

Autoscout24



Primer contacto: Caterham Roadsport 175

01.07.2010

Vuelta al pasado

Por Alberto Fernández

Es probable que, tanto al público más joven como a los menos interesados por el mundo de las cuatro ruedas, el nombre de Caterham les suene más bien a poco. Por el contrario, para los devotos seguidores de la industria de la automoción a nivel mundial escuchar este nombre significa rendir homenaje a la leyenda del Lotus Seven creado por Collin Chapman, quien decidió dejar de fabricarlo y puso su futuro en manos de su principal distribuidor, Caterham Automóviles. Desde 1973, fecha en la que se produjo el traspaso de poderes, no ha dejado de crecer el número de fanáticos por el mundo. España es uno de los feudos principales, y sus seguidores están de enhorabuena...

Más información

Y no es para menos, porque desde hace algunos años no es necesario salir al extranjero para hacerse con uno. La empresa Alcatrade, con sede en Barcelona, es la única que ha conseguido, después de un duro trabajo, conseguir las condiciones de homologación europeas para distribuir en España los modelos Caterham salidos de Surrey, Inglaterra. Gracias a ello, los propios distribuidores nos facilitaron un día entero a los mandos de estos "Super-Seven" en el circuito catalán de Can Padró (más...)...



Hasta 200 cv en la gama

Aunque el aspecto exterior siga siendo totalmente fiel al modelo original diseñado por Chapman en 1957 (que por cierto nunca imaginó que el Seven cumpliría medio siglo de vida), lo cierto es que todas las variantes producidas han sido evolucionadas casi por completo. Desde las suspensiones hasta los materiales de construcción de las carrocerías, pasando por un nuevo proveedor de motores.

Precisamente, el cambio más importante tuvo lugar en 1991, año en el que los motores de la serie K de Rover, modernos y a la vez ligeros, dieron paso a una nueva generación de propulsores Ford 1600 Sigma que comenzaron ofreciéndose en el Reino Unido con 125 o 150 cv de potencia. Ahora, la versión de 125 cv representa el acceso a la gama Caterham en el modelo Roadsport 1.6, por el que la marca pide unos 31.500 euros.



Sin embargo, la punta de lanza en sus ventas (que esperan llegue a unas 35 al año) vendrá de la mano de este Roadsport 175, una versión que monta un motor Duratec 2.0 de 175 cv y cuyo precio comienza en 38.000 euros. Por encima de éste, existe un modelo más potente y más amplio, denominado CSR, que equipa un motor Cosworth Duratec 2.3 de 200 cv, el cual lamentablemente dejará de fabricarse muy pronto. El precio es superior a los 55.000 euros.

Preferiblemente sólo



Cualquier Caterham se conducirá mucho mejor si viajamos nosotros solos dentro de él, y la razón es muy simple: ninguno de ellos apenas supera los 500 kilos de peso, así que añadir otros 75 kilos más supondría un aumento de aproximadamente el 15% sobre el total y echaríamos por tierra la increíble relación peso-potencia, que en el caso de este Roadsport 175 es de ¡3,28 kilos por cv!. Además, es mejor no sumar kilos sobre el eje trasero y así poder deslizarlo con más soltura al salir de cada curva en los circuitos.

No obstante, un acompañante no molestará demasiado en cuestiones de espacio. El mayor problema, sin duda, es acceder a él y regular la postura de conducción, ya que hemos de quitar la puerta de tela, saltar por encima de la carrocería, introducir las dos piernas a la vez bajo el volante y descender poco a poco para no chocar contra nada. No es tan fácil, pero una vez superada la prueba y ya colocados, el volante resulta increíblemente pequeño y nuestra distancia con respecto a él es nula, todo lo contrario que los pedales, que están más alejados de la cuenta y colocados muy juntos entre sí. El cinturón de seguridad opcional (115 euros) tampoco es el clásico de tres puntos, sino que se coloca como un arnés, con dos bandas, cuatro anclajes al habitáculo y un punto de unión en el centro.

Interior

Si quedaba alguna duda de que no estamos ante un coche convencional, una vez en el habitáculo queda despejada del todo. Antes de arrancar el motor, es momento para observar los pocos controles que hay disponibles para los ocupantes en el estrecho salpicadero fabricado en carbono. No encontraremos, por más que busquemos, el botón del ESP ni del control de tracción. Tampoco existe un indicador para los airbags, ni un testigo que avise de la entrada en funcionamiento del ABS ni tampoco un simple aire acondicionado. Nimiedades. Sencillamente, no tiene ninguna de estas cosas porque eso es lo que buscan sus clientes. Una conducción pura, sin ayudas, sin asistencia en la dirección y con un único diferencial autoblocante como ayuda extra (1.278 euros) para mejorar la capacidad de tracción. Para aquellos que busquen lo contrario, es decir, un poco de confort y desahogo para rodar mucho por carretera, podrán sustituir el cambio manual de cinco marchas por otro de seis (3.760 euros).

Datos técnicos

Marca y modelo	Caterham Roadsport 175
Motor	2.0 Duratec
Especificaciones	
Longitud/anchura/altura (mm)	3.530/1.685/1.140
Distancia entre ejes (mm)	2.305
Diámetro de giro (m)	11
Peso (kg)	575
Volumen del maletero (l)	130
Neumáticos	185/60R14
Motor	
Cilindrada (cc)	2.0 Caterham Performance Duratec
Potencia (cv)	175 a 7.000 rpm
Par máximo (Nm/rpm)	118 / 6.000
Tracción	Trasera
Transmisión	Manual, 5 velocidades
Consumo	
Combustible	Gasolina
Urbano/Carretera/Combinado (l/100km)	11,6/5,4/ 7,7
Emissiones CO2 (gr/km)	182 - Normativa Euro IV
Consumo durante test (l/100km)	N.D
Características	
Aceleración 0-100 km/h (s)	4,8
Recuperación 80-100 km/h (s) en 4ª	N.D
Capacidad depósito (l)	N.D
Velocidad máxima	222
Precio (sin extras)	
Euros	38.000
Equipamiento extra	

El resto de equipamiento extra lo completan cosas como una suspensión Superlight con brazos más anchos y muelles ajustables (750 euros), llantas de aleación de 15" en lugar de 14" (1.050), barra antivuelco (300 euros) o los asientos ajustables forrados en piel (640 euros). Una rueda de repuesto, que hay que llevar con un soporte especial en la parte trasera, cuesta casi otros 500 euros.



A 7.000 vueltas

La unidad de propulsión, un 2 litros Duratec, es sencillamente espectacular, y sube tan rápido de vueltas que se echa de menos un cambio algo más blando y cómodo (la tercera por ejemplo requería varios intentos) para lograr una mejor progresividad. La potencia máxima de éste cuatro cilindros se alcanza llevando el régimen sin miedo hasta pasadas las 7.000 revoluciones, momento en el que además consigue un sonido muy agudo y afinado que nunca podremos oír tan de cerca en un coche. Además de disfrutar del sonido del motor, el conductor de un Caterham sentirá el asfalto de la misma forma que en un simple kart. Esto quiere decir que apenas se absorben irregularidades y que la información que llega a manos del conductor es mucha, algo muy apropiado para el circuito pero que sin duda pasará factura a nuestra espalda en carretera (no olvidemos que Caterham también a hecho estos modelos para el día a día).



Una flecha

Como hemos dicho anteriormente, un Caterham debe ser especial en todos los sentidos, y ahora toca comprobarlo sobre el asfalto con el Roadsport 175. Aunque es uno de los modelos más prudentes, la ficha técnica adelantada por la marca asegura una aceleración hasta los cien de 4,8 segundos (prácticamente lo mismo que un BMW M3) y una velocidad máxima de 222 km/h. Ya adelantamos, sin embargo, que las curvas enlazadas de Can Padró y la corta recta final no permitían superar los 180, aunque la sensación en el interior es de ir como una auténtica flecha.

Tras la primera vuelta de contacto, lo primero que echamos en falta fue el casco, no sólo por ganar un poco de confianza y seguridad, sino porque todo el polvo y la arena acumulada por los rincones del circuito a más de 100 km/h acababa metiéndose directamente en los ojos... ¡y la cosa no estaba para perder atención!. Y es que un Caterham no es ninguna broma: son vehículos increíblemente divertidos pero que requieren manos y bastante cabeza, ya que todas las características son inusuales para un piloto inexperto (peso, dimensiones, potencia específica). Por eso, no nos resultó extraño que más de uno acabara cruzado en la primera vuelta por exceso de confianza.



Las siguientes tres vueltas ya nos permitieron circular un poco más rápido, exprimiendo el cambio manual de cinco marchas (muy corto y duro pero situado a una distancia perfecta) y apurando al máximo los frenos (de disco en las cuatro ruedas), que tras estas primeras vueltas no perdieron eficacia. Como hemos dicho anteriormente, los pedales están muy juntos, y nadie consiguió reducir ayudándose con la técnica del punta-tacón que habría venido muy bien para disimular las sacudidas que transmite el motor al comenzar a retener.

Otra apartado merece el tema de la tracción trasera, increíblemente juguetona y predecible a cada golpe de gas. Gracias también a que la dirección es muy firme y tiene pocas vueltas de volante, el Roadster 175 nos permitía salir "de lado" sin problemas en cada curva, pero castigándonos seriamente los costados si no deshacíamos correctamente el contravolante. Cuestión que a medida que avanzaba el día y cogíamos soltura fue solucionándose de forma natural.

Resumen



No conocemos otro coche que ofrezca una conducción tan pura y a la vez divertida como la de los modelos Caterham. Por eso, que nadie se deje llevar sólo por su diseño, no busquen las cosas fáciles ni comodidades o lujos, porque no los hay. Entonces, ¿por qué debemos pagar casi 40.000 euros por él?. Sencillamente, porque este Caterham sigue viviendo, por suerte, de ser un Lotus Seven clásico pero evolucionado, creado prácticamente de forma artesanal y sin competencia que le haga replantearse su política de precios. Así, quien tenga la posibilidad de acceder a un circuito habitualmente y quiera divertirse a lo grande debería pensar en adquirir un Caterham porque no se arrepentirá y, además, aprenderá a pilotar de verdad.