

Dodge Challenger Concept 2006 : retour du « Muscle car »

Un concept audacieux qui remet au goût du jour la mythique « Pony Car » des années 1970

En créant le nouveau concept Dodge Challenger, les designers Chrysler du studio Pacifica savaient qu'ils devaient capitaliser sur l'héritage de la marque.

Ils savaient aussi qu'ils n'avaient pas le droit à l'erreur.

Leur défi était de taille : il leur fallait développer un coupé musclé basé sur la plate-forme de la Chrysler 300, doté de son légendaire moteur HEMI®. Les designers ont donc réfléchi à plusieurs options, et plus particulièrement pour la marque Dodge, dont l'image, synonyme d'audace et de robustesse, correspondait tout à fait à un tel projet : l'idée de raviver la célèbre Challenger s'est donc rapidement imposée.

Enthousiastes, ils ont d'abord dressé une rapide liste des attributs essentiels d'un « muscle car » : américain jusqu'au bout des roues ; moteur surpuissant ; lignes épurées et racées ; prises d'air agressives sur le capot ; et carrosserie rutilante au graphisme audacieux.

« La Challenger s'inspire du modèle original, véritable icône des années 1970 », dit Tom Tremont, vice-président Advanced Vehicle Design. « Le modèle de 1970 est le plus recherché par les collectionneurs, mais au lieu de se contenter de refaire la même voiture, les designers ont essayé de recréer la Challenger telle que les gens se la représentent dans leur souvenir—sans les imperfections des anciennes voitures,

comme par exemple les pneus inaccessibles « cachés » sous la carrosserie, le long porte-à-faux avant et la finition parfois approximative. Comme pour tous les bons souvenirs, on ne garde que le positif et on oublie le mauvais. »

« Nous voulions que ce *concept car* évoque tous ces bons souvenirs...Tout ce que la Challenger représentait pour les gens, et plus encore. »

« Pendant le développement du concept », explique **Michael** Castiglione, responsable du design extérieur, « nous avons amené une vraie Challenger de 1970 dans le studio. Pour moi, cette voiture symbolise l'ère la plus passionnante du design automobile. »

Il était capital pour l'image de la voiture de trouver les bonnes proportions. Le concept Challenger repose sur un empattement de 2945 mm, soit 152 mm de plus que l'originale. Mais sa largeur a été rallongée de 51 mm, ce qui lui donne une personnalité plus puissante, plus résistante et plus affirmée.

La ligne latérale – appelée ligne de « poussée » par les designers — est rehaussée. Elle court horizontalement le long de l'aile et de la portière avant de se cabrer sur la roue arrière.

Le haut et le bas de caisse se rencontrent et se fondent le long de cette ligne qui conserve une once de la rondeur de l'originale.

« Nous voulions rester authentiques », explique M. Castiglione, « Nous avons utilisé des lignes simples, minimales, tout en prenant soin de conserver les bonnes proportions. »

Les jantes chromées à 5 rayons de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière sont assorties au bas de caisse, ce qui donne à la voiture une allure puissante et musclée. Pour accentuer le côté « musclé », les designers ont élargi le bouclier arrière.

L'une des caractéristiques du modèle original que les designers voulaient conserver était la largeur exceptionnelle des extrémités avant et arrière. Pour ce faire, ils ont rehaussé les voies avant et arrière de 1626 et 1651 mm, au final plus larges que sur les modèles 300 et même plus larges que le modèle de 1970. Afin d'obtenir le long capot horizontal voulu par les designers, le porte-à-faux avant a aussi été rallongé.

Le capot et le coffre du concept Challenger sont plus hauts que sur le modèle de 1970, de façon à relever et mettre en valeur le design avant et arrière. On retrouve sur le capot les emblèmes Dodge : calandre « crosshair » et logements horizontaux imposants des quatre phares avants. Disposés en diagonale, les feux extérieurs sont saillants, tandis que les feux intérieurs sont légèrement en retrait. Les néons du module de feux arrière sont encastrés dans le même type de logement qu'à l'avant. Les cerclages des feux sont tous en fibre de carbone. Comme sur la Challenger originale, les extrémités de la voiture sont marquées par de fines lampes rectangulaires.

Les pare-chocs sont épurés (pas de protections) et peints, en harmonie avec la teinte de la carrosserie. « C'est quelque chose que nous aurions adoré avoir sur la Challenger originale », raconte Jeff Godshall, qui était encore jeune designer extérieur au studio Dodge à l'époque de la création de la première Challenger, « mais nous étions limités

technologiquement. Avec le concept Challenger, les designers du Studio Pacifica sont capables de réaliser exactement ce dont nous rêvions. »

Le capot est aussi racé que l'original, avec ses deux échancrures en diagonale, mais avec en plus deux prises d'air fonctionnelles à valve-papillon. Le design a été conçu de façon à mettre en valeur la modernité des techniques de fabrication utilisées, et ce qui ressemble à des bandes de voiture de compétition correspond en fait à la partie visible de la fibre de carbone qui constitue le capot.

Le concept Challenger est une véritable voiture quatre places : « On peut s'asseoir sur la banquette arrière », précise M. Castiglione. Comparé à l'originale, les surfaces vitrées sont plus grandes, le pare-brise et la lunette arrière plus hermétiques, et les vitres latérales plus étroites. Autre détail dont les designers de la première Challenger avaient rêvé : il n'y pas de moulures latérales. La voiture est une véritable deux portes avec toit amovible (pas de pilier central) : la ceinture de caisse court jusqu'à la glace de custode arrière.

Avec ce type de voiture, on aurait pu s'attendre à des détails tels qu'un bouchon de réservoir type compétition, une ligne surbaissée, une lunette arrière teintée et des bandes latérales imposantes, mais les designers ont eu le sentiment que ces accessoires auraient juré avec la ligne de la carrosserie. Mais heureusement, on retrouve quand même, nichés sous le pare-chocs arrière, les deux incontournables embouts rectangulaires du double échappement.

Comparé au vif coloris Orange Pearl de l'extérieur, l'intérieur semble bien sage : un noir passe-partout relevé par des tons argentés brillants et des bandes orangées sur les sièges arrières. « Le modèle de 1970 avait été conçu pour faire rêver, nous voulions donc « capter » l'esprit de cette voiture, mais avec une approche plus contemporaine au niveau des surfaces, des matériaux et des textures », explique Alan Barrington, responsable du design intérieur. Comme dans l'originale, le tableau de bord est surélevé et se compose de trois compteurs analogiques circulaires insérés dans un cadran trapézoïdal.

« Nous avons conçu les compteurs centraux de façon à ce qu'on ait l'impression d'avoir le nez directement dans les cylindres du moteur », précise M. Barrington. Sur le plateau extérieur, on trouve un autre compteur circulaire plus grand, qui est en fait un ordinateur de bord, permettant au conducteur de connaître la vitesse de pointe maximale, le temps et la vitesse au quart de mile (402 mètres) ainsi que la vitesse de pointe pour chaque rapport.

L'imposant volant en cuir avec ses branches chromées et sa colonne de direction « ajourée », n'est pas sans rappeler le volant du modèle original. La console centrale, entièrement axée sur le conducteur, intègre une boîte manuelle à six vitesses dont le levier, bien en main, est idéal pour maîtriser sereinement les changements de vitesse brusques et rapides, à toute la poigne d'un revolver.

Puisque la Challenger fut la première voiture à avoir des panneaux de portière moulés par injection (pratique depuis devenue courante), une attention toute particulière a été apportée aux portières.

Même si la partie plate du siège baquet de la Challenger originale n'offrait pas l'appui nécessaire pour une conduite agressive, les sièges avant du concept Challenger revendiquent des armatures massives, presque similaires à celles des fameuses Dodge SRT. Les plis horizontaux des sièges leur donnent un air très « seventies ».

Repensé, retravaillé, avec de nouvelles proportions et un nouveau design, le concept Challenger réinvente le « muscle car », avec un coupé musclé alimenté par un moteur HEMI ®.

Dodge Challenger 2006 – Caractéristiques

Longueur :	5024 mm
Empattement :	2946 mm
Porte-à-faux avant :	991 mm
Largeur :	1997 mm
Hauteur :	1442 mm
Contact au sol, Avt/Arr:	1626/1654 mm
Couple :	799 mm

Coloris :
Extérieur : Challenger Orange
Intérieur : Black

Principales performances

0-96 km/h:	4.5 secondes
Distance de freinage sur 402 m :	13 secondes
Vitesse maximale :	280 km/h

Transmission et Suspension:

Motorisation :	6.1L Hemi (425ch)
Boîte de vitesse :	propulsion, boîte mécanique 6 rapports
Suspension:	bras court/long indépendant

Dimension pneu avant : P255/45R20	738 mm
Dimension roue : 20"X 9"	

Dimension roue arrière : P265/40R21	756 mm
Dimension roue : 21"X 10"	