

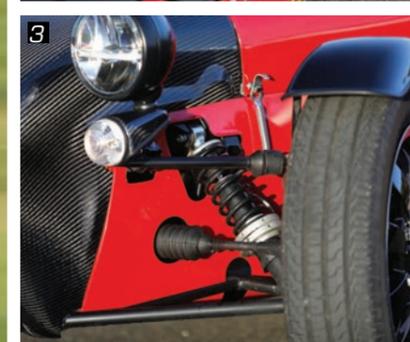
Caterham Seven 170R

Un max de sensations !

Inventé par le génial Colin Chapman avec la Lotus Seven, le concept de la voiture de sport minimaliste perdure depuis des décennies grâce à Caterham, qui ne cesse de réinventer ce modèle de légende.

Michel Renavand, photos Julien Renavand.





1 Le petit 3 cylindres turbo signé Suzuki n'est pas avare de sensations, à commencer par le bruit caractéristique de sa wasgate. **2** Sous une bâche tout simplement cilpsée se cache un coffre offrant l'unique espace de rangement presque au sec ! **3** Le schéma des suspensions avant évoque incontestablement une monoplace sur laquelle on a adapté un éclairage et des garde-boue. **4** Ça vous paraît peut-être très basique... et pourtant cet habitacle profite déjà de nombreuses options.

Rester en accord avec son temps, ainsi peuvent être résumées les différentes déclinaisons proposées par Caterham au fil des années. Ainsi, après la course à la puissance caractérisant la fin du siècle dernier, il faut aujourd'hui se montrer plus vertueux. Justement, avec son poids plume, la Seven offre une base idéale qui, motorisée par un tout petit 3 cylindres turbo à l'appétit d'oiseau, permet d'échapper au malus grâce à seulement 109 g/km d'émissions de CO₂, et sans remettre en cause les performances ! Car, si les 84 ch annoncés par le 660 cm³ signé Suzuki n'impressionnent pas au premier abord, ils n'ont à propulser que 478 kg avec le plein, vérification faite sur la balance. La boîte 5 proposant de son

côté des rapports courts à l'étagement rapproché, l'ensemble se montre particulièrement alerte. Stoppée à un gros 170 km/h chrono par un rupteur entrant en action à 7 000 tr/mn, la 170R a, au préalable, atteint 100 km/h en 6,9 secondes, soit exactement le temps revendiqué par le constructeur — ce qui est suffisamment rare pour être souligné —, et franchi la borne du 1 000 m départ arrêté en moins de vingt-neuf secondes. Des mesures dont bien des modèles plus puissants aimeraient pouvoir se targuer, et qui effacent les doutes que certains auraient pu émettre à la lecture des caractéristiques moteur. S'installer dans une Seven, qui plus est quant elle conserve un châssis aux cotes d'origine donc non élargies, reste tout un cérémonial. Tout d'abord, il faut se

chausser de fines semelles tant le pédalier s'avère étroit. Une fois en bottines de compétition, car même des baskets sont encore trop larges, il faut ensuite, après avoir enjambé la carrosserie puisqu'il n'y a pas de portières, se laisser glisser dans des sièges baquets sous un volant, démontable en option, ce qui n'a rien d'un gadget en l'espèce. La 170R y ajoute la contrainte d'un harnais quatre points, pas toujours aisé à boucler dans un espace aussi exigü. Quelques efforts qui laissent désormais place à du pur plaisir. Assis à quelques centimètres du sol, l'absence de pare-brise imposant de rouler, dans la plupart des situations, casqué, ne serait-ce que pour se protéger des gravillons, insectes et autres projectiles, l'ambiance course est bien au rendez-vous. Une pression sur le bouton rouge de

démarrage, on enclenche la première et la magie s'opère. Les accélérations sont franches, les rapports s'enchaînent en manipulant un court levier rapide et précis, le volant type monoplace limite les mouvements grâce à sa direction directe. On se prend vite au jeu, d'autant que cette version R dispose en série d'un autobloquant améliorant la motricité de « fins » 155/65 chaussant des jantes alliage de quatorze pouces. Une monte qui engendre également quelques blocages de roue au freinage, l'ABS s'inscrivant évidemment sur la liste des abonnés absents. De quoi se replonger dans les bases d'un pilotage non assisté, la tenue de route n'offrant pas non plus une efficacité optimale avec un train avant pas particulièrement incisif et un pont arrière rigide supportant un minimum de poids se



déhanchant à la demande. Jamais vicieuse, cette Caterham se conduit surtout en sensations, à l'exception d'un régime moteur imperceptible à l'oreille dès que la vitesse augmente, à cause des turbulences. Heureusement, une *shift light* est là pour vous rappeler à l'ordre, au milieu d'une instrumentation qui semble implantée sur la planche de bord en carbone au petit bonheur la chance. Et pourtant, on comprend vite que le klaxon et les appels de phares ne sont pas à portée de doigt depuis le volant par hasard ! Néanmoins, la précision toute relative du compteur rappelle qu'on reste dans l'artisanat, ce qui explique aussi un tarif plutôt élevé. Une 170S plus polyvalente avec son pare-brise s'avère un peu moins chère, mais ne vaut-il pas mieux vivre le concept à fond ? À vous de choisir. ■■■

À la limite sur le Circuit de l'Ouest Parisien...

Le tracé idéal pour s'éclater au volant de cette Caterham. Si, comme le confirme le chrono, la performance pure n'a vraiment rien d'exceptionnel, on prend beaucoup de plaisir à pousser cette 170R dans ses derniers retranchements en flirtant facilement avec la limite. Communicative en l'absence de toute assistance, elle se montre prévenante. Seul un régime moteur rapidement couvert par les bruits d'air, qui plus est avec un casque, perturbe ce merveilleux moment de communion.



Meilleur tour
1'01''69



1 Caterham reste un constructeur artisanal chez qui chaque modèle reçoit une plaque signée par l'ouvrier qui en a assuré le montage. **2** En option, le coupe-circuit extérieur confirme, si besoin était, la vocation compétition de cette version. **3** Cinq rapports pour une boîte au maniement idéal. **4** Si le harnais 4 points s'inscrit d'origine, les baquets en carbone et le volant Momo démontable s'obtiennent contre supplément. **5** Équipée de suspensions sport et d'un glissement limité en série, la 170R soigne ses prestations sur piste.



LA FICHE TECHNIQUE

Caterham Seven 170R

45 654 €

PRIX DU MODÈLE ESSAYÉ

► MOTEUR

Type	3 cyl. en ligne, essence turbo
Disposition	longitudinale AV
Cylindrée (cm³)	658
Alésage x course (mm)	68 x 60,4
Rapport volumétrique	9,1 : 1
Bloc / culasse	alliage / alliage
Distribution	2 arbres à cames en tête, entraînés par courroie, 12 soupapes
Alimentation	injection multipoint
Suralimentation	turbo avec échangeur air/air
Pression maxi (bar)	1,2

► PUISSANCE ET COUPLE

84 ch à 6 500 tr/min
11,8 mkg à 4 000 tr/min

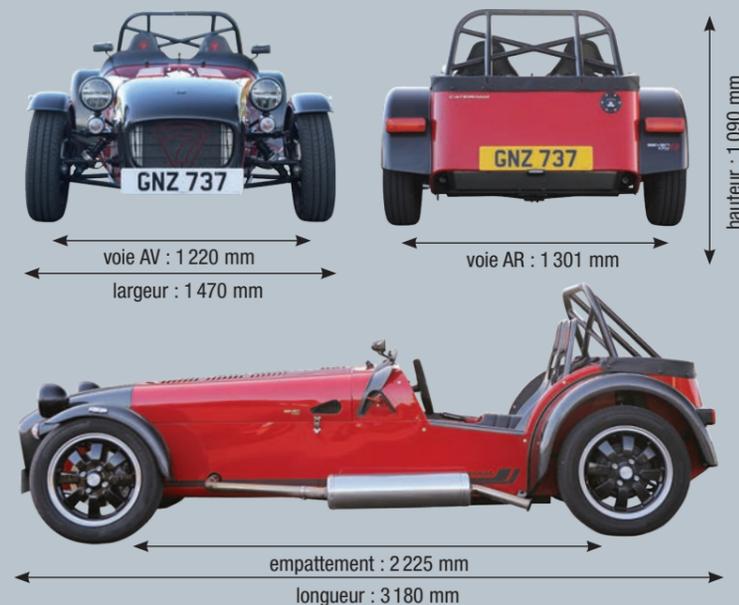
Puissance au litre (ch)	127,3
Couple au litre (mkg)	17,9
Régime maxi (tr/min)	7 000
Puissance fiscale	n.c.
Émission CO ₂	109
Cycle mixte (l/100 km)	4,8

► TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesse	manuelle à 5 rapports
Commande	grille en H
Rapports de boîte	1 ^{er} 3,358 2 ^e 1,809 3 ^e 1,258 4 ^e 1,000 5 ^e 0,825
Rapport de pont	3,920
Autobloquant	oui

► CHÂSSIS

Carrosserie	cabriolet
SCx (m²) - Cx	n.c. - n.c.
Suspension avant	double triangulation, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu rigide, ressorts hélicoïdaux
Direction (assistance)	crémaillère (non)
Tours volant (Ø de braq.)	1,9 (9,1 m)
Freins AV (Ø en mm)	disques pleins (245)
Étriers AV (pistons)	fixes (2)
Freins AR (Ø en mm)	tambours (202)
Étriers AR (pistons)	-
Commande frein à main	levier



► PNEUMATIQUES

Marque et type	Avon ZT7
Dimension avant	155/65 R 14 75T
Dimension arrière	155/65 R 14 75T
Jantes AV/AR	alliage 4,5J x 14

► POIDS / CONTENANCE

Poids contrôlé (kg)	478
Poids constructeur (kg)	437
Réservoir (l)	36
Nombre de places	2

► RAPPORT POIDS / PUISSANCE

5,7 kg/ch

LES MESURES Echappement

Toutes nos mesures sont réalisées suivant le même protocole, sur les installations de l'autodrome de Monthéry, et enregistrées grâce à un équipement électronique de haute précision.

Conditions des mesures : température ext.: 8°C. Pression pneus AV/AR : 1,7/1,9 bars

► PERFORMANCES

VITESSE	contrôlée	171 km/h en 5 ^e
	vitesse lue	190 km/h
ÉTALONNAGE COMPTEUR	50 km/h	44 km/h
	90 km/h	80 km/h
	130 km/h	116 km/h
ACCÉLÉRATIONS	1 000 m DA	28"8
	400 m DA	15"2
	0 à 100 km/h	6"9
	0 à 150 km/h	17"5
	0 à 200 km/h	-
REPRISES	80 à 120 km/h en 4 ^e	4"8
	100 à 150 km/h en 5 ^e	10"3

► Gamme et options

Caterham Seven 170S	35 394 €
Caterham Seven 170R	37 194 €
Principales options sur modèle essayé	
Peinture Custom Pure Red	1 434 €
Museau/garde-boue AV/ailes AR/clignotants AV en carbone	636/552/1 014/156 €
Phares LED	1 116 €
Sièges baquets carbone	960 €
Arceau Trackday	420 €
Arceau Track-day	980 €