



28/06/2010

## CATERHAM SUPER 7: CONDUCCIÓN EN ESTADO PURO

Diseñados para competir y contruidos para el día a día. Así son los Caterham Super Seven que llevan más de cincuenta años siguiendo la misma filosofía basada en la ligereza y la agilidad. Nuevos chasis y motores permiten mejorar aún más la experiencia al volante. Los hemos probado y te lo contamos.

Fieles al espíritu y la filosofía del Lotus 7 original creado en los años cincuenta por **Colin Chapman**, los **Caterham Super 7** siguen siendo hoy en día un mito entre los coches deportivos. Desde 1973, fecha en la que Caterham adquirió los derechos de fabricación del Seven, la evolución tecnológica de estos modelos ha sido importante, aunque siempre respetando los fundamentos principales del modelo original de Lotus, creado por Chapman.

El importador oficial de **Caterham** en España desde 1997, **Alcatrade**, inaugura una nueva sede en Barcelona con amplias instalaciones que incluyen una tienda show-room, oficinas e incluso tres boxes completos de exposición y mantenimiento. Todos los modelos del Super Seven que ofrece Alcatrade están homologados para el mercado Español y cumplen con la normativa EU4 de emisiones.

Potentes motores, un peso reducido -que ronda los 500 kg en todos los modelos- y una agilidad muy característica permiten mantener la esencia del Super Seven: **máximas sensaciones al volante**.

### Motores y chasis SV

Los modelos de la gama Caterham reciben nuevos motores así como mejoras estéticas y aerodinámicas. Todos los modelos se ofrecen, además de con el chasis estándar, con uno más grande denominado **SV** que permite ganar algo de espacio y comodidad interior.

El modelo más básico de Caterham es el **Roadsport 1.6** que monta el motor 1600 Ford Sigma (el sustituto de los motores Serie K de Rover). Este propulsor, el más pequeño de todos, desarrolla una potencia de **125 CV** y consigue para el Roadsport una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos y una velocidad punta de 180 km/h.

El siguiente escalón de la gama es el **Roadsport 175**. Monta un motor **Ford Duratec de 2.0 litros** que desarrolla **175 CV**. Este modelo reduce ya la cifra de aceleración hasta los 4,8 segundos y aumenta la velocidad máxima hasta los 222 km/h. Al igual que el Roadsport 1.6, equipa una caja de cambios manual de 5 velocidades.

Los modelos más potentes se denominan **CSR** y cuentan con un chasis de última generación, una mejor aerodinámica y una suspensión delantera que al contrario que en los demás modelos no está a la vista. Existen dos versiones de este CSR, una de **175 CV** con el motor Duratec de 2 litros y una segunda de **200 CV**, que monta un motor **2.3 litros Cosworth Duratec**. Éste último es el más potente de los que se comercializan en España. Se combina con una caja de cambios manual de 6 velocidades (en lugar de cinco) y consigue una aceleración de 0 a 100 km/h en sólo 3,7 segundos.

## Conduciendo un Caterham

Las instalaciones de **Can Padró**, cerca de Barcelona, fueron el lugar elegido para la presentación oficial de la gama Caterham en España. Un circuito cerrado, una pequeña pista de drift y un improvisado slalom con conos fueron algunas de las sorpresas que nos esperaban.

Los modelos de los que disponíamos -todos ellos con el **chasis SV**- eran dos Roadsport, uno de **125 CV** y otro de **175 CV**, y dos **CSR 200**. Además, un **CSR 175 CV** servía como coche de pruebas, conducido por el Director de Caterham Motor Sport, Simon Lambert, quien nos deleitó con unas vueltas rápidas.

Una vez acomodados -sólo subirse a un Super Seven ya es toda una experiencia- abrochamos los **cinturones de seguridad tipo arnés** y arrancamos el motor. Un sonido ronco y directo sale por el escape, que se encuentra muy cerca del puesto de conducción. La **experiencia al volante** es única. El aire en la cara -aunque a más de 120 km/h puede llegar a ser bastante molesto-, las sensaciones tan directas que transmite el coche y ese sonido tan característico presente en todo momento hacen del recorrido un auténtico lujo, a pesar de que estos coches sólo equipen lo justo y necesario -no esperes encontrar un equipo de música ni aire acondicionado-.

Los algo más de **quinientos kilos** que pesan los distintos modelos se sienten como si fueran doscientos. Es un coche **ágil y de reacciones rápidas** y nerviosas, pero resulta más fácil de controlar de lo que pueda parecer a primera vista.

La simpleza del Caterham es una de las cosas que más nos llamó la atención. La conducción es pura y directa, nada interfiere entre el conductor y el asfalto. Además, el **pequeñísimo volante** es una verdadera delicia. La dirección es precisa y transmite en todo momento lo que están haciendo las ruedas, aunque eso sí, **se antoja algo dura** si la comparamos con la dirección asistida de un turismo. La ligereza de la zaga y la tracción trasera hacen que al Caterham le guste mucho **ir de lado**. Hemos de tener tacto con el acelerador si queremos mantener la trasera 'a raya', aunque también es verdad que aunque nos pasemos, el Caterham es **bastante predecible**. La sensación de conducir de lado con la tranquilidad de 'tenerlo todo controlado' es muy divertida.

En definitiva, conducir un Caterham es experimentar la **conducción en estado puro**, o al menos es lo más parecido que podemos encontrar. No hay lujos, ni es el coche más cómodo del mundo pero... ¿quién necesita lujos cuando lo que se busca son sensaciones al volante?. En esto, sin duda, los Caterham no tienen competidor.