den Auspuff im Auge behalten



Das Einsteigen gestaltet sich hier noch am einfachsten, zudem gibt's eine höhenverstellbare Lenksäule sowie konventionelle Dreipunktgurte



WESTFIELD EURO SPORT TURBO

Der Westfield ist der zivilste Vergleichstestkandidat: hohe Traktion, gutartiges Handling ohne Lastwechselreaktionen

strecke wie Landstraße recht schnell der Wunsch nach einer direkter übersetzten Lenkung auf.

Die hat der HKT. Jedes noch so kleine Zucken am winzigen Lenkrädchen wird unmittelbar in eine Fahrtrichtungsänderung umgesetzt. Die Lenkkräfte in Kurven erfordern gut trainierte Arme, insbesondere wenn Querfugen einem das Volant aus den Händen reißen wollen oder das Heck blitzschnell

zum Überholen ansetzt. Und das passiert eigentlich ständig. Denn der 1,8-Liter-Turbomotor aus dem

Der HKT zeigt ein kritisches Fahrverhalten

Hause Audi fällt mit Einsetzen des Laders wie eine Axt über die Hinterräder her, sodass schlagartig die Seitenführung abreißt. Auch Lastwechsel mag der HKT nicht wirk-

lich, schon bei schlichtem Gaswegnehmen in Kurven dreht er sich mitunter heftigst ein.

Harmonisieren die Toyo-Sportreifen mit dem gutmütig abgestimmten Westfield noch gut, so verschärfen sie beim HKT den Eindruck, dass dieses sauschnelle Auto eigentlich keinen Grenzbereich hat. Das überlegene Leistungsgewicht katapultiert ihn dennoch – unter höchstem fahrerischen Einsatz –

auf einen exzellenten achten Platz in unserer Sachsenring-Hitliste.

Interessant wird es, wenn man den HKT per Kippschalter am Armaturenbrett auf 200 PS und 280 Newtonmeter Maximaldrehmoment drosselt (siehe Kasten S. 79). Das Leistungsgewicht entspricht nun dem des Caterham – der auf dem Sachsenring dann prompt schneller ist. Das eng gestufte Sechsganggetriebe mit kurzer ▶

TECHNISCHE DATEN	CATERHAM	HKT	WESTFIELD
Motor	R4	R4, Turbo	R4, Turbo
Motorlage	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventiltrieb/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	5 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1999 cm ³	1781 cm ³	1598 cm ³
Hub x Hub	87,5 x 83,1 mm	81,0 x 86,4 mm	79,0 x 81,5 mm
Verdichtung	10,0 : 1	9,2 : 1	8,8 : 1
Umdrehungen bei 1/min	129 (175)/7200	180 (245)/6000	141 (192)/5850
Leistung	88 PS/Liter	137 PS/l	120 PS/Liter
Umdrehungen bei 1/min	188/6000	320/3000	250/3800
Radanordnung	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang manuell	5-Gang manuell	5-Gang manuell
Rad vorne	254 mm/innenbelüftet	320 mm/innenbelüftet/gelocht	280 mm/innenbelüftet/geschlitzt
Rad hinten	229 mm	280 mm/innenbelüftet/gelocht	250 mm
Radgröße vorn - hinten	6 x 13 - 8 x 13	8 x 15	7 x 15
Radgröße vorn - hinten	175/55 R 13 - 205/55 R 13	205/50 R 15 - 235/50 R 15	205/50 R 15
Reifen	Avon CR 500	Toyo Proxes R888	Toyo Proxes R888
Radbreite/Höhe	3380/1575/1090 mm	3300/1720/1000 mm	3500/1630/1100 mm
Radstand	2150 mm	2300 mm	2346 mm
Leertankgewicht	3,3 kg/PS	2,7 kg/PS	3,5 kg/PS
Leertankvolumen	36 l	40 l	36 l



Caterham: Zugunsten der Fahrbarkeit wählen die Briten den drehfreudigen Saugmotor einem Turbo vor



HKT: Mit Einsetzen des Laders platzt der Audi-Motor vor Kraft - inklusive Haftungsgabriss an den Hinterrädern



Westfield: Der Opel-Turbo ist nicht so explosiv wie der Audi-Motor, hat aber viel Kraft und gute Manieren

SWERTE	CATERHAM	HKT	WESTFIELD
0-100 km/h	2,0 s	2,4 s	2,2 s
0-20 km/h	3,7 s	3,4 s	3,5 s
0-30 km/h	4,9 s	4,2 s	5,1 s
0-40 km/h	7,9 s	5,6 s	8,1 s
0-50 km/h	12,5 s	8,6 s	12,4 s
0-60 km/h	17,7 s	10,3 s	17,7 s
0-70 km/h	-	13,5 s	27,0 s
0-100 km/h	13,39 s	12,18 s	13,44 s
0-100 km/h im 4. Gang	3,4 s	3,7 s	3,4 s
0-20 km/h im 5. Gang	4,3 s	4,2 s	5,3 s
0-20 km/h im 6. Gang	4,9 s	-	-
0-100 km/h kalt (Verzögerung)	45,3 m (-8,5 m/s ²)	38,6 m (-10,0 m/s ²)	45,7 m (-8,5 m/s ²)
0-100 km/h warm (Verzögerung)	40,4 m (-9,6 m/s ²)	32,2 m (-12,0 m/s ²)	34,4 m (-11,2 m/s ²)
Leertankverbrauch	9,6 l Super	9,4 l Super Plus	10,1 l Super Plus
Leertankweite	380 km	430 km	360 km
Leertankgewicht	583 kg	653 kg	675 kg
Leertankvolumen	267 kg	247 kg	250 kg

LEISTUNGSGESCHWINDIGKEIT	CATERHAM	HKT	WESTFIELD
Leistungserangabe	199 km/h	245 km/h	225 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	CATERHAM	HKT	WESTFIELD
Leistung			
Leistungsdifferenzial	Serie	2350	1750
Leistungsdifferenzial	Serie	Serie	1190
Leistungsdifferenzial	Serie	510	395
Leistungsdifferenzial ohne Extras	49 800 Euro	65 500 Euro	39 600 Euro

KENNEN SIE DEN LOTUS SIX?



Lotus Six (Mark VI): 1952 begann der Verkauf des ersten Sportwagens unter dem Namen Lotus



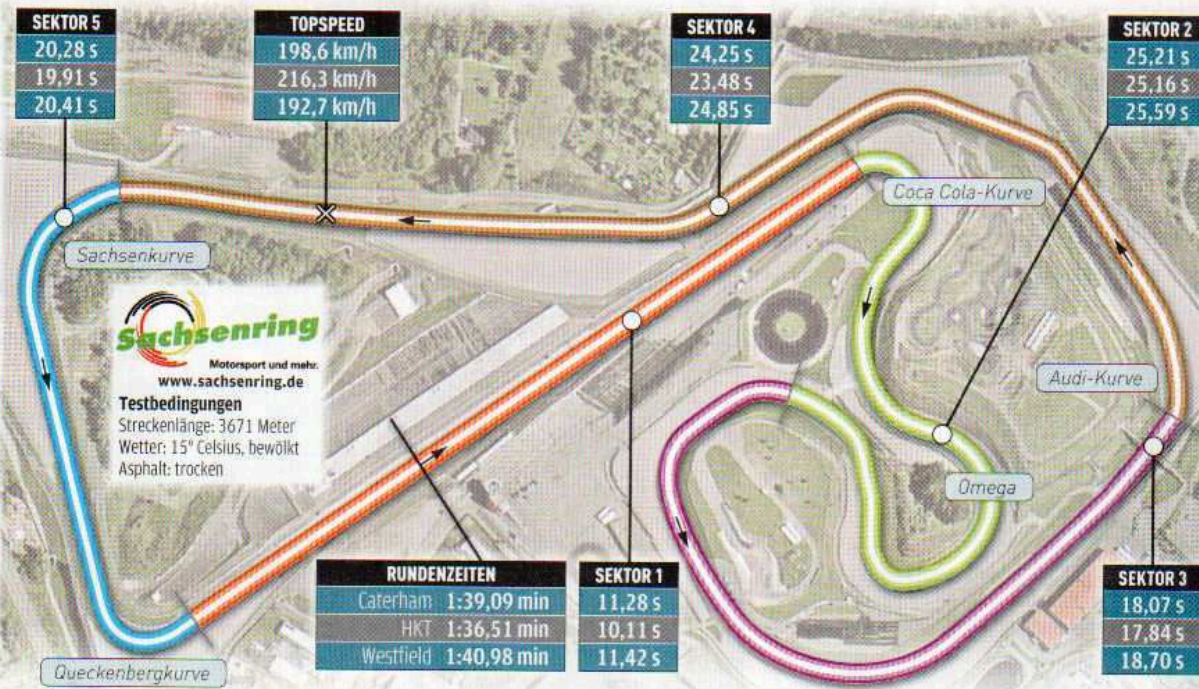
Lotus Seven S (series 1): Der Nachfolger des Mark VI und Begründer des Seven-Kults startete 1957

1957 gilt gemeinhin als Geburtsjahr des radikalen Leichtbau-Roadsters. Doch der Lotus Seven (sowie der stärkere Super Seven ab 1958) war im Grunde eine Weiterentwicklung des Lotus Mark VI, den Anthony Colin Bruce Chapman (1928-1982) bereits 1952 der Öffentlichkeit vorgestellt hatte. Vier Räder, zwei Sitze, ein Motor, das Ganze als mehrwertsteuersparender Bausatz - der „Six“ war der erste offizielle Lotus. Doch Chapman war nicht der Erfinder dieses puristischen Konzepts. Denn in England vollzog sich eine wundersame Evolution vom Motorrad zum Auto in der Form kruder dreirädriger Gefährte à la Morgan Threewheeler (1910-1952), die noch wesentlich archaischer daher kamen als ein Lotus und ebenfalls bei Rennen eingesetzt wurden. In den 1930er-Jahren entstanden dann die ersten flach bauenden vierrädrigen Sportwagen (oft auf Basis des Kleinwagens Austin 7), die die konzeptionellen Eckdaten von Lotus Six und Seven vorwegnahmen. Chapman war jedoch der Erste, der einen Gitterrohrrahmen verwendete und den Lotus Seven so zum reinrassigen Renngerät adelte.



Austin 7 Racing Special (1937) - die Idee eines Minimal-Sportwagens hatten vor Chapman schon andere

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Motorsport und mehr:
www.sachsenring.de
Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter
Wetter: 15° Celsius, bewölkt
Asphalt: trocken

► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten.

- TechArt GT Street RS*
1:31,94 min
143,74 km/h
- HKT Seven RS (245 PS)*
1:36,51 min
136,93 km/h
- Porsche 911 Turbo PDK
1:36,86 min
136,44 km/h
- Caterham Superlight R300 Race*
1:39,09 min
133,37 km/h
- Wiesmann GT MF5*
1:39,32 min
133,06 km/h
- HKT Seven RS (200 PS)*
1:39,97 min
132,20 km/h
- Hohenester Golf R*
1:39,99 min
132,17 km/h
- Westfield Euro Sport Turbo*
1:40,98 min
130,87 km/h

*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

Achstübersetzung überspielt den Drehmomentnachteil des Ford-Saugmotors. Der Hauptgrund für die gute Rundenzeit des Caterham ist jedoch seine perfekte Fahrwerksabstimmung. Vollkommen neutral und allzeit beherrschbar flitzt der rasende Käfig über den Sachsenring, die Avon-Sportreifen verkeilen sich regelrecht im Asphalt. Die zahllosen Rennsporteinsätze von Caterham werden hier spürbar.

Ein paar Worte noch zu den Preisen: In Relation zum Exotenstatus und der gebotenen Fahrdynamik mögen diese gerade noch als akzeptabel durchgehen. Nüchtern betrachtet hingegen bekommt man für sein gutes Geld aber eigentlich nur ein paar Hundert Kilo Lowtech. Von der ursprünglichen Idee des aufgrund seiner Einfachheit preisgünstigen Minimal-Roadsters haben sich die heutigen Super Seven weit entfernt. 40 000 Euro für einen Westfield sind viel Geld, 50 000 Euro für den Caterham die absolute Schmerzgrenze und 65 000 Euro für den HKT jenseits von Gut und Böse.

Doch genug der Erbsenzählerei – wer sich einen der drei Testkandidaten leisten kann, erhält den pursten Fahrspaß, für den es eine Straßenzulassung gibt. Und das ist eigentlich unbezahlbar.



Der HKT bremst kalt wie warm hervorragend. Die Bremsen von Westfield und Caterham müssen hingegen erst auf Betriebstemperatur kommen

FAZIT



TESTWERTUNG	CATERHAM	HKT	WESTFIELD
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = traumhaft, ★★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = schlecht

■ Mit dem Caterham Superlight R300 Race kann man am Wochenende zum nächstbesten Slalom oder Bergrennen fahren, einen Pokal holen und auf eigener Achse wieder heimfahren – ein knall-

hartes, straßenzugelassenes Rennauto mit perfekter Fahrwerksabstimmung. Viel mehr Dampf, damit einhergehend aber auch ein wesentlich zickigeres Fahrverhalten, bietet der HKT

Seven RS. Fahrleistungen und Bremsen sind erste Sahne. Einen etwas sanfteren Weg schlägt Westfield ein: nicht ganz so wild, nicht ganz so sportlich.

Florian Neher

