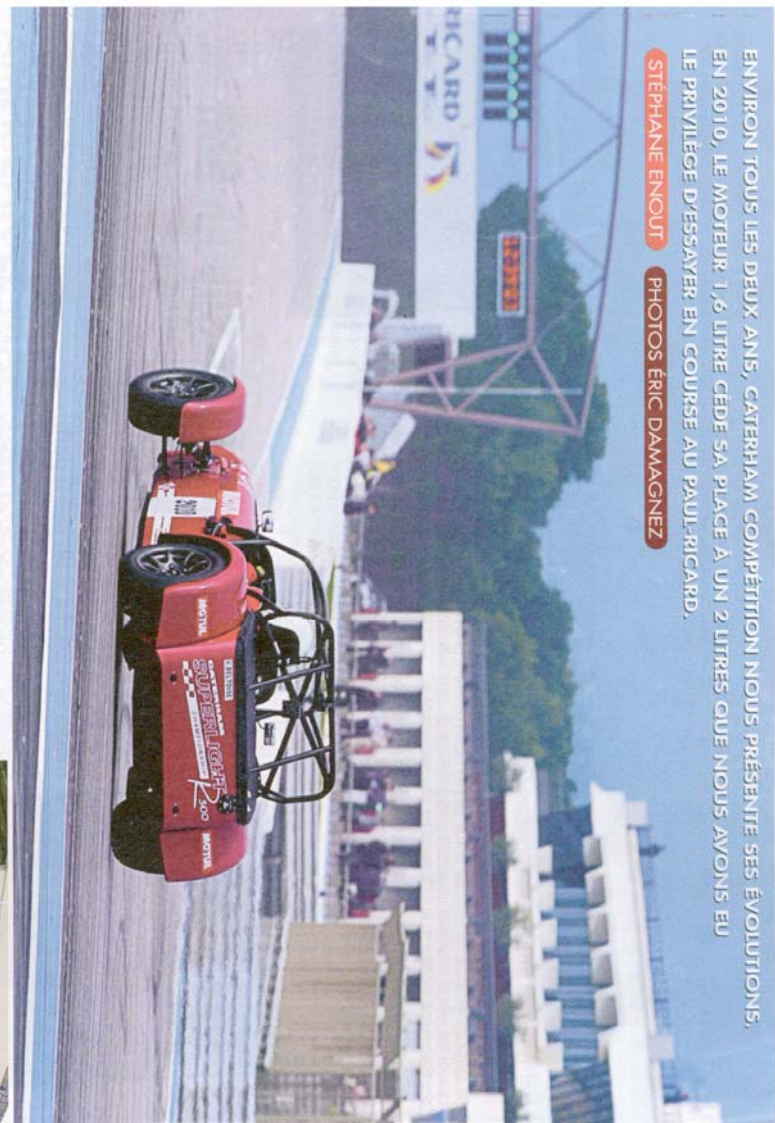


La digne héritière

ENVIRON TOUTS LES DEUX ANS, CATERHAM COMPÉTITION NOUS PRÉSENTE SES ÉVOLUTIONS. EN 2010, LE MOTEUR 1,6 LITRE CÈDE SA PLACE À UN 2 LITRES QUE NOUS AVONS EU LE PRIVILÈGE D'ESSAYER EN COURSE AU PAUL-RIGARD.

STÉPHANIE ENOUT PHOTOS ÉRIC DAMAGNEZ



e plus difficile dans notre travail, c'est de savoir répondre concrètement à toutes les questions concernant le sport automobile.

D'autant plus lorsque vous avez affaire à un véritable passionné.

Sur le trajet qui nous mène au circuit Paul-Ricard, mon oncle me questionne en effet sur les différentes catégories, sur les homologations nécessaires pour transformer telle ou telle auto en dévotieuse de circuit... Il veut savoir s'il est encore envisageable d'arriver sur une course au volant de sa machine de compétition, comme au temps des R8 Gordini. La réponse paraît d'un coup évidente. Je me rends justement au Castellet, à l'invitation de Christian Bannal, patron de Caterham Competition France, pour disputer une endurance de 3 heures au volant de la nouvelle Superlight R300, destinée à devenir la voiture officielle en 2010, livrée avec une

carte grise et l'équipement adéquat (phares, sièges, silencieux...) afin d'évoluer au quotidien sur route ouverte!

CSR 260, 1600 et... R300

Cette épreuve longue durée est devenue le rendez-vous incontournable de fin de saison. Il accueille les rutilantes Caterham CSR 260 (pour 260 ch) aux côtes des plus communes 1600 à moteur Ford Sigma dont la puissance culmine à 150 ch grâce à un kit spécifique. Pour ma part, j'ai droit à la Superlight R300 dotée d'un nouveau 2,0 litres Ford Duratec de 170 ch que je partage avec Vincent Beltoise. Âgé de 19 ans, le fils de mon hôte et neveu de Jean-Pierre sort tout juste de sa première saison en Formula Academy Euroseries qui l'a vu décrocher deux victoires, quatre pole positions et deux meilleurs tours en course.



Cinquante secondes - minimum - sont imposées pour le changement de pilote. Plus qu'il n'en faut pour se faufiler par le "coté" et se glisser dans l'étroit habitacle de l'auto.

Mon équipier débute la première et unique séance d'essais afin de rodier les nouvelles plaquettes et vérifier que le nouvel étrier arrière a été correctement installé. Lorsque vient mon tour, il me reste qu'une quinzaine de minutes pour m'acclimater à la voiture. Cette dernière, outre son moteur à carters sec, se différencie de la précédente mon-ture par sa boîte de vitesses à six rapports, des freins de plus gros diamètres (254 mm et 229 mm) pincés respectivement par des étriers 4 et 1 pistons AP Racing - réglables grâce à un limitateur de pression -, mais également par des suspensions plus évoluées. Devant, il s'agit de traditionnels triangles "voile large" avec amortisseurs Bilstein et ressorts Eibach montés sur embase réglable. Une pièce également visible sur le train antérieur, lequel fait appel à une double barre de Watts et un différentiel autobloquant. Ces nouveautés confèrent à cette R300 un comportement plus sain et moins radical, bien qu'un certain temps de roulage soit nécessaire pour en prendre sa pleine mesure.

Dans le rythme

Les chronos le confirment. Si Vincent a assuré la 5^e place sur la grille de départ, derrière quatre des cinq CSR 260, ma performance m'aurait situé non loin... derrière les meilleurs 1600, dont le polonais, l'italo-vainqueur et vice-champion 2009 Guillaume Biancardi. Le départ me donne pourtant l'occasion de défendre chèrement ma position et même de prendre le large au fil des tours. Seule inquiétude, cette Caterham blanche qui grossit toujours un peu plus dans mes rétros. Il s'agit d'une seconde R300 venue d'Allemagne et pilotée, lors de ce premier relais, par Joachim Westermann, « un mec qui fait de la Caterham depuis que je sais faire du vélo », m'a soufflé Vincent, lequel n'a pas apprécié à tenir sur sa bicyclette l'année dernière... Ce n'est que lorsqu'il m'a dépassé que mon rythme s'est accéléré. Pour ne pas perdre de terrain, j'ai retardé mes freinages, accéléré plus tôt et pris plus d'appuis en courbe, sans que la R300 ne bronche. Tout juste m'a-t-elle rappelée à l'ordre en certaines occasions, chaque dérive se corrigeant toutefois aussi facilement qu'une dérivation délicate de sixième. S'en est suivi un mano a mano incessant durant les 35 minutes d'un relais à l'issue duquel j'ai finalement conservé l'avantage. Vincent a poursuivi sur cette belle dynamique, que je me suis ensuite chargé de



À l'issue des trois heures, fiabilité et régularité ont permis à Vincent Beltoise et notre "reporter" de s'immiscer entre les CSR 260 de Vincent-Vialenx et Martinez-Cordel.

TECHNIQUE

MOTEUR	4 cylindres Ford Duratec (longitudinal avant)
Type (position)	(longitudinal avant)
Cylindrée (cm³) (allègement x course)	1999 (67,5 x 83,1)
Puissance max (CV) (à 1/min)	175 à 7000
Couple max (en daN.m) (à 1/min)	NC
TRANSMISSION	
Mode	Aux roues arrière
Boîte de vitesses	Caterham 6 vitesses
Différentiel	Autobloquant
CHASSIS	
Type	Tubulaire avec panneaux en aluminium
DIMENSIONS	
Longueur (Pneumatique) (mm)	3200 / 1600 / 1120 (avant/moyen/arrière)
Pneumatiques	13 pouces (8" avant, 8" arrière)
POIDS	
Constructeur (kg)	515
PERFORMANCES *	
Vitesse max (km/h)	225
0 à 100 km/h	4,5
BUDGET	
Prix de base (euros) TTC	44 000

*Données constructeur

BON À SAVOIR

La Super light R300 est disponible à 44 000 € TTC hors option, prête à rouler sur circuit comme sur route puisque sont fournis siège, harnais, phares, silencieux, homologué, etc. Elle est livrée avec la boîte 6 et ses rapports courts, pont autobloquant, suspension Superlight 400, disques et étriers AP Racing, répartiteur de freins.

volant extractable, jantes 13 pouces, arceau courses, coupe battée, extincteur et sièges réglables.
Contacts : Caterham Competition France, 524 chemin Mas leard, 30720 Les Tavernes. Tél. : 04 66 83 88 17. Fax : 04 66 83 83 04. Mail : christine@caterham.fr Internet : www.caterham.fr