



09-07-2010

Eterna juventud

Caterham Seven

En el mercado no hay ningún coche como el Caterham Seven. Aunque evolucionado, su diseño y filosofía se mantienen fieles al primer modelo creado por Lotus en 1957. Bajo peso, motor potente y sensaciones, sobre todo sensaciones, algo que se ha perdido en el automóvil actual.

Daniel Cuadrado

Da gusto encontrar coches así. No es práctico, ni tampoco cómodo. Dentro no esperes disfrutar del aire acondicionado y mucho menos de un navegador o conexión para el MP3. **Lo más asistido que podrá accionar desde el interior serán los limpiaparabrisas, las luces o los intermitentes, porque lo demás es todo directo, sin ayudas, tal y como era en los años 60... y ese es su encanto.** Caterham es la empresa que se quedó con los derechos de Lotus para, desde 1973, fabricar y distribuir este modelo que **se mantiene fiel a sus orígenes**, tanto, que incluso todavía **se puede pedir como kit**; es decir, el coche en plan maqueta y con su libro de instrucciones para que el propietario lo monte – más barato pero requiere luego pasar la homologación-.



Caterham Seven: con motores de entre 125 y 200 CV.

El **Caterham Seven** no es una réplica, sino el coche tal cual lo diseñó **Colin Chapman**, aunque actualizado. Mantiene el **chasis de estructura tubular**, que se ha ido reforzando con el paso del tiempo y que ahora tiene de una versión ensanchada 11 cm y con 8 cm más de longitud denominada SV, mucho más lógica para un conductor de 1,80 m. Dispone de **múltiples combinaciones**, con dos tipos de suspensión, versiones aligeradas y **tres mecánicas**, todas ellas de origen Ford. Emplea suspensiones independientes delante por paralelogramo deformable, con los **amortiguadores en el interior dispuestos en forma de V en la variante CSR**. Detrás lleva en las versiones normales un eje de Dion, dejando la suspensión independiente para el CSR que es la última variante creada sobre este coche.



Diversión asegurada a bordo del Caterham Seven.

Todos los **motores son de gasolina, 4 cilindros y origen Ford**; 1,7 litros para el básico de **125 CV**, 2 litros el de **175 CV** y 2,3 litros para el Ford-Cosworth de **200 CV**, que es el único que lleva **cárter seco y caja de cambios de 6 velocidades**. Con cualquiera de estos tres propulsores tendremos un coche **muy divertido**, puesto que la diversión de este modelo se basa en su comportamiento, en la escasa protección del viento –**es prácticamente como ir en una moto**- y en las sensaciones puras. Es un coche noble de reacciones –tiene un autoblocante-, que **se encuentra mucho más cómodo cuanto más revirada sea la carretera o el circuito**. Su concepto es el de coche para ir a dar vueltas en el circuito, pero montado en él, para luego volverse por carretera abierta disfrutando del **roadster puro**.

Sus precios van **desde los 31.449 euros** de la versión de chasis “pequeño” y **motor de 125 CV** a los **55.231 euros del CSR200**. Entre su extensa lista de extras encontramos elementos como el suelo rebajado –por si hay problemas de altura- o distintas posibilidades de decoración. No faltan la **fibra de carbono, el aluminio** y los **extras no homologados pensados para la competición**.