



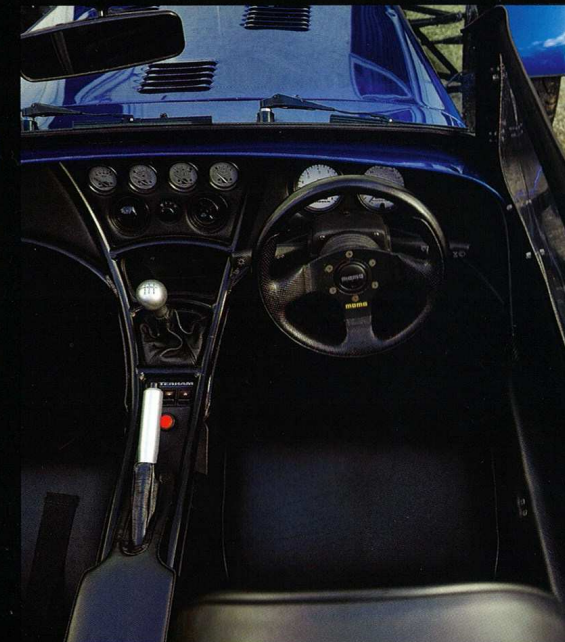
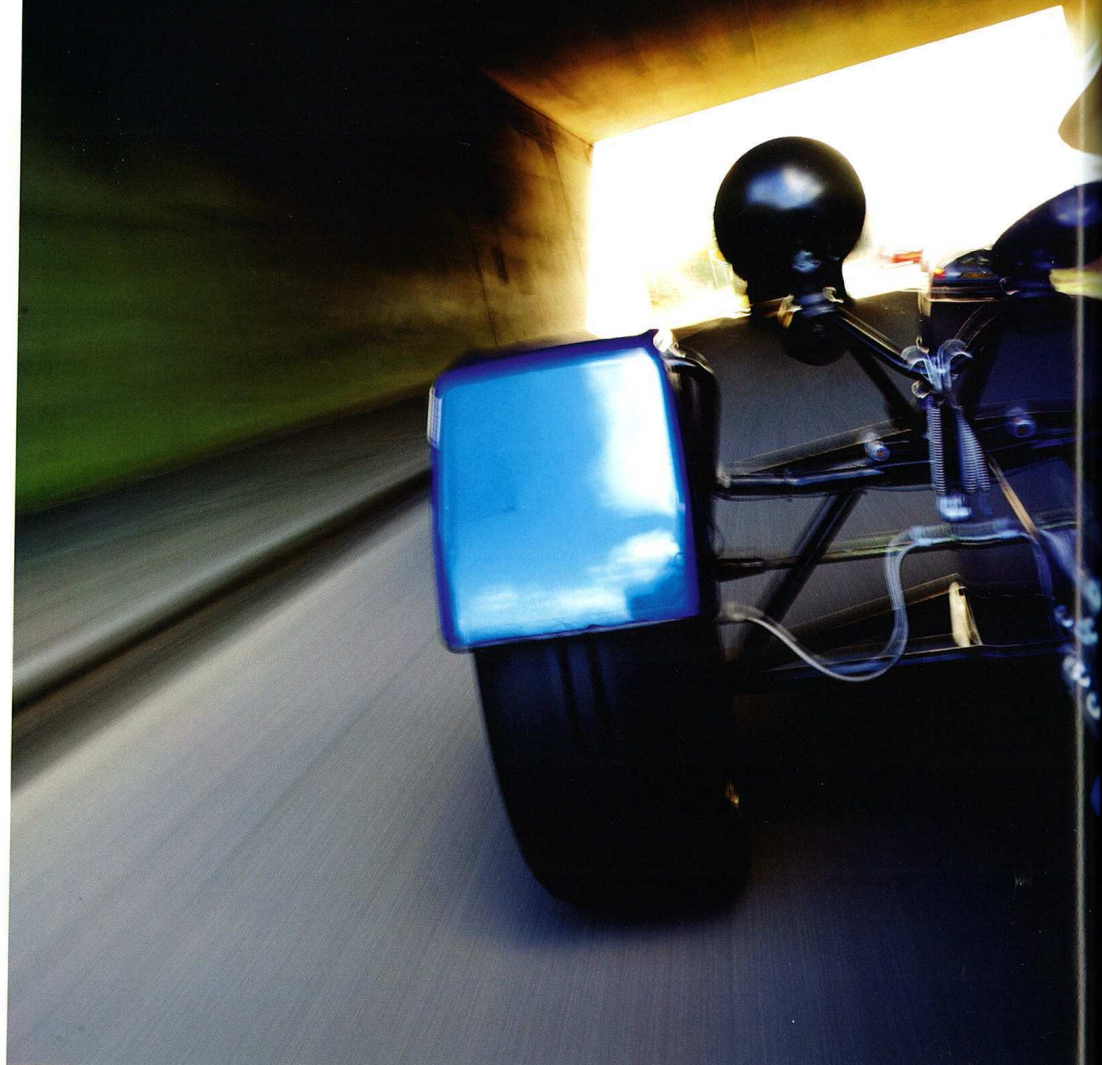
CATERHAM CSR 200.

CATERHAM PERSONIFIERAR DEN BRITTISKA SPORTVAGNSTRADITIONEN KANSKE MER ÄN NÅGON ANNAN BIL. ATT DEN ÄR TOKSNABB ÄR BARA EN BONUS...

TEXT: ROBERT PETERSSON. FOTO: PETER GUNNARS.

HOME GROWN

CATERHAM-KONCEPTET
PERSONIFIERAR DEN "BRITTISKA
SPORTBILEN" PÅ ETT
PERFEKT SÄTT...



Det är en nästan kuslig upplevelse att se framhjulerna röra sig och fjädra så mycket. Blicken söker sig nästan tvångsmässigt till hjulen och upplevelsen påminner starkt om den när man sätter sig i en formelbil för första gången.

M25-motorvägen runt London är en av världens mest trafikerade och jag känner mig som en liten mygga i mittfilen. Till vänster rader av långsamma, pressade paketbilar och till höger susar en oändlig rad av feta Audi- och BMW-bilar, samt en och annan Porsche, förbi.

Där jag sitter, med ögonen i hjulhushöjd, fascinerar jag av hur nästan alla andra bilar gungar och studsar när hjulen passerar broskarvar och andra ojämnheter. Den Caterham jag rattar är helt oberörd, förutom att hjulen som sagt rör sig. Chassit måste vara någonting alldeles enastående...

Men vad har jag egentligen här, på motorvägen, att göra?

Dave Ridley, Caterhams unge, mycket entusiastiske marknadschef, som sitter bredvid stämde först träff på fabriken i Dartford och vi befinner oss därefter på väg till märkets "hem", den lilla orten Caterham, strax söder om London.

Det är en halvtimmes resa och på sitt sätt berättar den nästan lika mycket om Caterham CRS 200 som en senare provtur på öde landsvägar som gjorda för denna den senaste i raden av Caterhambilar.

Men först en liten historielektion.

Caterham verkar alltid ha funnits. Men i begynnelsen var Lotus 7 och före den Lotus 6, bägge skapade av det originella geniet Colin Chapman, se sidan 78. Chapmans grundfilosofi var bilar som uppnådde sina

racevinnande prestationer med hjälp av låg vikt och enastående chassin. Drivlinan var inte lika viktig, den tog man helt enkelt från någon massproducerad bil.

På det viset personifierar modellen "den brittiska sportbilen" på ett perfekt sätt. Det var med specialbilar innehållande massproducerad teknik det började för de flesta märken. Cecil Kimber byggde sin första M.G.-specialare på Morrismekanik, Jaguargrundaren William Lyons började bygga specialkarosser på Austin Seven-bas, och så vidare...

Urtypen Lotus 6 utvecklades till den långlivade 7, eller Seven om man så vill, som lanserades 1957, och som i takt med tiden blev en "Super Seven".

Redan tidigt började Graham Nearn och hans bilfirma "Caterham Cars" i byn Caterham att sälja Lotus 7 och det var hans entusiasm som ledde till att han köpte loss rättigheterna för modellen när Lotus tänkte lägga ner den 1973.

Sedan dess har konceptet gradvis utvecklats fram till tidigt 2005 då familjen Nearn sålde Caterham.

FÖRÄRPLATSEN ÄR FÖRVÄNANSVÄRT RYMLIG. CATERHAMS NYA CSR-CHASSI MOTSVARAR DET STÖRRE SV-CHASSIT AV KLASSISK TYP NÄR DET GÄLLER UTRYMME. MAN KÄNNER HUR SMART RAMEN INTEGRERATS OCH BILDAR KANTER TILL MITTKONSOL OCH INSTRUMENTBRÄDA. MEN I MITT TYCKE ÄR RATTEN ANINGEN FÖR LITEN.

CATERHAM CSR ÄR
TEKNISKT HYPERMODERN
– MEN SER UT SOM EN
KLASSIKER...



Köpare var riskkapitalbolaget Corven Ventures, ett Londonbaserat företag som trodde på konceptet och tillförde resurser som gjorde att man fick fart på den utveckling om stätt ställa ett tag. Ansvarig är Ansar Ali som närmast kom från jobbet som produktionschef hos Lotus. Ali tog dessutom med sig ett flertal nyckelpersoner från Lotus och därmed kan man säga att Caterham för andra gången i sin historia dragit nytta av Lotus expertis.

Redan innan den nya regimen hade Caterham försökt gå vidare och utveckla nya bilar. Bland annat jobbade man med Reynard Racing, men hur man än försökte utveckla en helt ny bil kom man bara fram till snarlika Lotus Elise-kopior. Det var då man beslöt att backa bandet och göra tvärtom – en tekniskt helt ny bil som såg ut som klassiska Caterham.

För det avancerade chassit står en oberoende konsultgrupp bestående av bland annat John Miles, tidigare Formel 1-förare och chassiexpert hos Lotus (ständigt detta Lotus!). Samma företag har bland annat hjälpt Aston Martin med chassiutvecklingen av sina senaste modeller.

Resultatet är CSR-modellen som presenterades 2005 och vars rörramschassi är 50 procent vridstyvare än det klassiska Caterhamchassit som finns i två storlekar, och som fortsätter att vara stomme i modellerna Classic, Roadsport och Superlight.

Alla dessa kan dessutom köpas i kompletta byggsatser, från 12 995 pund, medan den nya CSR-modellen bara säljs som komplett bil. Anledningen är att den är så pass avancerad att man vill ha koll på den slutgiltiga kvaliteten. Bland annat har CSR en helt separat multilänkbakvagn, istället för de övriga modellernas De Dion-konstruktion, och en raceinfluerad pushrod-framvagn.

Samtidigt som man jobbade med den nya bilen kom nästa chock, den största motorleverantören Rover kollapsade!

"Räddningen blev Ford", berättar David Ridley. "Chefen för Ford United Kingdom råkar vara en holländare som själv kör race med en Caterham!"

Man fick alltså lite hjälp på traven till en bra lösning som också innebär att man får en del utvecklings- och certifieringshjälp av Ford. "Vi har lagt stora resurser på att certifiera två motorer, Fords Sigma 1,6 och 2,3:an i CSR 200 och i år räknar vi med ett EU-godkännande för bilar i liten serie", fortsätter Ridley.

När Ansar Ali tog över infördes ett slags löpande band, istället för principen "en man, en bil". Det har höjt både byggkvalitet och produktion, från att ha tillverkat cirka 360 bilar om året bygger de 50 anställda i fabriken idag 500 och målet är 600.

"Idag säljer vi hälften på hemmamarknaden och resten på export. Det är på exportsidan vi kan växa.



MOTORN HAR COSWORTH UTVECKLAT SPECIELLT FÖR CATERHAM. 200-HÄSTARN HAR SPECIELLA COSWORTH-KAMMAR OCH MAPPNING. MEN DET FINNS OCKSÅ EN 260-HÄSTARE MED SMIDDA KOLVAR OCH UNIK STYRBOX...

JAG HAR ALDRIG KÖRT ETT SÅ FINT CHASSI – SUG I ER PORSCHE OCH NI ANDRA....

FAKTA / CATERHAM CSR 200

MOTOR: COSWORTH-FORD RAK 4-CYL, BÖRNING/SLAG 87,5/94 MM, 2 261 CM³, 4 VENT/CYL, CATERHAMS EGEN TORRSUMPSMÖRJNING, 200 HK VID 7 000 R/MIN, 224 NM VID 5 750 R/MIN.

KRAFTÖVERFÖRING: BAKHJULSDRIFT, 5-VÄXLAD MANUELL LÅDA.

CHASSI OCH MÅTT: RÖRRAM, INDIVIDUELLA HJULUPPHÅNGNINGAR FRAM OCH BAK, PUSHRODFJÄDRING/DÄMPNING FRAM. VIKT 575 – 600 KILO BERÖENDE PÅ UTRUSTNING. L/B/H: 330/169/101 (UTAN SUFFLETT) CM. DÄCK FRAM 195/45 R15, BAK 255/40 R15.

PRESTANDA: 0 – 60 MPH (96 KM/H) 3,7 SEK. TOPPFART 250 KM/H.

PRIS: FRÅN 500 000 KRONOR KLAR I SVERIGE.

MER INFO: WWW.CATERHAM.CO.UK ELLER WWW.CATERHAM.SE

Idag är Frankrike den största exportmarknaden och vår 'Caterham Academy', racingserie för nybörjare är en stor succé i flera länder. Det går ut på att man köper ett paket (i England kostar det ca 20 000 pund) inklusive allt, licens, overall och hjälp med åtta tävlingar. Sedan får man behålla bilen! Det vore väl något för Sverige..." avslutar David Ridley och slänger över nycklarna till CSR 200-an...

Till sist, ensam med bilen. Äntligen dags att styra ut på lite lugnare småvägar...

Till en början undrar jag hur Cosworthmaskinen på 200 hästar lyckats bli certifierad? I köerna ur stan känns den nästan som en gammal förgasarmaskin som går för fett på låga varv. Men det kan bero på ett fel på tomgångsregleringen. Dave Ridley kom just tillbaka från ett återförsäljarmöte, inklusive några supersnabba varv på Nordslingan och när jag tog över bilen led den fortfarande av de tomgångsproblem som uppstått i Tyskland.

Men så fort man fick lite varv på maskinen gick den klockrent. Från cirka 4 000 drar den ordentligt, vid närmare 5 000 exploderar den och trots att jag några gånger bet ihop och varvade en bra bit förbi 7 000 nådde jag aldrig varvstoppet.

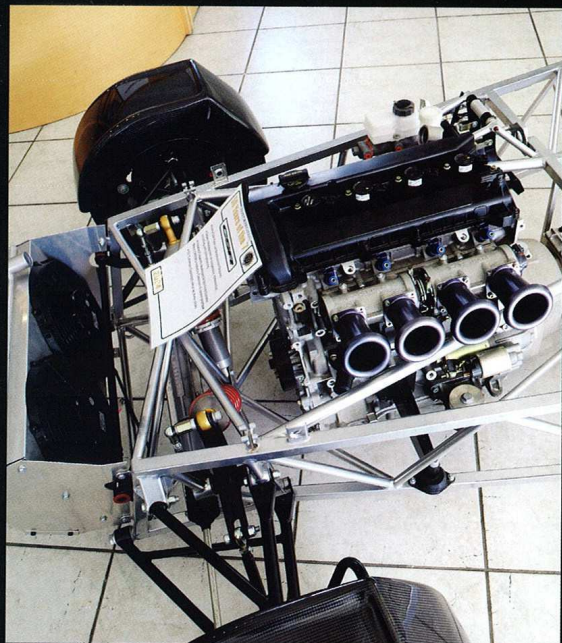
Jag vågade helt enkelt inte! Caterham CSR är så snabb att det tar en bra stund att anpassa sig mentalt. Det är inte ofta man kör en bil som klarar 0 – 100 under fyra sekunder!

Och så var det det där med chassit. Det som var så soft och fint på motorvägen, det kan väl inte funka när det blir allvar? Gissa om!

Det fantastiska är att sättningen i grunden är mjuk och följsam, samtidigt som alla rörelser är under fullständig geometrisk kontroll och dessutom dämpas på ett perfekt avvägt sätt.

Styrningen är lika lysande avvägd även den. Direkt och med hundra procentig feedback – utan onödig nervositet. Möjligen vill jag ha en något större ratt.

Det är bara att kapitulera, jag har ALDRIG kört ett så fint chassi! Sug i er Porsche och ni andra...

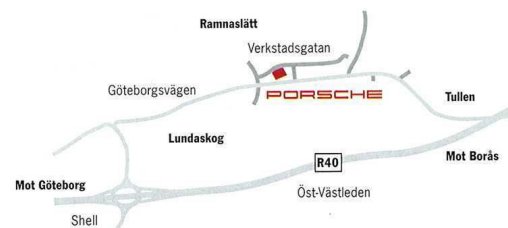


Bränsleförbrukning blandad körning: 11,31/100 km. CO₂-utsläpp: 272 g/km

Någonsin undrat hur ett vårtecken låter?

911 Carrera 4 Cabriolet.

Möt våren hos oss, vi har alltid ett stort utbud av såväl nya som begagnade Porsche i hallen. Du kan även besöka oss på www.porsche-boras.se – där håller vi öppet dygnet runt.



PORSCHE

Porsche Center Borås
Verkslagsgatan 4, Borås, Tel: 033-12 95 95
www.porsche-boras.se