

# Dr. Cater und Mr. Ham

Den Caterham 485 CSR kann ein routinierter Fahrer mit irrem Tempo um die Kurven jagen. Er kann's aber auch lassen und ganz entspannt die Landschaft genießen.

Von Lukas Weber

**G**legentlich erreichen uns Anfragen besorgter Leser, wieso wir immer nur die großen und schweren Autos testen, wo bleiben denn die kleinen, leichteren? Das ist wahrscheinlich eine verzerrte Wahrnehmung, vielleicht fallen jene nur weniger auf. Aber wohl, hier ist eines: Der Caterham 485 CSR ist mit einer Länge von kaum mehr als drei Metern und einer Breite, die zur Umarmung der knuddeligen Front einlädt, geradezu winzig, und auch das Gewicht ist mit 580 Kilo rekordverdächtig gering. Und wenn es stimmt, dass das umweltfreundlichste Auto jenes ist, welches möglichst wenig fährt, dann dürfte der CSR ganz nach dem Geschmack aller Grünen sein.

Zum einen taugt er nämlich nicht für die verwerflichen Kurzstrecken. Das leuchtet jedem sofort ein, der zum ersten Mal versucht, sich hineinzuzwängen. Da der Kunst des Weglassens auch die Türen zum Opfer gefallen sind, schraubt sich der Pilot durch eine enge Lücke zwischen Bordwand und Dach und freut sich, wenn er glücklich hineingeklopft ist. Importeur Kurt Hofmann erklärt ohne erkennbaren Anflug von Ironie, das sei die große Karosserievariante – wie sich die kleine anfühlt, wollen wir gar nicht wissen. Hilfreich kann es sein, dazu das Lenkrad mittels Schnellverschluss zu entfernen; da es kaum größer ist als die Hand von Manuel Neuer, geht es aber auch so. In der Alubüchse eingezwängt, muss sodann das Gewurstel des Hosenträgergurts um Hüfte und Schultern gewunden werden. Bis der Fahrer nach interessanter Zeremonie zum Deaktivieren der Wegfahrsperrung endlich den Startknopf gedrückt hat, ist die Gattin schon bei der zweiten Zigarette. Lange Strecken auf der Autobahn sind auch kein Vergnügen. Zwar läuft der Caterham angeblich 225 km/h – das haben wir aber aus Sorge um das Flatterdach nicht ausprobiert, ab etwa 160 knallt es fürchterlich. Es lässt sich rasch an ein paar Druckknöpfe demontieren, doch die Windschutzscheibe ist so niedrig, dass der Sog dem Fahrer die Brille von der Nase zieht. Auch der Krawall des Motors in der ungedämmten Aluröhre läßt nicht zum Kilometerfressen auf der Autobahn ein, die Pausen, zu denen der Tank mit nur 36 Liter Inhalt zwingt, sind da fast schon willkommen.

Nachtfahrten mochten wir mit dem CSR auch nicht. Die Sitzposition ist ex-



**Knuffig:** Der Caterham ist ein rollender Sympathieträger. Sobald der Fahrer Gas gibt, kommt der Spaß an seine Grenzen.

Fotos Hersteller

trem niedrig, was zwar einem umweltfreundlichen niedrigen Luftwiderstand zugutekommt, aber die entgegenkommenden Autos blenden – nicht nur jene mit falsch eingestellten Scheinwerfern, sondern alle. Von Stadtverkehr möchten wir ebenfalls abraten. Der Fahrer trägt seine Nase in Auspuffhöhe, die Kupplung packt ruppig zu, und der erste Gang ist lang übersetzt; wer ihn nicht kennt, würgt den Caterham bei der ersten Ausfahrt gewiss ab. Das ist, nebenbei bemerkt, auch im Stau unerfreulich. Gänzlich ungeeignet ist der Caterham schließlich auf nasser Fahrbahn, wovon noch zu berichten sein wird, und erst recht für winterliche Straßenverhältnisse. Da lässt man ihn besser stehen. Kurzum, wir gehen jede Wette ein, dass mit dem 485 nicht viele Kilometer im Jahr zusammenkommen.

Wenn das Auto für solche Aufgaben so gar nicht taugt, wofür ist es dann nützlich? Ganz einfach, auf kurvenreichen



**Winzig:** Einstieg mit dem Schuhflöfel

Landstraßen mit dem Caterham unterfremdlich niedrig, was zwar einem umweltfreundlichen niedrigen Luftwiderstand zugutekommt, aber die entgegenkommenden Autos blenden – nicht nur jene mit falsch eingestellten Scheinwerfern, sondern alle. Von Stadtverkehr möchten wir ebenfalls abraten. Der Fahrer trägt seine Nase in Auspuffhöhe, die Kupplung packt ruppig zu, und der erste Gang ist lang übersetzt; wer ihn nicht kennt, würgt den Caterham bei der ersten Ausfahrt gewiss ab. Das ist, nebenbei bemerkt, auch im Stau unerfreulich. Gänzlich ungeeignet ist der Caterham schließlich auf nasser Fahrbahn, wovon noch zu berichten sein wird, und erst recht für winterliche Straßenverhältnisse. Da lässt man ihn besser stehen. Kurzum, wir gehen jede Wette ein, dass mit dem 485 nicht viele Kilometer im Jahr zusammenkommen.

Was ist da los? Es ist die geringe Masse, rechnen wir nach: Ein Sportwagen aus Zuffenhausen wiegt etwa das Dreifache. Um auf das Leistungsgewicht dieser Rennsemmel zu kommen, müsste er mehr als 700 PS haben. Der Caterham ist der rollende Beweis, dass das Gefasel vom Rausch der Geschwindigkeit purer Unfug ist, für Bewegung hat der Mensch gar keine Antenne. Es ist die Lust am beständigen Tritt in den Allerwertesten, dem die Leistungsjünger frönen. Dass die Beschleunigungswerte des Caterham

nur irgendwo zwischen drei und vier Sekunden von null auf hundert liegen, hat zwei Gründe. Erstens wurde dann gerade der zweite Gang eingelegt, was etwas Zeit kostet. Und zweitens ist der Schlupf beim Anfahren schwer zu kontrollieren, auf der Hinterachse ist nicht viel Gewicht, und es gibt keine Elektronik, die dabei helfen könnte.

**W**omit wir bei den Reifen wären. Neu am CSR ist nicht der Motor und auch nicht der Innenraum, sondern das Fahrwerk samt Reifen. Gegenüber dem klassischen 485 wurde das Chassis komplett überarbeitet. Der Blick nach vorn zeigt nicht nur die von dezenten Kevlar-schützen kaum verhüllten Reifen, mit denen sich so trefflich auf den Kurvenscheitel zielen lässt, sondern auch die Radaufhängung und ihr Spiel mit den kleinsten Unebenheiten der Fahrbahn. Was nicht mehr zu sehen ist, sind die Federbeine mit den Stoßdämpfern, sie sind wie in den echten Formel-Rennwagen nach innen gerückt und verringern so die ungefederten Massen an den Vorderrädern. Hinten gibt es nun eine Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern, das gesamte Fahrwerk wurde verstärkt. Neu sind die Reifen von Avon, sie wurden eigens für den Caterham entwickelt. Deswegen geringes Gewicht lässt herkömmliche Pneu kalt. Damit sie dennoch rasch auf Betriebstemperatur kommen, wurde etwas Walkarbeit schon bei Geradeausfahrt hineinkonstruiert. Das Ergebnis ist verblüffend: War schon der normale 485, den es weiter zu kaufen gibt, hinsichtlich Kurvenpräzision und Fahrspaß eine Klasse für sich, so legt der neue noch eine Schippe drauf und zirkelt millimetergenau um die Haarnadeln. Die Reifen kle-

ben auf dem Asphalt, und die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind so hoch, dass, wer noch bei klarem Verstand ist, den CSR auf öffentlichen Wegen nicht an seine Grenzen bringen wird. Ganz klar: Wer sein Vergnügen darin sucht, mit durchdrehenden Rädern um die Ecken zu blasen, ist mit dem alten 485 besser bedient und sollte das ohnehin auf abgeperrter Strecke machen. Der CSR ist dagegen etwas für Leute, die unauffällig schnell sein wollen. Doch wehe, die Straße ist nass. Die Kraft setzt so brachial ein, dass sich das Heck blitzartig an-schickt, das Vorderteil zu überholen. Also das Auto stehen lassen oder mit 2000 bis 4000/min dahinbummeln.

Das ist auch ganz fein auf trockener Straße. Mit der Zeit lässt die Freude an Beschleunigungsorgien nach, der Fahrer lässt es ruhiger angehen, der Caterham zeigt sein zweites Gesicht. Aus dem wilden Mr. Hyde wird der sanfte Dr. Jekyll. Und das geht so: Verdeck runter, Flatter-türen weg. Offener geht's nicht. Motor warm fahren, vorher läuft er stuekerig, und dann mit 80 bis 100 km/h durch den schönen Taunus touren. Überall lachende Gesichter und Daumen hoch. Wir haben keinen getroffen, dem der Caterham in seiner unvergleichlichen Mischung aus Formelrenner und Oldtimer nicht sympathisch gewesen wäre, und wurden beständig über den Nachfolger des Lotus Seven Löcher in den Bauch gefragt.

Ist die Fahrweise solcherart zurückhaltend, kommt der 485 mit etwa acht Liter Verbrauch hin, mehr als zehn werden es nie. Welcher Benziner dieser Leistungs-kategorie kann das noch von sich behaupten? Falls wir jemals 65 000 Euro zu viel und Lust auf Caterham hätten, ergäbe sich dann die Farbwahl als Zeichen der Gesinnung wie von selbst: Hyper Green.

## Rowenta knickt ein

Air Force Flex mit Akku und smartem Rohr / Saugbericht

**S**ie haben den Staubsaugermarkt erobert: Akkusauger. Mehr als jeder zweite Staubsauger in Deutschland ist nach Herstellerangaben mittlerweile kabellos. Rowenta hat seinen Air Force Flex auf besondere Flexibilität hin entwickelt. Aber zu allererst ist das Gerät ein Hingucker mit seiner Form und dem edlen Design. Wir sind aber auch angetan von seinen Fähigkeiten. Zum Beispiel vom Teleskop-Saugrohr mit Gelenk. Um Staub unter Möbeln zu erreichen, muss man nicht auf die Knie, sondern man knickt das Rohr über eine Taste auf der Rückseite ab, es reicht dann 75 Zentimeter weit unter das Möbelstück. Bringt man den Air Force wieder in die Vertikale, rastet das Gelenk automatisch ein.

An der Düse, die sich für Hart- wie Teppichboden eignet, leuchtet eine LED-Lichtleiste, damit kein Krümel übersehen wird. Zwei Rollen erleichtern Schieben oder Ziehen. Als Handstaubsauger ist das Gerät ähnlich flexibel. Auf Tastendruck lässt sich das Rohr entfernen und eine der Zusatzdüsen aufstecken. Zum Teppichstufenreinigen ist der Aufsatz mit elektrisch betriebener Bürste praktisch. Pfiffig ist das biegsame Element, das man aus der schmalen Fugendüse auf 40 Zentimeter Gesamtlänge herauszieht, um so etwa im Auto um die Ecke saugen zu können. Und in Bücherregalen freut man sich über den 90-Grad-Aufsatz, mit dem man in der Höhe abstauben kann, hier ist der zweite Griff am Handteil hilfreich. Alle Teile des gut verarbeiteten Geräts rasten bestens ein. Allerdings bläst das Gerät dem Nutzer Luft ins Gesicht, vor allem, wenn es beidhändig führt. Die Ausblasdüse sollte anders positioniert sein. Nutzt man den Air Force Flex als Alleingerät, muss man häufiger den 0,4 Liter fassenden Staubbehälter leeren. Das erfordert ein paar Handgriffe und geht nicht ohne Staubkontakt ab, denn man muss die Filter für Grob- und Feinstaub händisch herausziehen. Bei Bedarf können sie unterm Wasserhahn gespült werden.

Am Durchhaltevermögen des Air Force Flex gibt es nichts zu bemängeln. Wir haben die angegebenen 30 Minuten Laufzeit im Normalprogramm immer erreicht, Höchstleistung im Boost-Modus saugt den Akku in sechs Minuten leer. Nach drei Stunden war er wieder aufgeladen, ein guter Wert. Angenehm leise ist das Arbeitsgeräusch. Der Knapp drei Kilo leichte Air Force Flex 560 kostet unverbindlich 489,99 Euro, online ist er schon günstiger zu haben. **MONIKA SCHRAMM**

Um die Ecke gedacht: Das Saugrohr lässt sich abknicken.

Foto Hersteller



## Auf ein Date mit dem Daimler

Der La Strada Regent S auf Basis des Mercedes-Benz Sprinter ist ein wendiges und langstreckentaugliches Reisemobil / Wohn- und Fahrbericht

Der neue Sprinter von Mercedes-Benz, der seit gut einem Jahr auf dem Markt ist, hat sich aus dem Stand zu einem überaus beliebten Basisfahrzeug für Reisemobile gemauert. Es scheint, als haben viele Wohnmobilstellen auf ihn gewartet, weil die Qualität des in Düsseldorf gefertigten Transporters höher eingeschätzt wird als die des Dauerbrenners Fiat Ducato. Bei La Strada, dem kleinen Hersteller aus Echzell in der Wetterau, wird der Sprinter unter dem ehrfurchtgebietenden Namen Regent S zum vielfältig nutzbaren Camping-Van. 68 375 Euro kostet das Basismodell, das aber so wohl niemand bestellt. Begehrlichkeiten weckt die umfangreiche Auflistung von Sonderausstattungen, die das Reisen und den Urlaub erst richtig genussvoll machen. Am Ende der Addition steht die Zahl 86 569 Euro an dem von uns gefahrenen Wagen, womit das Ende aller Möglichkeiten noch lange nicht erreicht war.

Relativ knappe 5,93 Meter lang ist der Regent S. Das erlaubt die Fahrt in die Ortszentren der kleinen Flecken am Wegesrand, wo sich meist ein regulärer Parkplatz finden lässt. Allein auf die Höhe empfiehlt es sich zu achten, bei knapp mehr als 2,80 Meter sollten Erker, Balkone oder Äste nicht übersehen werden, wenn sie auf die Fahrbahn ragen. In der Breite muss La Strada im Standard-Grundriss nacharbeiten. Denn der Aufbau des Sprinters kommt nur knapp über die Zweimetermarke. Um ein Doppelbett im Heck quer mit akzeptablen Maßen einbauen zu können, helfen sich die Echzeller dort, wo sich sonst Blech oder Fenster finden, mit zwei kleinen Alkoven. Das bringt die entscheidenden Zentimeter, die das Bett mit 1,98 Meter Länge (bei ei-

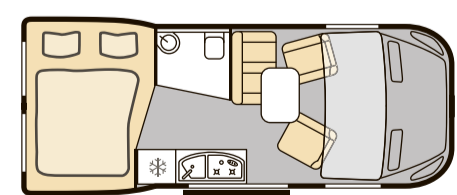


**Hat was auf dem Kasten:** La Strada Regent S, noch mit drei Flammen und praktischem Grundriss

der Regent S eine Durchladelänge, die selbst vor klassischen Surfboards nicht kapitulieren muss und auch für den Transport zweier Fahrräder taugt. Den Durchgang zwischen Bordküche auf der rechten und Waschraum auf der linken Seite verschließt auf Wunsch ein Vorhang, die Verdunklungen fürs Fahrerhaus müssen bei einem Zwischenstopp über Nacht nicht zwingend geschlossen werden. Alle Fenster im Wohnbereich lassen sich ausstellen und sind mit Kombi-Rollos zum Lichtschutz oder für Fliegenabwehr ausgerüstet. Ein Insektengitter gibt es außerdem an der seitlichen Schiebetür über der 70

Zentimeter breiten, elektrisch ausfahrenden Einstiegsstufe.

Die Pantry glänzt mit einem 81 Liter fassenden Kompressorkühlschrank. Der Gaskocher wird im nächsten Modelljahr nur noch zwei statt drei Flammen haben, was den Platzverhältnissen gut tun soll. Die Spüle ist rechteckig statt rund, lässt sich daher schwieriger reinigen, schafft aber ebenfalls mehr Platz beim Spülen. Knapp ist der Raum im Hygieneabteil, vor allem die Ablagemöglichkeiten sind überschaubar. Duschen erfordert eine gewisse Gelenkigkeit. Kern des Wohnbereichs ist die Di-nette, sie ist links vor dem Waschraum an-



Fotos Kirchberger, Grafik Kaiser

geordnet. Der Tisch vor der Zweiersitzbank lässt sich allerdings nur im Stand, wenn die beiden Sitze im Fahrerhaus gedreht wurden, nutzen. Während der Fahrt fehlen dem Sprinter, verglichen mit dem Fiat Ducato, sechs Zentimeter Länge, daher muss die Tischplatte samt Säule abgenommen und verstaut werden. Nur so passt der Fahrer auf seinem zurückgeschobenen Sitz hinter das Lenkrad. Das ist keine kräftezehrende Aktion, die sich rasch erledigen lässt, aber den Stauraum in einem Klappfach über dem Fahrerhaus, in dem die Platte vorzugsweise untergebracht wird, würde man gern zum Transport anderer Ausrüstungsteile nutzen.

Die Einrichtung und Installation des La Strada ist durchweg hochwertig. Nichts kratzt oder klappert während der Fahrt, die rollengelagerten Auszüge des Küchenblocks trotzen auch schlechten Wegstrecken und geraten nicht aus der Fassung. Lichtquellen und Steckdosen, einschließlich zweier USB-Buchsen, finden sich an den richtigen Stellen. Die Verarbeitung und Materialwahl gibt dem Hersteller ein Alleinstellungsmerkmal in der Branche, nicht umsonst werden Gebraucht aus Echzell teuer gehandelt.

Das sollte auch für den Sprinter gelten. Und in der Tat beschränkt sich die Kritik auf den hohen Einstieg ins Fahrerhaus, der mehr als einen kleinen Schritt für einen Menschen bedeutet, und auf die weiche Vorderachs-federung. Die steigert zwar den Fahrkomfort, lässt die Karosserie jedoch auf Unebenheiten heftig ins Wanken kommen. Dabei ist die Massenverteilung in einem ausgebauten Kastenwagen noch weitaus vorteilhafter für das Fahrverhalten als in einem Mobil mit Aufbau.

Der 2,2-Liter-Diesel erweist sich in der 163-PS-Version als idealer Partner, vor allem in der Verbindung mit dem neunstufigen Automatikgetriebe macht er Fahren im Regent erfreulich einfach. Die Automatik wechselt die Übersetzungen mit Sanftmut und rückt die 380 Newtonmeter Drehmoment des Vierzylinders stets ins rechte Licht. Der Verbrauch von 10,2 Liter Diesel auf einhundert Kilometer ist akzeptabel, der Aufpreis für den Automaten von fast 2600 Euro weniger.

Der Sprinter spielt auch unter den Reisemobilen in der ersten Liga. In Verbindung mit dem funktionalen und soliden La-Strada-Ausbau entsteht eine überaus harmonische Kombination, die allerdings auch in einer eigenen Preisklasse unterwegs ist. **MICHAEL KIRCHBERGER**

### Technische Daten

La Strada Regent S
Vierzylinder-Turbodiesel (Mercedes-Benz Sprinter)
Hubraum 2143 Kubikzentimeter, Leistung 163 PS (120 kW) bei 3800/min, höchstes Drehmoment 380 Nm bei 1400/min, erfüllt Euro 6c
Automatikgetriebe mit neun Stufen
Antrieb auf die Vorderräder, vorn Einzelradaufhängung, hinten Starrachse, Reifengröße 235/60R17C
Radstand 3,66 Meter
Länge/Breite/Höhe/Stehhöhe 5,93/2,04/2,83/1,94 Meter
Isolierung: Boden 34, Wände 22, Dach 24 Millimeter stark
Leergewicht 2950, zulässiges Gesamtgewicht 3500, Anhängelast 2000 Kilogramm
Frischwassertank 100, Abwassertank 70 Liter
Verbrauch im Durchschnitt 10,2 Liter Diesel je 100 km, Tankinhalt 70 Liter, 2 x 11 Kilogramm Gas
Empfohlener Preis 68 375 Euro, Testwagen 86 569 Euro