

CATERHAM

*La version
HPC inaugure
une nouvelle
calandre
avec un 7
en souvenir de
la légendaire
Lotus Super
Seven.*





SUPER SEVEN HPC

UNE LEGENDE BIEN VIVANTE !

*La Caterham n'est vraiment pas une voiture comme les autres.
Parce qu'elle est anglaise et qu'elle perpétue l'esprit de la mythique
Lotus Super Seven créée par Colin Chapman dans les années 60.
Mais surtout parce qu'elle préserve un authentique plaisir de conduite
et plonge vos sens dans un excitant état d'ivresse. Un jouet extraordinaire!*



Logés sous le capot d'une voiture d'à peine 600 kg, les 158 ch du beau 2 litres 16 soupapes Opel n'en sont que plus démonstratifs.

Vous ne trouvez pas que l'on s'ennuie au volant des voitures modernes? Elles semblent toutes sortir du même moule! Elles se conduisent presque toutes seules, font tout pour être le plus agréable, le plus confortable et le plus silencieux possible, bref, paradoxalement, elles s'emploient à nous faire oublier que l'on conduit! Et le plaisir dans tout cela? Bien sûr, il y a les sportives! Ferrari, Porsche, Venturi... Des monstres sacrés que l'on adore, mais aussi des pièges à permis qui vous valent d'être traité d'assassin à la moindre accélération. De bien belles voitures, certes, mais hélas hors de prix! Heureusement, il existe encore quelques automobiles marginales et encore abordables comme la nouvelle Caterham HPC, au volant desquelles le plaisir et les sensations de conduite ne sont pas un vice, mais une vertu!

Ambiance...

Ne cherchez pas les portes sur une Caterham, il n'y en a pas! Tout juste deux protections latérales avec vitres en plastique transparent que l'on se hâte d'ailleurs d'enlever et de ranger dans le petit compartiment arrière qui tient lieu de coffre. S'il pleut, mieux vaut les garder et ajuster la petite toile de capote livrée à part, ou carrément reporter la balade à

plus tard. Une Caterham, c'est surtout fait pour prendre un grand bol d'air et se faire dorer le crâne! Pour s'installer à bord, on prend appui sur l'arceau situé juste derrière les sièges, on enjambe la coque puis, ensuite, on se laisse glisser les deux jambes en même temps dans l'étroit cockpit. Au fond, trois petites pédales bien agencées vous invitent au pilotage... En face, un petit tableau de bord d'une grande simplicité, mais doté d'une instrumentation complète, ajoute à l'ambiance. Bien calé contre le proéminent tunnel de transmission, tout contre votre passager, la main gauche sur le petit volant à trois branches et le coude dépassant de la carrosserie, celle de droite sur le court levier de vitesse, le ton est donné: vous êtes à bord d'une monoplace... pour deux! Première, c'est parti!

... et sensations!

A travers le minuscule pare-brise cecilé d'aluminium, un long capot et des ailes aux galbes terriblement sensuels vous ouvrent la route. Tout au bout, deux yeux de batracien la scrutent. Gros plan: dans leur chrome, la cime des arbres et les nuages défilent à vitesse grand V. Arrêt sur image: une photo s'impose! On n'a jamais vu la route d'aussi bas... Coup d'œil sur le côté: et on ne l'a jamais vue d'aussi près! Ce n'est pas que le bitume

CATERHAM SUPER SEVEN HPC

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne
Disposition	longitudinal AV
Matériau bloc/culasse	fonte/alliage
Distribution	2 ACT
	16 soupapes
	1998
Cylindrée (cm ³)	158 à 6000 tr/min
Puissance maxi (ch CEE)	212 à 4800 tr/min
Couple maxi (Nm CEE)	

TRANSMISSION

Boîte de vitesses	aux roues AR
Vitesses à 1000 tr/min (km/h)	5 rapports
- en 1 ^{er}	8,0
- en 2 ^e	14,8
- en 3 ^e	21,4
- en 4 ^e	26,9
- en 5 ^e	32,6
Différentiel autobloquant	option

CHASSIS

Type	tubulaire + poutres rivetées
Suspension AV	triangles superposés combinés ressort/amortisseurs barre antiroulis essieu De Dion
Suspension AR	combinés ressort/amortisseurs barre antiroulis
Direction	crémaillère non assistée
Freins AV/AR	disques/disques (ø 229 mm)
Assistance	non
Antiblochage	non
L/h (mm)	3378/1575/1118
Empattement (mm)	2250
Voies AV/AR (mm)	1260/1325
Poids constructeur (kg)	595
Pneumatiques	185/60 HR 14
Jantes	alliage 6 J 14
Volume du coffre (dm ³)	75
Capacité réservoir (l)	36

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	± 190
Accélérations (sec.)	
- de 0 à 100 km/h	± 5
- 400 m DA	14*
- 1000 m DA	27*

* mesures Moniteur Automobile

CONSUMMATION

Selon les normes (l/100 km)	± 9
-----------------------------	-----

BUDGET

Prix	219.500 FF
	Belgique: sur devis

EQUIPEMENT

Chauffage	oui
Pare-brise dégivrant	oui
Condamnation centralisée	non
Tonneau cover (capote)	1.761 FF
Porte bagages	810 FF
Sièges en cuir (standard)	6.105 FF
Sièges en cuir (type S)	18.916 FF
Peinture complète (au choix)	9.962 FF
5 roues HPC (205/45 VR 16)	7.397 FF
Autobloquant	5.000 FF
Boîte 5 courte à crabots	8.000 FF
Boîte 6 à crabots	22.000 FF

qui défile, mais aussi le gazon des bas-côtés. Incroyable, pour un peu on pourrait presque se limer les ongles! Où est le commodo du clignotant? Inutile de le chercher, il n'y en a pas! C'est un petit contacteur placé sur le tableau de bord que l'on actionne vers la gauche ou vers la droite. Original... mais réglementaire. En fait, on a l'impression d'être au guidon d'une moto... et sans casque. En communion avec la mécanique et la route, en prise directe avec la nature, les odeurs, le vent qui vous fouette le visage, vous décoiffe et vous saoule. Le compteur de vitesse affiche à peine 100 km/h, mais c'est déjà l'ivresse! Le bonheur, un autre monde, mais pourtant si réel...

Forçons le rythme. Doucement, car la Caterham n'est pas le genre de voiture à

► se laisser apprivoiser rapidement. Il faut rouler, faire preuve de patience pour savourer pleinement son caractère. Sa direction ultradirecte et précise, son freinage sans assistance et sa forte adhérence en virages sont, il est vrai, un peu déconcertants. Mais plus on accélère le rythme, plus la Caterham devient précise et vivante à conduire. On s'aperçoit alors que son 2 litres 16 soupapes ne livre le meilleur de lui-même qu'au dessus de 5.000 tr/min, qu'elle freine très fort, qu'elle possède une excellente tenue de cap, qu'elle réagit au doigt et à l'œil... et que ses suspensions restent somme toute assez confortables. La tentation est alors grande de la pousser un peu plus à ses limites, mais l'adhérence est telle qu'elles semblent assez difficiles à atteindre sur des routes ouvertes!

L'esprit du bon vieux temps...

Une voiture à deux places, aussi légère que possible afin de faire la part belle aux sensations: telle était l'idée qui avait germé dans l'esprit de l'ingénieur Colin Chapman avant de concevoir sa fameuse Seven pour Lotus à la fin des années 50. Vous savez, la voiture du Prisonnier, le héros de la célèbre série télévisée anglaise des années 60. Car la Caterham n'a, en fait, rien inventé. Elle reprend un concept vieux de 35 ans! Cela dit, elle n'est pas la seule à le faire. Le constructeur néerlandais Donkervoort s'emploie aussi, et de fort belle manière, à perpétuer la légende. Mais les puristes vous diront que, de par sa relative simplicité technique, la Caterham est beaucoup plus authentique. Et qu'elle est bien plus qu'une copie, puisqu'elle n'est ni plus ni moins que la fille spirituelle de la Super Seven. Elle appartient au même arbre généalogique.

Explications: à l'époque, Colin Chapman vendait ses voitures en kit. Les clients les montaient soit eux-mêmes, soit en faisant appel à un petit garagiste, un certain Graham Nearn, alors considéré comme le grand spécialiste de leur assemblage. En 1972, ce même Graham Nearn rachète les droits de fabrication à Chapman et crée la société Caterham Cars dans le Surrey, en Angleterre. La Super Seven ne s'appelle alors plus Lotus, mais Caterham. Et pour l'anecdote, les châssis sont encore assemblés par les mêmes mains chez Arch Motor, une petite entreprise située à Huntingdon, en face de chez Lola. Toujours à la tête de Caterham Cars, Nearn est en fait davantage un grand magasinier qu'un fabricant à part entière. Aujourd'hui encore, il sous-traite la construction du châssis, des suspensions, des sièges, des freins, bref de tout ce qui compose

Des tournois et un volant à 1.000 balles!



Si la Caterham fait revivre la légendaire Lotus Seven sur la route, elle le fait également en compétition à travers une coupe qui lui est réservée. Au menu: une douzaine d'épreuves sur les plus beaux circuits de France au volant de Caterham spécialement adaptées à la course et survitaminées puisque le 2 litres Opel développe plus 170 ch dans sa version course! Parallèlement à cette coupe, Car S.A. organise depuis trois ans un «Volant Car à 1.000 FF» sur le circuit de Lury Levis, près de Magny-Cours. Celui-ci connaît un vif succès puisque, l'année dernière, plus de 500 candidats se sont affrontés par chronos interposés. Cours théorique, sélection, demi-finales, finales pour les 5 meilleurs avec, à la clé pour le gagnant, une Caterham HPC prête à courir. Pour 1.000 FF, le jeu en vaut la chandelle! Conjointement à ce volant, Daniel Bourguignon organise également des «Tournois à 1.000 FF» pour gentlemen drivers. Le principe est simple: 32 candidats s'affrontent par groupes de deux à travers des courses-poursuites de 10 tours de circuit.

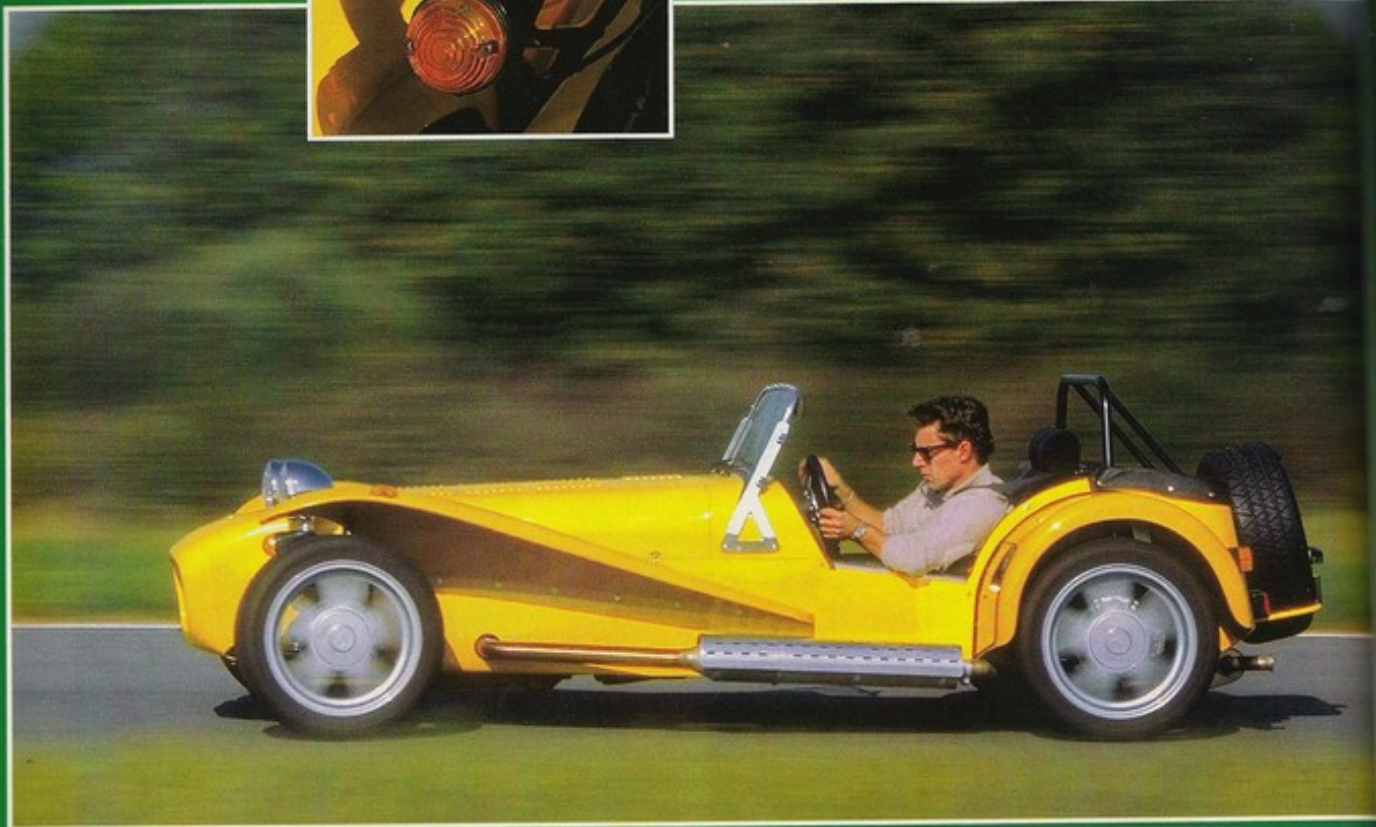
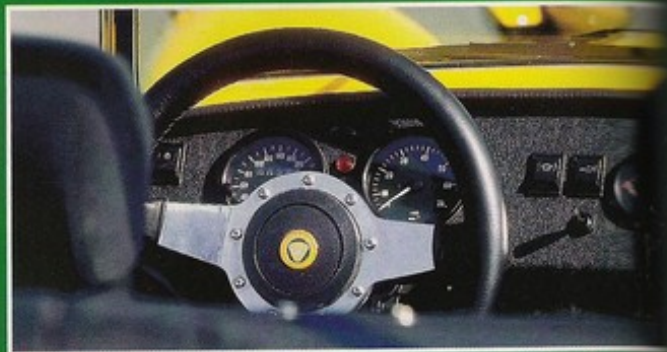
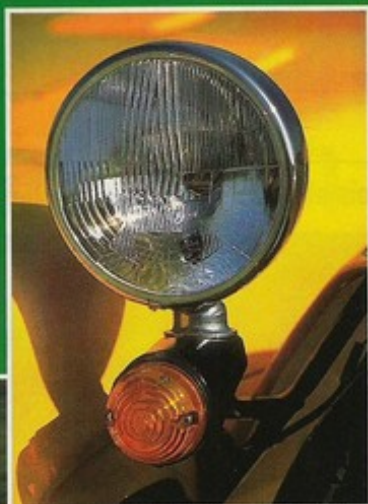


Le gagnant de deux finales sur deux participations à un tournoi, se voit offrir une course en coupe Caterham. Sympa! Et pour finir, D. Bourguignon souhaite organiser l'année prochaine un «Volant F1 à 1.000 FF» à l'issue duquel les 5 meilleurs se verraient offrir quelques tours au volant d'une vraie formule 1... sans limiteur de régime!

Pour tous renseignements, contacter Daniel Bourguignon - Car S.A. - BP 27 - 58 470 Magny-Cours. ☎ 86.58.04.40.



Régime minceur oblige, la Caterham joue la carte de la simplicité. Mais elle n'oublie pas l'essentiel: un petit volant à 3 branches et une instrumentation très complète.



la voiture, à des petites sociétés anglaises. Et pour les ensembles moteur/boîte/arbre de transmission, il fait appel au savoir-faire de constructeurs de renom, et notamment à Ford.

... mais techniquement moderne

Si la Caterham préserve avec bonheur l'esprit et l'architecture de la Lotus Super Seven (châssis multitubulaire, moteur avant en position longitudinale et roues arrière motrices), elle n'en a pas moins su évoluer au fil du temps en faisant appel à la technologie moderne. Ainsi, son châssis est à présent recouvert de panneaux d'aluminium rivetés de type nid d'abeilles pour une meilleure protection en cas de choc. Son train arrière, autrefois rigide, fait appel à un pont De Dion depuis 1984 et ses suspensions avant ont tout récemment adopté le principe des triangles superposés.

De la même manière, ses moteurs se sont petit à petit mis à la page. A ses débuts, la Caterham était notamment équi-



Le vent, le soleil, les odeurs et la route à portée de main: la Caterham est une sorte de moto à 4 roues que l'on savoure même en flânant sur les petites routes de campagne.



pée du fameux Ford «Kent» 1600 à arbre à cames latéral de 90 ch. Celui-là même qui animait la Ford Cortina! Inapte au catalyseur, il a été remplacé voici 2 ans par un 1400 Rover multisoupape à injection multipoint de 103 ch. Ce moteur équipe toujours la Caterham K Series encore au catalogue. Attendue avec impatience, la nouvelle Caterham HPC essayée ici fait carrément appel à un 2 litres Vauxhall multisoupape de 158 ch. Un des meilleurs, si ce n'est le meilleur 2 litres 16 soupapes du genre, puisqu'il anime très brillamment l'Astra GSi 16S! Culasse en aluminium, double arbre à cames en tête, le tout associé à une gestion électronique intégrale de l'injection et de l'allumage, il ne lui manque rien, pas même le catalyseur. Et logé sous le capot d'une voiture affichant à peine 600 kg sur la balance, il n'en devient que plus brillant. Pensez, cette Caterham HPC affiche un rapport poids/puissance inférieur à celui de la Ferrari 355!

Il ne faut toutefois pas trop rêver, ses performances ne sont pas vraiment du même niveau. Cette HPC nous a quand même gratifiés d'un bon joli temps de 27 sec. au kilomètre départ arrêté et d'un excellent 14 sec. au 400 m DA. Avec tout juste 400 km au compteur, une boîte étagée un peu long sur les 2 derniers rapports et des grandes roues de 16 pouces au lieu de 14, ce n'est tout compte fait pas si mal! Quitte à perdre quelques kilomètres-heure en vitesse de pointe, ce qui n'est vraiment pas important sur ce genre de voiture, on aurait quand même bien aimé pouvoir l'essayer équipée de l'option boîte courte à crabots! Les accélérations et les reprises n'en n'auraient été que plus terribles. D'ailleurs, à ce sujet, Daniel Bourguignon, l'un des deux associés de la société Car S.A. qui importe et distribue les Caterham en France, peut vous concocter une voiture à la carte. Des gros freins avec étriers à 4 pistons jusqu'à la préparation du moteur (chut!) en passant par des ailes et

des sièges en carbone pour gagner encore quelques précieux kilos, toutes sortes de transformations, de personnalisations et d'options sont possibles sur une Caterham!

Pour être franc, il est bien difficile de garder la tête froide après avoir essayé une telle voiture. La Caterham est tellement hors norme et si anachronique dans ce monde moderne, si passionnante et si envoûtante à conduire que l'on en perd son objectivité. Car si l'on garde un tant soit peu de raison, il est clair que l'on n'achète pas ce genre d'auto pour rouler tous les jours de l'année. Une Caterham, c'est une deuxième, une troisième ou une énième voiture, que l'on range à regret sous une bâche dans son garage l'hiver et que l'on sort avec empressement lorsque reviennent les beaux jours. Quoique... sa conduite est une telle drogue qu'un passionné en ferait bien son ordinaire. 219.500 FF tout de même (et sur devis en Belgique)!

Frédéric VIE ■

Réagissant au doigt et à l'œil, dotée d'un freinage très puissant, mais aussi d'un comportement très pointu à la limite, la Caterham HPC offre les sensations de conduite d'une monoplace.