

Premi APPEC a la Millor Nova Revista en Català

cotxes

Nº 19 setembre 2011 2€



novetat

Volkswagen Up!

Simpàtic i econòmic, arribarà a finals d'any



informe

especial SUV

Honda CR-V



BMW i: el futur serà elèctric

Tot el que arribarà al 2012... i al 2013

Mazda CX-5



proves | set tot camins, a fons!



Range Evoque



Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD

- Chevrolet Captiva
- LR Freelander 4x2
- Peugeot Partner
- Skoda Yeti DSG
- VW Tiguan TDi



Mini Countryman Cooper D All4



LA MILLOR QUANTITAT DE SENSACIONS PER QUILO

Conduint un mite

He provat molts cotxes, cotxes de tota mena, entre ells un munt d'esportius, però després de conduir el Caterham R 300 SV, se'm fa difícil trobar-ne un que proporcioni més sensacions al volant que aquest biplaça anglès de pes ploma.



Text: Luis Miguel Reyes
Fotos: Caterham

➔ Quan Colin Chapman va llançar el Lotus 7 al 1957 no es devia pas imaginar que la seva creació es convertiria en tota una icona de l'automobilisme. Les seves característiques: poc pes, motor d'alt rendiment, agilitat i, sobretot, unes sensacions al volant úniques, ho han fet possible. El caràcter esportiu d'aquell Lotus va marcar el destí de la marca durant molts anys, i des que, al 1973, Lotus va vendre a Caterham els drets de fabricació del cotxe, totes les millores aportades han respectat fidelment la seva filosofia original. Paradoxalment, als anys 70 va ser "apartat" de la competició per ser massa superior als seus rivals, però encara avui, les curses amb els Caterham són, a Anglaterra, de les més

nodrides entre els campionats monomarca.

L'any 2005, la família Nearn es va vendre Caterham i, ara, el Team Lotus de Fórmula 1 i el seu propietari, Tony Fernandes, són els nous amos d'aquest mític cotxe, pel que ja ha anunciat un pla estratègic amb noves inversions. Alcatrade, distribuïdor oficial de la marca a Espanya des del 1997, ha relançat el producte amb substancials millores respecte a les sèries anteriors i complint totes les homologacions exigides.

Amb motiu de la presentació del Caterham Drive Experience, Alcatrade ens va convidar a conèixer com serà aquest esdeveniment i a provar aquest particular vehicle.

POTÈNCIA I CONDUCCIÓ

A través dels anys, diferents motors han mogut el Super 7, però ara són els propul-

sors Ford 1.6 Sigma i 2.0 Duratec els que li proporcionen les seves fantàstiques prestacions. Però no només s'ha millorat en aquest apartat. Gràcies als últims programes informàtics i a la producció robòtica, els enginyers han optimitzat el disseny i l'aerodinàmica, a més d'aconseguir una major eficàcia i seguretat en la soldadura del xassís.

La prova va començar en la petita pista d'eslalom i drifting que l'Escola de Conducció Emilio de Villota (responsable del Caterham Drive Experience a Espanya) havia preparat al Jarama. L'experiència va ser interessant i, sobretot, divertida. Es tractava que ens féssim càrrec que qualsevol conductor amb permís de conduir pot apuntar-se a aquesta experiència, aprendre a controlar el vehicle i, sobretot, divertir-se.

La versió que vaig poder provar era la Su-



el més semblant a Port Aventura

Aquest és l'espai de diversió que et proposa Caterham. El tablier és de fibra de carboni i és completament pla, amb diferents elements empotrats; els principals darrere el volant i la resta al bell mig. Els seients només es regulen en distància, el volant és menut i el canvi queda a la posició ideal. Per conduir-lo exigeix feina de braços, ja que tot va tremendament dur.

perlight R 300 SV, amb motor de 2 litres Ford Duratec, que desenvolupa una potència de 175 CV a 7.000 rpm i un parell màxim de 139 Nm a 6.000 rpm, amb un canvi manual de sis relacions. Tal com demostren les xifres, el cotxe és un autèntic pura sang. Val la pena, però, continuar amb les xifres per tal que us imagineu més bé com reacciona un d'aquests Caterham quan accelera. Recordeu, 175 CV i... un pes mínim de 575 kg. Us ho imagineu? Si a això hi afegim l'absència de qualsevol mena d'ajuda electrònica (com que té homologació de sèrie limitada, pot prescindir d'ABS i tampoc porta ni control de tracció ni d'estabilitat), és fàcil deduir com arriba a

ser d'apassionant conduir un cotxe d'aquests. Jo ho vaig poder comprovar tant en la prova que ens havien preparat com després en carretera.

ESTIL ÚNIC

La posició de conducció (i la de l'acompanyant) parlen per sí soles. El cos retrassat al màxim -de fet vas assegut sobre l'eix del darrere- i les cames estirades com si fossis dalt d'un fórmula. En el quadre de comandament de fibra de carboni hi ha les dues rodes del velocímetre i el compta-revolucions i els indicadors de combustible, temperatura de l'aigua i pressió d'oli -un bon detall- més

cap al mig, prop de la botoneria amb la resta de funcions. Els seients disposen d'arnesos de quatre punts, i malgrat que la subjecció lateral és millorable, ben "lligat" t'hi trobes bé de seguida. Tots els comandaments són durs; direcció sense assistir, embragatge de recorregut curtíssim, palanca de canvi de poc recorregut i tacte una mica dur, pedal de fre també molt dur... en fi, com un cotxe de carreres. La marca ofereix l'opció d'instal·lar un diferencial autoblocant, molt recomanable, especialment per circular amb mal temps en carretera.

Només d'arrencar, ja t'adones que estàs conduint un cotxe on les sensacions arriben directes i sense mitges tintes. Tot el que hi ha a l'asfalt es transmet al volant i la suspensió dura et trasllada cada irregularitat de la carretera, però també et dona un aplom i una estabilitat envejables. El so del motor convida a conduir el Caterham de manera decidida, però el xassis suggereix que sigui, al mateix temps, delicada. No li van les "trepitjades" a l'accelerador (sobretot en marxes curtes), ni els girs bruscs. L'R 300 SV-SV són les sigles de la versió "llarga" - vol ser conduït amb contundència, però sabent que cal dosificar les acceleracions, controlar els lliscaments amb lleugers contravolants, fer frenades precises i inscriure'l als revolts "apuntant" a l'àpex amb decisió. Si ho feu així, gaudireu com poques vegades ho haureu fet en un cotxe. El Caterham Superlight R 300 és un "kart" de 175 CV que transmet sensacions úniques.

És clar que no és un econòmic polivalent tal com demostren els 48.986 euros que costa i que no és un cotxe per a ús quotidià, però jo em pregunto qui vol un Caterham per a un ús quotidià? Segurament ningú. ///

a terra

En el Caterham vas assegut de manera estirada, molt a prop de terra i amb el colze gairebé fora de la carrosseria. Si feu més de metre vuitanta, tindreu problemes.

