

El Mundo - Motor

Desde 31.448,79 euros

Caterham CSR-175: Concepto eterno



Caterham pretende vivir una nueva etapa en España con Alcatrade

- La versión más básica, el Roadsport EU4 1.6 120 CV cuesta 31.448,79 euros
- El Roadsport EU4 175 con el motor Ford Duratec de 175CV cuesta 38.061 euros

Esteban Delgado | Madrid

Actualizado **miércoles 30/06/2010 11:37 horas**

Pocos son los modelos de automóvil cuyo diseño, esencia y aspecto haya cambiado tan poco desde su nacimiento como el Caterham Seven, un diseño original de Colin Chapman, el creador de Lotus, en 1957.



Dicen que el Lotus Seven fue diseñado en apenas un fin de semana en plena efervescencia creadora de un genio como el del diseñador británico.

Necesitado de dinero para continuar en el mundo de la competición, **Chapman diseñó para el Seven un chasis tubular en acero, simple pero brillante**, con los correspondientes paneles de la carrocería en aluminio, incluidas las aletas y un cono frontal que con el tiempo dejarían paso a materiales más ligeros.



Le dotó de suspensiones simples procedentes de modelos Lotus de competición anteriores, aunque pensando en el coste final tuvo que dejar los discos de freno por unos de tambor de Ford, así como obviar momentáneamente su idea de usar el **excelente motor Coventry Climax 1,1 litros de 74 CV de la época**, por el más convencional Ford 100E de 40CV.

De esta guisa, **el precio final para la época puso ser rebajado a 1.036 libras, impuestos incluidos**, aunque también podía ser adquirido en forma de 'kit' por 536 libras, asegurando Chapman que solo requería sesenta horas de trabajo para ponerlo en orden de marcha.



El éxito fue inmediato. Su ligereza, los distintos modelos siempre **se han movido en torno a los 500 kilos de peso**, unos cuantos más para las versiones actuales, unos cuantos menos para las más veteranas, y su proverbial manejabilidad gracias a unas suspensiones simples pero efectivas, acabaron creando un mito que ha sobrevivido hasta nuestros días.

El Caterham 7 es fiel hoy a su espíritu y filosofía. Colin Chapman tras su entrada en la Fórmula 1 y el desarrollo de modelos como el Esprit o el Elite pensados para un mercado más exigente, pronto se desentendió de su criatura pese a ser todo un éxito de ventas durante los años '60.



Al final, el propietario de Lotus acabó por vender los derechos de producción en 1973 a Caterham, su cliente y entusiasta más importante, quien desde ese momento continuó evolucionando, que no alterando, el concepto original para sumar más de sesenta variantes del mismo siendo el último, el Caterham CSR 175, presentado este mismo año.

Nueva etapa en España



De la mano de Alcatrade, **el importador español desde 1997, el Caterham pretende vivir una nueva etapa con la inauguración de nuevas y amplias instalaciones en Barcelona**, presentando las nuevas series mejoras sustanciales que cumplen ahora con todas las homologaciones exigidas en la UE, lo que hasta ahora constituía uno de los principales problemas.

Su filosofía de ventas es el 'boca a boca' y el contacto del posible cliente con el producto sea en forma de reuniones o manifestaciones en circuito. En Italia se pasó en 2009 de vender un Caterham a 34 unidades, cantidad que Alcatrade se ha puesto como meta en nuestro país.



Los nuevos modelos de Caterham presentan distintas evoluciones respecto a las series anteriores equipadas como los motores K de Rover que han sido sustituidos por propulsores de la gama Ford, completando de alguna forma el regreso a los orígenes, con el motor Sigma de **1,6 litros de 120 CV** y el Duratec 2 litros de **175 CV ambos en versión EU4**.

La versión más básica, el Roadsport EU4 1.6 con el motor Ford Sima de 120 CV y cambio de cinco velocidades, cuesta **31.448,79 euros** y goza de suspensión trasera De Dion y llanta de 14 pulgadas. Las opciones pasan por un cambio de 6 velocidades, diferencial de deslizamiento limitado, suspensión Superlight con brazos delanteros más anchos, muelles ajustables, mecanismo articulado de la suspensión trasera y barra estabilizadora regulable, frenos delanteros ventilados y llantas de 15». También es larga la lista de modificaciones estéticas exteriores e interiores, siendo varias las pinturas disponibles para lograr un aspecto propio y único.



El Roadsport EU4 175 con el motor Ford Duratec de 175CV está llamada a ser la versión más vendida con un precio inicial de **38.061,90 euros**.

Como siempre además del chasis estándar, recomendados para personas de constitución media existen dos chasis más, el SV y el CSR. El primero introducido en 2000 tiene un 'cockpit' con una longitud y una anchura de 8 y 10 centímetros más respectivamente, viene a costar unos cuatro mil euros más. El segundo lanzado en 2004 presenta una rigidez y resistencia a la torsión incrementada hasta un cien por cien, con una

suspensión delantera integrada tipo 'push-road' y una trasera totalmente independiente arranca en los **46.310,01 euros**.



También está disponible el Superlight R3000, con chasis estándar y SV, así como el CRS 200 con el motor 2,3 litros Cosworth Duratec de 200 CV introducido en 2005 con un precio básico de 55.231,77 euros hasta el fin de su homologación.

Caterham CSR-175 - Características técnicas:

Motor: Gasolina, delantero, cuatro cilindros en línea

Cilindrada: 1.999 cc

Potencia máx.: 175 CV a 7.000 rpm

Par motor: 188 Nm a 6.000 rpm

Cambio: Manual de cinco velocidades.

Medidas: Largo/Ancho/Alto: 3.300/1.685/1.015 mm

Peso: 575 kg

Maletero: 130 litros

Neumáticos: 195/45 R 15 delante, 245/40 R15 detrás.

Prestaciones: Velocidad máxima: 222 km/h • 0-100: 4,8 segundos.

Consumos y emisiones: urbano/Extraurbano/mixto: 11,6/5,4/ 7,7 l/100 - **CO2:** 182 gr/km

#1

Anónimo 30.Jun.2010 | 17:56

Escribo desde Lima, Perú. Sigo con atención estos excelentes repastos a los lanzamientos de coches efectuados por "El Mundo" para sus lectores en todo el planeta. Me pregunto como sería viajar en un Caterham en ciudades como Washington DC, La Paz y Lima (donde, por motivos laborales, me ha tocado vivir). Es que es tan pequeño, tan bajo, tan frágil. Ciertamente debe ser algo fabuloso manejar este coche con relación peso-potencia tan excitante, en un camino sinuoso, y donde uno no tenga temor de oprimir el acelerador, pero no como auto de día a día. ¿Cómo se sentirían manejándolo en España, por ejemplo en esos puentes en feriados largos, o en vuestras ciudades como coches para ir a trabajar? Saludos cordiales

#2

Anónimo 30.Jun.2010 | 18:08

Pues en España a ver como disfrutas de él con los límites actuales (y los que vendrán), aunque quién se lo compra generalmente tiene varios coches mas y poco le importarán las multas y tendrá otros coches para otros usos. Debe de ser una gozada, desde luego.

#3

Anónimo 30.Jun.2010 | 19:31

Está claro que en España para disfrutar este deportivo en estado casi puro, habrá que hacerlo casi de furtivo, por carreteras secundarias y siempre con la espada de Damocles en forma de radar imprevisto cuando menos te lo esperes. Habrá que irse a dar un paseo algún fin de semana a Alemania para disfrutarlo.

#4

Anónimo 30.Jun.2010 | 19:34

este coche es para disfrutar de su conducción un fin de semana, o alquilarte un circuito y gozar con él; hay gente que paga fortunas por viajar a Vietnam y comer ratas de agua...yo prefiero alquilar el Jarama y luego ir a Segovia a comer cochinillo, por ejemplo, y al final me gasto menos que en Vietnam. Gracias a Dios hay gustos para todos, pero este auto tiene una conducción y un feeling como no hay coche en el mercado hoy en día.

#5

Anónimo 30.Jun.2010 | 20:01

#4. Qué atrevida es la ignorancia. A mí me encantan los coches y soy asiduo a esta sección (no soy el del DACIA) y me encanta salir a comer con mi mujer y mis amigos y, además, mi luna de miel fue en Vietnam y en Camboya y te puedo asegurar que comí maravillosamente bien. Para mí una cosa no me quita la otra; yo no alquilaría El Jarama, pero no insulto a alguien como tú que sí lo hace. A todo esto el coche no es nada práctico, pero no me importaría probarlo en una excursión a Segovia a comer cochino.

#6

Anónimo 30.Jun.2010 | 20:33

Es que este coche es poco práctico por definición, supongo que estará hecho para goce y disfrute de la persona que se pueda permitir tener un automóvil en el garaje 15 o 20 días parado y sacarlo a pasear los fines de semana o para viajes cortos .A mí me gustaría poder permitírmelo pero...

#7

Anónimo 30.Jun.2010 | 20:40

¿Alguno de los "expertos" sabe si este vehículo podría subir pendientes con un desnivel del 150%? Gracias.

#8

Anónimo 30.Jun.2010 | 21:15

No es práctico, ni falta que le hace. Para eso ya están los asquerosos furgonets de petróleo que tanto gustan hoy día al populacho. Esto es una máquina para disfrutar conduciendo (o pilotando, más bien), para sentirse libre, olvidarse del mundo por un rato y ser feliz. Luego, cuando se deja en el garaje, uno vuelve a la pesadilla de los días anodinos, impuesta por este sistema asqueroso consistente en pagar impuestos, recibir sanciones y sentirse controlado y perseguido allá donde uno vaya como ose salirse del carril ovejero que se nos impone. ¡¡Viva la libertad del individuo!! ¡¡Viva el Lotus Seven!!

#9

Anónimo 30.Jun.2010 | 21:40

Para #7: Sí, según el informe técnico del prestigioso Automotive News U.K. de mayo pasado, puede subir pendientes de hasta el 173%, pero... siempre hay un pero: Solamente en marcha atrás y con el depósito prácticamente vacío (por el peso). En 1a y con depósito lleno sube apenas un "raquítico" (así lo califica la revista) 147%. Espero que esta información te sea útil. Si encuentro la edición online la posteo, pero me parece que el ANUK sólo se distribuye en papel. Saludos.

#10

Anónimo 30.Jun.2010 | 21:50

a #1 quién te dijo que es frágil?... tiene una rigidez torsional superior a la mayoría de las berlinas aburridas que se ven en la calle. No es auto para ir a trabajar todos los días.

#11

Anónimo 30.Jun.2010 | 22:30

nº 7 , es un maldito coche , no un todo terreno.

#12

Anónimo 30.Jun.2010 | 22:32

Hola Número 10, la fragilidad a la que aludía no era a la estructura referida por ti, sino a su capacidad de poder resistir por ejemplo un impacto. ¿Qué tan seguro vas en una carretera donde poder probar esa máquina? o, ¿qué tan seguro es para poder circular, del garaje a la pista/carretera donde "volarás" en ese coche? En Lima hay un Lotus Seven de colección, y es más pequeño y más bajo que los Daewoo Tico que aquí se usan como taxis. Mi pregunta aludía a lo que se puede hacer en España con una joya Caterham y sus iniciales respuestas me llevan a escenarios similares a los de los EEUU (restricciones a la velocidad) o a las de Sudamérica (dificultad de guiarlos en calles y carreteras). Gracias amigos.

#13

Anónimo 30.Jun.2010 | 22:54

Vaya, me alegro que pasen al ataque con más modelos. Una pena que los precios sigan siendo tan altos. El año que viene me quiero comprar uno, pero R500 y en Inglaterra, que salen más baratos:-)

#14

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:13

#9. Gracias, tu erudición me ha dejado boquiabierto. En mi pueblo tenemos el ejemplo de los tractores que, cuando no pueden subir una pendiente en primera, la suben marcha atrás.

#15

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:20

NUNCA MAIS: ¿¿PARA CUÁNDO LA PRUEBA DEL DACIA??

#16

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:27

He leído que, tras el éxito inicial del Duster, Dacia está planeando sacar un deportivo purasangre llamado Dacia Rumaturbo, al estilo del Caterham, con el 1.6 l del Logan. No sé si es un rumor, pero me parece interesante. Según leí, la prioridad va en la reducción radical de peso, bastidor del Duster reforzado, añadiendo el maletero del Logan, para no perder la filosofía Dacia. Precios no estaban anunciados, pero se calcula que el Rumaturbo saldría a partir de los 20.000 rublos. En el mismo artículo se hablaba de la moto diésel que están preparando, la Dacia Gobi, de un cilindro y 19 caballos, con un par brutal y un consumo moderado de gasóil, creo que gastaba sólo 11 litros a los diez kilómetros. Viene con antinieblas de serie y se puede poner, en opción, un juego de dos maletas basadas en el maletero del Sandero. Saludos

#17

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:33

Fijo que el Lotus Seven, padre del modelo presentado en este artículo, se diseñó en un fin de semana, no hay más que mirarlo. "Efervescencia creadora", ah, que antes se tomaba el costo en un vasito como la aspirina efervescente, vale.

#18

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:37

#15. EL DACIA no necesita pruebas, se pilota directamente a cuatro o incluso a dos ruedas sin mayores problemas.

#19

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:40

El "Rumanon DOHC" presentado en el Salón de Budapest presenta un concepto parecido al "Callahan", pero con el 1600 dem Ambiance y el bastidor delantero del Sandero, defensas del Duster y maletero del Logan. Todo junto y mezclado, da un producto muy atractivo, como el "Callahan", pero por 20000 rublos, 9.600 euros al cambio franco fábrica.

#20

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:41

Demasiado caro. El precio no está justificado.

#21

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:44

#16. Te olvidas de la apuesta ecológica de Dacia, el Drácula, que funciona con una mezcla revolucionaria de agua, coagulantes, colorantes rojos ,bencinas y queroseno 666.

#22

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:46

Artículo: "Dicen que el Lotus Seven fue diseñado en apenas un fin de semana en plena efervescencia creadora de un genio como el del diseñador británico." Fue el viernes por la tarde al Carrefour, el sábado estuvo en Zara, luego comió y se echó la siesta, jugó al golf y se fue de cena. El domingo, después del desayuno, se fue al rastro, compró un block y pinturas, se pasó con las cañas y le dio modorra. Se sentó un rato, probó las pinturas y le salió este coche. Un admirador suyo, que estaba sentado en la mesa de al lado, cogió el papel que dejó el genio británico tirado, se lo llevó a casa, lo escaneó y se lo mandó a Lotus. Y los tíos picaron y construyeron el auto que vemos. Sí, apenas un finde, se ve a la legua, muy estético.

#23

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:48

'15. ¡Fijo! jeje

#24

Anónimo 30.Jun.2010 | 23:58

Del Dacia Drácula no había oído hablar nunca. ¿Dónde lo han presentado? Sigo con asiduidad el Salón Internacional de Kazajistán, el año pasado fuimos lo menos 256 visitantes, unos tractores que flipas. Allá ví el Modelo en yeso del Rumanón DOHC, pero el Drácula me es desconocido. Debe ser la apuesta ecológica de la marca, híbrido, vamos como las teles: de plasma.

#25

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:05

Que verdad más grande! #8, mi 124 spider y yo te damos las gracias! Por cierto Dacia, ya cansas...

#26

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:07

Se le ve una gran calidad en el detalle. Fijarse en la foto del motor, los cablecitos azules mal aislados ... Ah perdón, que es un coche hecho a mano e inglés.

#27

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:27

Lo que hay que hacer es comprarse el Seven más barato de todos y despiezado, que cuesta unos 2-3mil euros menos y montarlo uno mismo. Se queda en unas 12.000libras +o- 14.500€. El siguiente paso es comprar un detector de radares que podemos montar encima del capó o llevarlo de sombrero puesto que son legales. Ya sólo nos queda pisar el acelerador y ver como a uno se le enciende la sonrisa en la cara. Y el que no le mole, que se dedique a ver revistas de muebles, no de coches!

#28

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:36

Lo que hay que hacer es comprarse el Seven más barato de todos y despiezado, que cuesta unos 2-3mil euros menos y montarlo uno mismo. Se queda en unas 12.000libras +o- 14.500€. El siguiente paso es comprar un detector de radares que podemos montar encima del capó o llevarlo de sombrero puesto que son legales. Ya sólo nos queda pisar el acelerador y ver como a uno se le enciende la sonrisa en la cara. Y el que no le mole, que se dedique a ver artículos de muebles, no de coches!

#29

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:35

#25, si das la razón a '8, acabas denigrándote a tí mismo pues, el 124 spider, pues como que no es coche de mucha alcornia. Además, lo formulas de un modo algo servil, como Peré en "Amor a todo gas" que, de uniforme de taxista, decía a la doncella: "mi Doge y yo estamos a su disposición". Lo mismo tu 124. Y que no haya duda, respeto el oficio del taxista, pero supongo que al nobilísimo #8 que tanto admiras, le gustará poco y, por ente, te despreciará. Por lo demás, mi Dacia Rumanón y yo vamos como un flash por las curvas transilvanas ...

#30

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:44

De acuerdo con #8 en lo de la libertad así como en no gustar de los "fregonetos", pero de petróleo es el Lotus, a menos que se hayan pasado a la moda religión. Ecológica-eléctrica. Pero lo del populacho y los impuestos: pues qué decirte, arrogante amigo? Pilla tu Lotus y coge de escudero a #25 y marcharos a Transilvania a darle zapatilla al 124... pero el populacho es necesario para sostener la sociedad que tanto despreciáis. A mi tampoco me gustan los impuestos ni los VW Touran y demás, soy más de Oldtimer, mi coche más nuevo tiene 31 años, el más viejo va para los 50... Saludos de Dacia Rumanón

#31

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:48

en _UK los encuentras por 8.000 libras casi a estrenar. buscar coches Kit Car y lo veréis. Se conducen de miedo, son como karts, pero en grande... da miedo (literal)

#32

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:51

... el Rumanon DOHC 1600 lo probé yo en Kirilistán hace un año. En media hora me cayeron dos multas de 12 rublos, una adelantando a un Lada 124 y otra a un 124 Sprinter. #8 estaba en la cuneta, se salió con el Lotus. Como no pagaba impuestos, no tenía opción de ir al hospital, en su condado no los había. Así que eché el freno de mano del Rumanón 1600, cargué a 8 en el maletero Logan y le llevé a la Casa de Socorro. Cuando salió, se compró un Logan MCV como la ambulancia transilvana que le llevó a casa. Le ha cambiado el humor, como a Alonso en el anuncio de Renault. Y paga impuestos, aunque sigue dándole zapatilla al Logan y adelanta a los Alhambras que flipas. Ayer tuvo un fallito y adelantó a un Alhambra de paisano de los Mossos d'esquadra, le hicieron el afoto. Yo pongo el Dacia Rumanón a 215 y ya no sale la foto... O sale movida, vibra bastante el buga.

#33

Anónimo 01.Jul.2010 | 00:57

#27 pues no sé yo, por ahorrarse 2 ó 3 mil euros montarlo uno mismo... son un montón de horas, yo prefiero trabajar en lo mío, gano más la hora y resulta económicamente más ventajoso pagar los 2-3 mil euros y gozar de la garantía y del tiempo ahorrado, invirtiéndolo en conducir y relajarse. Lo mismo hago con mi Rumanón.

#34

Anónimo 01.Jul.2010 | 01:15

Es más excitante pasear por las calles de Lima en un Daewoo Tico, que conducir un Lotus Seven por una hiper-vigilada autovía española donde los asaltantes de caminos ya no son Curro Jiménez y sus secuaces sino la DGT y sus hombres de verde.....los nuevos bandoleros.....

#35

Anónimo 01.Jul.2010 | 02:19

Una maravilla con sabor a clásico. Me gusta mucho, pero puesto a elegir me gusta más el Ariel Atom.

#36

Anónimo 01.Jul.2010 | 04:50

Por ese precio (bueno, vale, un poco más....) y si quiero dar la nota de verdad me pillo el KTM Arrow...no es tan classy pero uff

#37

Anónimo 01.Jul.2010 | 07:22

Caterham Seven... Me encanta. Si tuviese la pasta para dejarme un coche-juguete así me lo compraba sin dudarlo.

#38

Anónimo 01.Jul.2010 | 07:31

¿KTM Arrow? Si que darías mas el cante con un tubo de escape que con coche de estilo clásico. Imagino que querías referirte al KTM X-Bow que está muy chulo, pero no tiene nada que ver con este, uno es un clásico y otro muy futurista con líneas como si fuese una moto. Cualquiera de los dos preciosos, pero me quedo con el clásico

#39

Anónimo 01.Jul.2010 | 08:36

A mí me parece horrendo. No me gusta esa revisión de lo clásico. Quizá no sea el momento de hacerlas. Pero también he de decir que las líneas actuales de los deportivos, en fin, flojillas. Así que entiendo que guste tanto, pero a mí es que no me va. Y a los chuflas que hacen comentarios sobre la practicidad, recordad que no estamos hablando de un deportivo. Se generan debate absurdos con comentarios absurdos.

#40

Anónimo 01.Jul.2010 | 09:36

¿Donde está el defensor del Dacia Logan?

#41

Anónimo 01.Jul.2010 | 09:57

Éste es un coche para disfrutar en carretera de curvas o en circuito, conduciéndolo sólo por conducirlo, por mero placer; no es un coche, es un juguete, con lo necesario para correr y nada más. Ah! y no es una revisión de un clásico, sino un clásico que lleva en producción de forma ininterrumpida desde 1957. Un coche friki para gente friki y muy muy libre. Una maravilla, vamos

#42

Anónimo 01.Jul.2010 | 10:00

#40 por ese precio tengo 4 Dacia Logan. Uno de uso diario y 3 de colección. Ja ja ja ja

#43

Anónimo 01.Jul.2010 | 10:11

Es un coche bastante atractivo, pero por precio y equipamiento me quedo con el Dacia Drácula, modelo que se ha comentado en varios post anteriores. En concreto yo probé una unidad en el Jarama con motor mixto diesel barreiros y un pequeño motor auxiliar a hemoglobulina con el que puede recorrer unos 30 Km sin repostar, equipado con cambio "shimano" de 16 velocidades, con opción de la clásica tracción manual "picapietra" a la que nos tiene acostumbrada esta marca en otros modelos. El bicho pasaba de 0 a 100 en 5 minutos. Impresionante!!. Luego, como otros foreros, me fui a comer un cochinillo a Segovia.

#44

Anónimo 01.Jul.2010 | 10:40

Este coche se llama capricho. Y es un capricho encantador y relativamente barato comparado con modelos clásicos existentes con mejoras, que pueden moverse perfectamente en más de 120.000€. Para aquel que no quiera pagar este precio o le guste la mecánica, se pueden adquirir modelos anteriores de segunda mano a partir de 6000€, eso sí, teniendo que meter otros 10.000€ en motor y alguna mejora o reparación. Por 15.000-20000€ se puede obtener esta joya totalmente renovada. Y esto no es como ir con un Porsche, que todos te odian. Con este coche no le puedes caer mal a nadie. Y no deja indiferente. Ah, y su uso para uno mismo o como mucho pareja, un crío o mascota. Nada de familias de tres o más. Tampoco maletas.

#45

Anónimo 01.Jul.2010 | 11:17

Dejar de compararlo con el dacia... El Caterham es un coche para puristas de la conducción y hay que tener muchas manos para llevarlo. Como han dicho antes, no es un coche, es un juguete que le quita las pegatinas a otros deportivos mucho más caros en carreteras de montaña. Os habéis parado a pensar en el peso y el diseño que tiene? Eso lo dice todo. Y si no os dice nada, entonces si, compraros un logan o dos.

#46

Anónimo 01.Jul.2010 | 11:28

#43 Pues de 0 a 100 en 5 minutos no me parece a mi muy impresionante que digamos. Si fuese en tres, aún.

#47

Anónimo 01.Jul.2010 | 11:45

Al #7: Si, con una cuerda y tirando de él hacia arriba como cuando subes un piano.

#48

Anónimo 01.Jul.2010 | 11:48

#45. Pues a mí sí que me gusta, pero si hay que tener muchas manos para conducirlo, pues paso, que sólo tengo 2.

#49

Anónimo 01.Jul.2010 | 12:04

Y yo me pregunto....qué pensará el bueno del periodista que ha hecho este artículo en serio. los probadores del auto, el fotógrafo que ilustró con tan buenas imágenes el artículo? Si ,si que pensarán cuando lean(que seguro lo leen) estos comentarios de TBO, la verdad este país nuestro es de pandereta y sangría. Por cierto el "cacharro" este es una gozada, yo tuve un Mallorca, el clon a la española que hizo la SEAT y puro disfrute, que pepino, este Seven es ya el sumun.

#50

Anónimo 01.Jul.2010 | 12:55

#33 lo de montarlo uno mismo no es por dinero, sino por darle un toque más de magia. Y si un día tienes un problema mecánico nadie sabrá mejor que tú mismo cómo arreglarlo.

#51

Anónimo 01.Jul.2010 | 13:43

Para #49: cuando hablas del "clón" de SEAT y pones que es un "caharro", me imagino que quieres decir "cagarro" no?

#52

dluck 01.Jul.2010 | 13:54

#49 efectivamente, esto se ha descontrolado un poco. Creo que es porque no podemos decir "el concesionario es una porquería", o "yo tengo la versión anterior, y ningún problema". Coche "de culto" básicamente para ingleses y 30 españoles despistados.

#53

Anónimo 01.Jul.2010 | 14:57

#16: Te has olvidado del "concept" Ameba GTR, que recupera el R5 GTL pero es totalmente customizable y se pueden sustituir los neumáticos originales por unos 135 para derrapar más en los semáforos y añadir la baca del R4 TL, vamos, esto es lo que sugerirá la marca en el catálogo de accesorios. También tiene como novedad el sistema "HermaphrodyteFuelElectric", ecológico, claro, que va de que conectas el coche a su propio encendedor y no gastas ná de ná porque él mismo se retroalimenta. Y la carrocería es del plástico ese naranja del Citroën Mehari (la patente después de tantos años ya es de dominio público), para ahorrar en chapista. Eso sí, lo que es la trasera se da un aire al Logan Estate o como se llame el familiar.

#54

Anónimo 01.Jul.2010 | 15:09

Mucho paro, pocas ganas de trabajar. . . sino no me explico las sandeces que se ven por aquí. BMW 850 CSi V12 380 cv.

#55

Anónimo 01.Jul.2010 | 17:15

El superseven es un juguete para entusiastas de la conducción pura, sin mas. Aunque es incomodo, tiene un "fun factor" y unas prestaciones que no sueñan la mayoría de los supuestos deportivos de hoy en día, que valen mucho mas y estan cargados de ayuda electronicas de todo tipo y que disparan su peso y su precio. Y hay algunos más de los que parece...solo que se usan poco.

#56

Anónimo 01.Jul.2010 | 18:24

Mi Dacia Logan supera en prestaciones a este vehiculo, en potencia, comodidad, habitabilidad, ademas tiene techo que en los días de lluvia es un añadido y lo mejor de todo es su precio, es muy asequible, sobre todo por todas las prestaciones que ofrece, yo no lo dudaria, y lo que quieres es ser el dueño y señor de la carretera, comprate un Dacia Logan.

#57

omega 01.Jul.2010 | 18:41

#16. Todavía estoy llorando de la risa. Muchas gracias por haberme alegrado la tarde.

#58

Anónimo 01.Jul.2010 | 18:49

Coche para pintones, ruidoso, vulgar, simple, incomodo, caro, poco ecológico, nada práctico, pero claro, diseño Colin Chapman, me pregunto si Calvin Klein no se quiere dedicar a diseñar coches.