

DOSSIER LA CHASSE AU POIDS

ESSAI Caterham Seven 340R



Plaisir en boîte

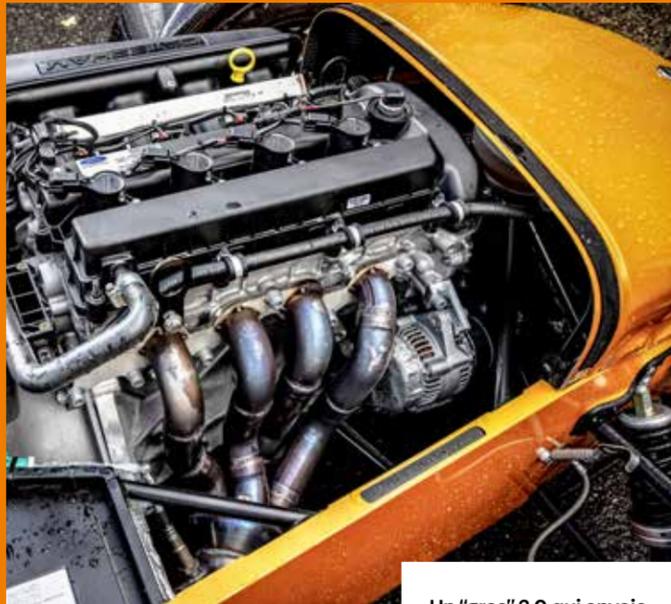
La frêle Caterham Seven 275 de milieu de gamme troque son 1.6 de 135 ch contre un 2.0 développant 170 ch. Elle change du coup de patronyme et porte dorénavant le matricule 340... pour 340 ch à la tonne !



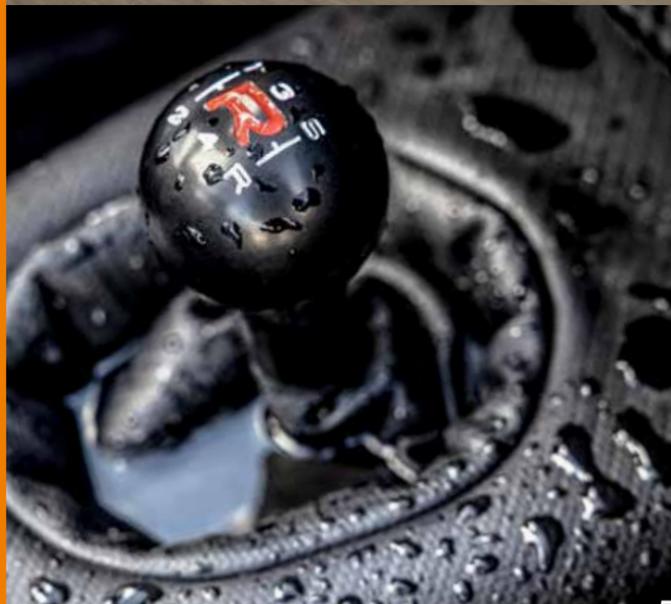
e bonheur, c'est simple comme un coup de fil. » Certains anciens se rappelleront peut-être cette signature publicitaire de France Télécom des années 80. A l'heure des SMS, messages vocaux et autres moyens électroniques disponibles pour communiquer dans notre monde ultra-connecté, certains prennent encore le temps de décrocher leur combiné pour vous passer, justement, un coup de fil : « Allô, Stanislas ? C'est Sylvain de Sport Auto.

Petite question : est-ce que tu rentres dans le châssis standard (étroit est plus approprié, NDLR) d'une Caterham Seven ? » Très honnêtement, même avec un gabarit de sumo ou de lutteur gréco-romain, j'aurais dit oui, uniquement pour retrouver le réel plaisir de piloter une Caterham avec laquelle j'avais gagné une course (interentreprises, on ne s'emballa pas) sur le tracé du Pôle mécanique à Alès. C'était ma dernière expérience au volant de celle dont la marque a acquis, en 1973, les droits de construire et de développer la fameuse Lotus Super Seven, née en 1957 sous l'égide du formidable Colin Chapman. Sans refaire l'histoire de cette emblématique britannique, ni une ni deux, je réponds donc d'un oui ferme et sans hésitation à Sylvain, qui émet toutefois des réserves sur mon gabarit en me demandant si j'avais maigri... Malheureusement non et, en y réfléchissant bien, j'aurais dû faire un régime ou dire non à Sport Auto. Trop tard !





Un "gros" 2.0 qui envoie sévèrement dans une voiture de moins de 600 kg, c'est sûr, ça pousse. En bonne anglaise, elle supporte même la pluie... Il est vrai que nous avons omis d'installer le tonneau-cover le temps de la pause déjeuner. Il est pourtant rapide et simple à mettre en place.



A peine arrivé chez SV Automobiles à Yèvres (Eure-et-Loir), distributeur officiel de Caterham en France, le magnifique exemplaire orange de Seven 340R avance vers moi uniquement poussé par les deux doigts d'un technicien de l'enseigne de la région Centre-Val de Loire. Vive la légèreté ! Et il y a même mieux, enfin moins lourd : ni portières ni pare-brise, histoire de grappiller encore quelques grammes. Le splendide volant Momo vers en suède posé sur le capot, démontable donc, permettrait d'intégrer plus facilement l'habitacle de cette anglaise ouverte d'esprit mais dont le sens de l'accueil n'est pas la principale qualité. Catastrophe ! Je reste bloqué en haut des bourrelets latéraux du siège baquet. Greg, le photographe, se gausse, le technicien de SV aussi, et moi, je suis gêné, au sens propre comme au figuré : un, j'ai mal ; deux, impossible de ne pas faire l'essai de cette bombe britannique. En expirant un bon coup et en retirant les boucles du harnais 4 points vers l'extérieur, je me glisse dans le baquet avec les hanches bien calées – incrustées, dirons-nous –, mes pieds qui chaussent un 45 fillette pressant les trois pédales en même temps, mon coude gauche à l'extérieur de la voiture tandis que le droit déborde au-delà de la console centrale. « Greg, tu te débrouilles comme tu veux, mais je ne descends pas de la voiture de la journée ! »

Une certaine souffrance

Dès la mise à feu du 4 cylindres 2 litres Duratec Ford né en 2001 (!) sur la Focus ST, l'ambiance sportive résonne à vos oreilles. C'est vrai que l'échappement latéral n'est pas très loin, la mécanique non plus.

Ferme, aux débats très courts et bien guidée, la commande de boîte, surmontée d'une grosse boule bien ronde très agréable à prendre en main, plante immédiatement le décor : la Caterham est bel et bien une authentique sportive. Je suis toutefois impressionné par le peu d'espace que j'occupe sur la chaussée. Surtout aux côtés du Mercedes ML qui nous sert de voiture travelling et qui pourrait m'engloutir comme il avale le moindre dos-d'âne. L'accoutumance et la confiance grandissant, mes pieds recroquevillés vers les extrémités du pédalier, et désormais très bien calé dans le baquet, je hausse le ton, malgré les dix petits degrés au thermomètre, le vent d'ouest annonçant une belle ondée, ainsi que les feuilles, grains de sable, petits cailloux ou tout simplement poussières qui me fouettent le visage. Un peu comme à moto, le plaisir est ailleurs : dans les véritables sensations de conduite. Celles que l'on oublie à notre époque maudite où les hybrides, électriques et autres voitures bien-pensantes sortent de toutes les bouches des dîners en ville. Ici, c'est du brut, de la simplicité, des performances et, avouons-le, une certaine souffrance. Avec 560 kg (à vide) pour 170 ch, inutile d'écrire sur six pages que les performances sont excellentes. Surtout, on a ce ressenti qu'il n'y a absolument aucune inertie au démarrage avec une voiture qui bondit sitôt l'embrayage relevé et à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Rond aux régimes intermédiaires, le 2 litres change de ton en haut du compte-tours et, toujours comme une moto, devient jouissif en vociférant ses 170 ch aux oreilles des deux occupants alors plaqués aux sièges. Ça pousse hyper-fort et ça chante, bon sang de bonsoir, ●●●

UN PEU COMME À MOTO, LE PLAISIR EST AILLEURS : DANS LES VÉRITABLES SENSATIONS DE CONDUITE. **CELLES QUE L'ON OUBLIE À NOTRE ÉPOQUE MAUDITE OÙ LES HYBRIDES, ÉLECTRIQUES ET AUTRES VOITURES BIEN-PENSANTES SORTENT DE TOUTES LES BOUCHES DES DÎNERS EN VILLE.**





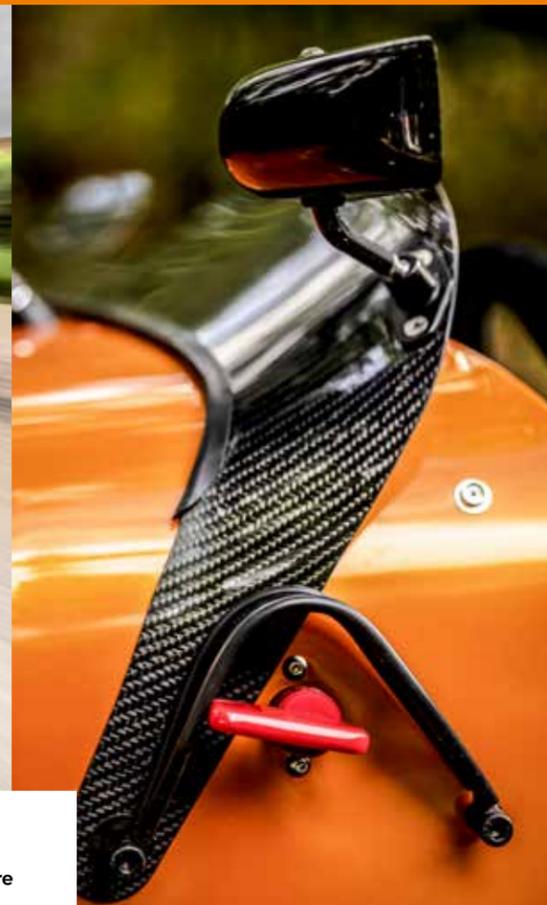
TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne atmosphérique, injection indirecte, 16 S**
 Cylindrée : **1 999 cm³**
 Puissance maxi : **170 ch à 7 250 tr/mn**
 Couple maxi : **17,7 mkg à 6 000 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**
 Antipatinage/autobloquant : **non/de série**
 Poids annoncé : **560 kg (à vide)**
 Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch**
 L - l - h : **3 100 - 1 580 - 1 090 mm** Empattement : **2 230 mm**
 Pneus AV & AR : **185/55 & 215/55 R 13** Réservoir : **36 l**
 Prix de base : **56 640 €** Prix des options/malus : **3 564/1 276 €**
 Prix du modèle essayé : **61 480 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **209 km/h** 0 à 100 km/h : **N.C.**

La petite Caterham, appartenant désormais au japonais VT Holdings, offre des sensations de conduite inoubliables. L'esprit course est très présent avec, par exemple, un coupe-circuit extérieur. L'absence de toute protection rend la conduite très virile, surtout pour les grands ! Casque et lunettes obligatoires.



ESSAI Caterham Seven 340R

jusqu'à 7 250 tr/mn... paraît-il ! Car, à part pour le petit voyant rouge vous indiquant de passer le rapport supérieur de la boîte qui en compte cinq, votre regard, concentré sur la trajectoire et les virages qui déboulent en trombe, n'a pas le temps de se poser sur l'aiguille du compte-tours. Un vrai régal, ce 4 cylindres américain, auquel on pourrait reprocher d'être associé à une boîte aux deux derniers rapports trop longs, pour un meilleur confort acoustique (!) et aussi pour limiter les rejets de CO₂ à 148 g/km, engendrant un malus écologique de seulement 1 276 € en 2023. Vous pouvez chercher longtemps : à ce niveau de performances, sans aucune aide électrique, ça n'existe tout simplement pas.

Jarret requis

Assis sur le train arrière, le pilote a l'opportunité de sentir la moindre perte de motricité, assurée par d'excellents pneus Avon ZZS de 215 mm de large à l'arrière. Le différentiel à glissement limité apporte lui aussi ce surcroît d'adhérence au train moteur et, pour savoir où il faut placer ses roues avant, rien de plus simple : on les voit depuis le poste de pilotage. Idéal quand on est à l'attaque sur circuit, par exemple, terrain de jeu favori de cette Caterham dépourvue de tout artifice évoquant le confort. Pourtant, malgré ces attributs de sportive radicale, l'amortissement est loin d'être une punition, avec une relative souplesse qui digère trous et bosses sans faire souffrir ses passagers, déjà bien meurtris, quand ils n'ont pas le gabarit adéquat, par les baquets, qu'on peut aisément qualifier... d'« enveloppants ». Ficelé comme un rôti, je peux taper à loisir dans les freins non assistés, privés d'ABS bien sûr, qui demandent un sacré jarret mais, en utilisation intensive,

ne montrent aucun signe de faiblesse. Cette dernière vient plutôt de votre serviteur qui, après quatre heures aux commandes de cet engin diabolique, a été bien heureux de regagner le confort d'un fauteuil en cuir d'une allemande pour rentrer à Paris. Je dois toutefois retrouver mes repères, abandonner mon casque, mes lunettes et mon écharpe, anticiper mes freinages et aborder les virages moins vite pour ne pas finir dans le décor à la moindre courbe. Ceux qui considèrent une Caterham comme dangereuse car dépourvue de tout système de sécurité doivent, avant de parler, en prendre le volant pour juger des incroyables capacités dynamiques qu'elle propose. Quant au plaisir, il n'égale que la souffrance de la vie à bord... pour les silhouettes inappropriées. ●



L'avis de Stanislas Larroumet

Difficile de rester de marbre après avoir conduit ce qui se fait probablement de mieux en matière de sensations de conduite sur quatre roues à ce prix-là. Certes, cette Caterham exige certains sacrifices qui l'éloignent des standards automobiles actuels, mais c'est une deuxième ou troisième voiture à avoir dans son garage. Surtout si l'on habite près d'un circuit...



MALGRÉ LES ATTRIBUTS DE SPORTIVE RADICALE, L'AMORTISSEMENT EST LOIN D'ÊTRE UNE PUNITION.

