

Der lang erwartete Schritt nach vorn

Nachdem bei Caterham Cars in der Klasse „160PS +“ mit den Vauxhall / Opel / Rover-VVC – Motoren wegen der EU-Emissions-Vorschriften für diverse Export-Märkte Schluss war, wurde der 2.3 Liter FORD Duratec Motor als neue, EU4-fähige Basis gefunden. Wie schon 1961 und später mit den BDR/BDA-Typen wurde der Motor (und heute auch die Elektrik) von Cosworth entwickelt und wird auch dort gebaut. Mit einer Strassenversion mit 200PS und einer Rennversion mit 260PS wurde eine ausgezeichnete Kombination definiert, fortan als CSR200 und CSR260 bezeichnet.

Viele Seven-Freaks warteten seit den 160 – 170 „legalen“ PS schon lange drauf, den Schritt über die 200PS-Marke zu vollziehen. Der exklusive 300PS Turbo-Seven „S7 Competition“ war nur 25x gebaut worden und mit CHF 128'000.00 damals (1996) recht teuer. Nun ist der CH-homologierte CSR 200 in der Schweiz mit 210PS käuflich, doch wenn auf Stufe England/EU 260 Strassen-PS möglich sind, möchten die Fans das eben auch hier haben! Das war die Ausgangslage für das Kumschick-Team in Schötz, der ersten Adresse für Lotus und Caterham seit über 30 Jahren.

Was ist dran am neuen Motor?

Der 210PS-CH-Motor zeigt auf dem Prüfstand im eigenen Hause folgendes Bild:

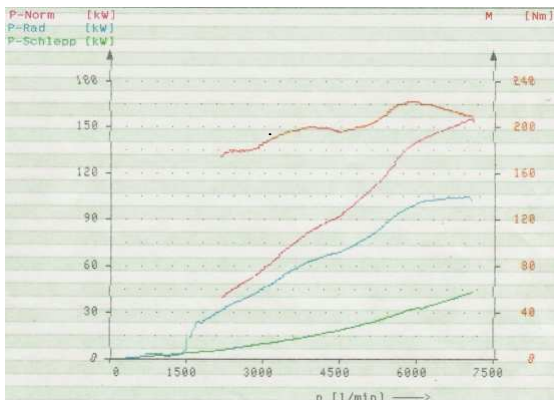


Bild 1: der 210PS CH-Motor

Ein ungeduldiger Kunde hatte schon einen originalen CSR260-Renn-Motor importiert und einbauen lassen - das war alsdann die Vorgabe! Doch von der ersten ruckeligen Ausfahrt von Lisbeth Kumschick ans St.

Moritz-Meeting im Juli 2007 bis zum perfekten 260PS-Kunden-Motor sollten noch viel Schweiß und Arbeit nötig sein! Ob man so etwas unternimmt, wenn man vorher wüsste, was man nachher weiss?!?

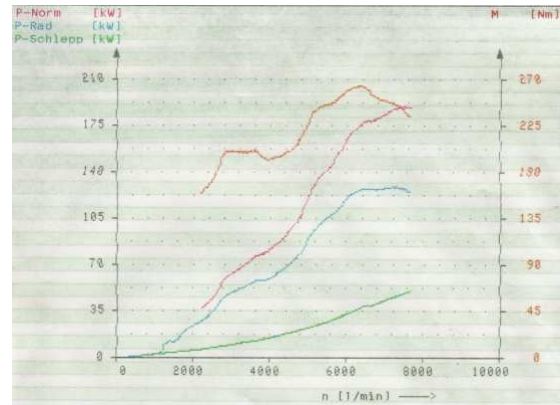


Bild 2: der 260PS GB-Motor (CSR260)

Der Weg zu 260PS für CH-Strassen

Die Einspritzanlage und die 4 Einzeldrosselklappen des Rennmotors waren nicht gesetzestauglich zu kriegen, die HC Werte des englischen 260PS-Motors waren definitiv nicht MFK-fähig. Es musste das Drehzahllimit auf gegen 8'000 U/min erhöht werden (CSR200: 7'200 U/min), aber gleichzeitig ein kräftiges Drehmoment ab Einkuppeln zur Verfügung stehen. Ebenfalls sollte der Motor in allen Bereichen ruckfrei laufen, bei 0° C ebenso wie bei 35° C, auf 0m ü.M. an der Côte d'Azur gleich wie auf 2'300m ü.M. auf dem Julier! Und dazu musste Kumschick tief in den Motor eingreifen.



Bild 3: die Einzeldrosselklappen des Rennmotors

Klassischer Anfang

Am Anfang standen bei Kumschick klassische Tuningmassnahmen auf dem Programm, denn mit 91 PS/l stand dieser Sportmotor schon gut im Futter; der Zielstrich

aber lag mit 260PS bei 113 PS/l – dies zugleich mit EU4-Abgaswerten! Tests mit dem massgefertigten Hosenrohr sowie einem „zusammengeschobenen“ Katalysator / Schalldämpfer verbrauchten viel Geld und Aufwand, ergaben aber keine messbare Verbesserung bei zugleich viel höheren Kosten.

Motorenteile Competition Pack

Für die 8'000er-Grenze mussten die bewegten Massen reduziert und feingewuchtet werden. Das erforderte nach Kumschicks Angaben gefertigte Nockenwellen, geschmiedete Spezial-Kolben und Pleuel sowie härtere Federn für einen drehzahlfesten Ventiltrieb.



Bild 4: die geänderten Teile des Competition Pack

Kernstück Elektronik

Am meisten Probleme gab jedoch die Programmierung der Elektronik auf! Meine erste Testfahrt im Oktober 2007 mit dem 260PS-Motor ergab in kaltem Zustand heftiges Ruckeln, bei heissem Motor an Dorfeinfahrten blieb der Motor zudem auf ca. 2'200 U/min. hängen und „schob“ mich regelrecht in die vor mir fahrenden Autos! Mit Auskuppeln und unter unangenehmer Lärmentwicklung musste man warten, bis sich die Drehzahlen auf etwa 1'000 U/min. beruhigt hatten – unbrauchbar!

Ab auf die Strasse!

Nichts von alledem war mehr zu spüren an jenem sonnigen, aber kalten Tag im Februar 2008, als ich mit dem fertig „korrigierten“ 260PS-Motor in den Jura startete. Ein ganz schwaches Rucken bei kaltem Motor - aber irgendwie bestätigt einem das auch, dass man einen „zweiplätzigen Monoposto“ mit Nummernschildern auf Schweizer Strassen

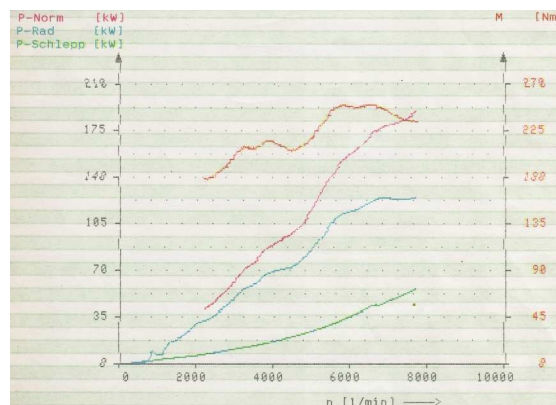


Bild 5: der 260PS CH-Motor

bewegt: einmalig und im Grunde kaum zu glauben! Tatsächlich ist der Seven das international am meisten als Rennfahrzeug verwendete Strassenauto. Ich will ja auch keinen dieser ent-emotionalisierten deutschen Serien-Hochleistungsmotoren, die ausgebugelt und fehlerfrei übers ganze Drehzahlband hochdrehen. Ich will Charakter – und dafür gibt's nur Antworten in England!

Ein Seven, wie er sein muss!

Kurz nach dem Abfahren spüre ich einen ersten fülligen Kick bei 2'000 – 4'500 U/min. - und danach Gang für Gang! Ein langer 1. Gang, max. bis 85 km/h, saubere, traumhafte Anschlüsse in allen Lebens-lagen: so und nur so muss es sein!! Schon dieses von Caterham anfangs der 90er-Jahre selbst entwickelte 6-Gang-Getriebe ist der Sportfahrer-Traum schlechthin: kur-ze, präzise und knackige Schaltwege, Rennabstufung, wie in keinem Strassenauto. Im Verbund mit der angenehm zupackenden Kupplung stellt das alle modernen DSC-SMG-und-wie-auch-immer-Getriebe in den Schatten. Wer den 2.0 l HPC mit 5-Gang Sierra-Getriebe kannte, weiss, dass der gleiche HPC mit diesem 6-Gang-Getriebe ein völlig anderes Auto wurde. Eben: so und nur so muss es sein!!

Vorsicht geboten

Weil der Cosworth-Motor sehr hoch baut, wurde die Ölwanne „weggelassen“ (Bodenfreiheit!) und serienmässig eine Trockensumpf-Schmierung verbaut. Grundvoraussetzung jeder Leistungssteigerung ist ein in allen Lebenslagen perfekter Ölhaushalt!



Bild 6: CSR Ölwanne

Flanieren und rennen

Innerorts lässt sich der CSR im 6. Gang bis 1'500 U/min. hinab ruckfrei bewegen, um jederzeit spontan und heftig Gas anzunehmen, wenn die Situation es erfordert. Am Dorfende aber erwacht das Biest und in einem zweiten Kick bei gut 5'500 U/min. geht's heftig und steil bis gegen 7'700 U/min. – das Kind im Manne schreit vor Freude! Ich muss mich beeilen, jedes Mal den nächsten Gang bereit zu halten, bis ich bei knapp 200 km/h die Sprint-Orgie abbreche, obwohl kein Ende in Sicht wäre! 200km/ und kein Ende? Der Seven ist erwachsen geworden: länger, breiter, schneller, aber fast nicht schwerer – das ist der CSR! Abgesehen vom Seven Competition war diese 200er-Marke doch eher nur mit vorausseilendem Tacho erreichbar...



Bild 7: der Cosworth-Motor des CSR

Nun gewinne ich endlich freie Wildbahn, hier, wo der CSR hingehört. Mit oder ohne den zweistufig verstellbaren Endtopf (Gewicht!) gibt der CSR einen Sound ab wie zu frühern DTM-Zeiten. Der Motor zieht mit zunehmendem „Schritt“ hoch. Wenn auch mit einem angenehm kontrollierbaren Untersteuern zu schnell in die Kurve hinein, heraus mit einem provozierten Powerslide – es ist unglaublich, wie gut beherrschbar dieses von Grund auf neue Chassis ist! Ab 3'000 – 4'000 U/min.

kann man das Heck nach aussen powern, auch auf welligen Strassen eine verlässliche Traktion - kein Versetzen, kein Stress: Seven-fahren ist effizienter und schneller geworden mit dem CSR.

Auf der Rennstrecke

Bevor ich mir den CSR selbst bestellt hatte, war ich 2005 in Dijon, um den Lauf der Cosworth Caterham Masters zu sehen.



Bild 7: Richard Hay, einer der Animatoren der CSR-Rennszene

Keine technisch bedingten Ausfälle, beste Zeiten um die 1.25 (Formel 3 / 2007: 1.17, GT3 Cup 997: 1.24) – also sehr effizient. Die gegenüber den bisherigen Seven mit dem Top-Modell R500 weniger direkt ausgelegte Lenkung macht sich bezahlt in schnellen und langen Kurven, hier fällt auch mit Slicks das High-Speed-Untersteuern weg, dafür wurde einiges geändert.

Fazit

Fazit? Auch weit oberhalb der CSR-Preiskategorie vermag kein GT3, kein Saleen oder Ferrari so ein Gefühl zu vermitteln: sensibel hochdrehender Motor, eng liegende Pedalen mit abgestimmtem Druckpunkt, direkte Lenkung ohne Servo – so fühlt sich Rennsport auf der Passstrasse an!

Wie nennt man diese aggressiven Fahrmaschinen bei den Motorrädern: Streetfighter? Naked Bike? How ever - mit 4 Rädern heisst das Seven! Caterham Super Seven CSR Competition eben!! Ein würdiger Nachfolger des S7 Competition!