

El Prototipo Dodge Challenger 2006 Exhibe Puro Músculo

Este audaz prototipo es un pura sangre que rescata la tradición de los “Pony Car” de la década de los 70.

Los diseñadores del Estudio West Coast Pacifica perteneciente al Grupo Chrysler sabían que para crear el nuevo prototipo Dodge Challenger tenían una rica tradición en la que basarse. Y también sabían que tenían la obligación de “hacerlo muy bien”.

Para desarrollar este coupé de altas prestaciones y emocionante estilo, los diseñadores exploraron una gran variedad de opciones, finalmente se decantaron por la avanzada plataforma de tracción trasera LX del Grupo Chrysler y su afamado motor HEMI®, dos alternativas muy apropiadas para situarse en línea con la audaz imagen de prestaciones de la marca Dodge.

Acto seguido, confeccionaron una “lista corta” de los atributos esenciales de un “muscle car”: distintivamente americano, alta potencia, líneas puras y minimalistas y un agresivo frontal, todo ello envuelto por unos colores y motivos gráficos atrevidos.

“El Challenger se inspira en aquel primer modelo de 1970, el icono de la serie”, dijo Tom Tremont, Vicepresidente de Diseño Avanzado de Vehículos. “El modelo de 1970 es el más buscado por los coleccionistas. Pero en vez de recrear simplemente aquel coche, los diseñadores se propusieron construir el Challenger que la mayoría de los aficionados tiene en mente. Analizado hoy, aquel vehículo mostraba ciertas imperfecciones, como las ruedas escondidas, un largo voladizo delantero y encajes de los paneles de la carrocería no del todo precisos. Al igual que pasa con todos los recuerdos agradables, tendemos a recordar lo bueno y a olvidar lo malo. Queríamos que el prototipo evocara todos los recuerdos positivos... todo lo que pensamos que era el Challenger y mucho más”.

Micheal Castiglione, jefe del diseño exterior, comenta “Durante el desarrollo del prototipo llevamos un auténtico y real Challenger de 1970 al estudio. Para mi, este coche simboliza la época más apasionante del diseño automovilístico”.

Conseguir las proporciones adecuadas fue la clave para lograr la imagen deseada. El prototipo Challenger tiene una distancia entre ejes de 2.946 mm (116”), es decir, 15,24 cm

(6") más larga que la del Challenger de 1970. Sin embargo, su anchura es 5 cm (2") mayor, lo cual aporta al prototipo una imagen fuerte e impactante.

La característica línea lateral, denominada por los diseñadores "línea de empuje", está más elevada y transcurre horizontalmente por la aleta delantera y la puerta para elevarse justo sobre la rueda trasera. Las superficies superiores e inferiores de la carrocería atraviesan y cruzan visualmente esta línea que resulta un evocador susurro de las profundas superficies del Challenger original.

"Queríamos ser puristas y dar un tratamiento sencillo y minimalista a las líneas para que todo quedara perfecto", añade Castiglione.

Las llantas cromadas con diseño de cinco radios tienen un diámetro de 20" en el eje delantero y de 21" en el trasero. Y al estar enrasadas con la carrocería, subrayan la poderosa y musculosa apariencia de un ganador impaciente por desafiar al mundo. Los pasos de ruedas se perfilan sutilmente por encima de los neumáticos y el trazo de las ventanas traseras enfatiza lateralmente el carácter de musculoso icono.

Una de las características clave del Challenger original que los diseñadores deseaban preservar era la imagen excepcionalmente ancha tanto del frontal como de la trasera. Para ello, aumentaron las vías delantera y trasera hasta los 1.625 y 1.651 mm (64 y 65") respectivamente, unas cifras incluso mayores que las del modelo de 1970. Para posibilitar un capó de gran longitud, algo que los diseñadores consideraban esencial, el voladizo delantero también se prolongó.

Tanto el capó como el maletero del prototipo Challenger son más elevados que en el modelo de 1970. El frontal integra la típica parrilla con la cruz de Dodge y cuatro faros encastrados profundamente en una cavidad horizontal que subraya la gran anchura del coche. Dispuestos en diagonal, los faros externos están ubicados en una posición más adelantada. En la trasera, se reproduce la cavidad horizontal de plena anchura conjuntada con un neón también de plena anchura. Tanto la parrilla, los faros como los pilotos traseros están integrados en un entorno de fibra de carbono. Al igual que en el modelo original, los estrechos intermitentes rectangulares marcan los extremos del coche. Los despejados paragolpes deliberadamente no incluyen protectores, muestran el color de la carrocería y están enrasados con ella.

“Esto es algo que nos hubiera encantado hacer en el original Challenger”, dijo Jeff Godshall, quien era un joven diseñador del estudio de carrocerías de Dodge cuando se creó el primer Challenger, “pero la tecnología de entonces no lo permitía. Sin embargo, con el prototipo Challenger, los diseñadores del Estudio Pacifica pueden llevar a cabo lo que nosotros soñábamos entonces para un mundo perfecto”.

El capó recuerda al “capó de altas prestaciones” del original Challenger y sus dos entradas de aire integran dos funcionales tomas de admisión con válvula de mariposa. Ideadas para demostrar las modernas técnicas empleadas en la fabricación, lo que en un primer momento parecen ser unas franjas pintadas, son realmente zonas visibles de fibra de carbono, material con el que se ha realizado el capó.

El prototipo Challenger es un auténtico coche para cuatro ocupantes. “Uno puede sentarse cómodamente en el asiento trasero”, dijo Castiglione. En comparación con el original, el interior es más largo, el parabrisas y la luna trasera están más inclinados y las ventanas laterales son más estrechas. Todas las superficies acristaladas están enrasadas con la carrocería, sin la interposición de molduras, otro rasgo estilístico que los diseñadores de los 70 sólo pudieron soñar. El Challenger original es un genuino dos plazas sin pilar B y con una línea de cintura que asciende hasta la ventana trasera, justo delante del ancho pilar C.

Elementos estilísticos que uno podría esperar, como la tapa del depósito de gasolina tipo competición, las abrazaderas externas de sujeción del capó, la luneta trasera tipo persiana y las agresivas franjas laterales, no pasaron “el corte”. Los diseñadores juzgaron que estos elementos podrían distorsionar la pureza de la carrocería. Pero eso sí, bajo el paragolpes trasero aparece de forma orgullosa una doble salida rectangular del escape.

En contraste con el exterior de brillante color Naranja, el interior muestra un sobrio tono negro con acentos en plata satinado y estrechos remates naranja en los respaldos de los asientos. “Aunque el modelo de 1970 nos sirvió de inspiración y queríamos captar el mensaje de aquel coche, deseábamos expresarlo con superficies, materiales y texturas más contemporáneas”, dijo Alan Barrington, jefe de diseño del interior.

Al igual que en el modelo original, el salpicadero está elevado y se intersecciona en el lado del conductor con un esculpido grupo trapezoidal que contiene tres aperturas alineadas que albergan los relojes analógicos.

“Hemos diseñado las aperturas para los relojes de modo que parezca que uno mira desde arriba los cilindros del motor”, añade Barrington.

Estos orificios están flanqueados por un “reloj” circular más grande que realmente es un ordenador que permite al conductor conocer la velocidad máxima alcanzada, la aceleración y velocidad 0 - 400 metros y la velocidad máxima obtenida en cada marcha.

Con su grueso aro, un embellecedor central circular y radios plateados perforados, el volante de cuero evoca al del Challenger original. La consola de suelo, cuya superficie central está inclinada hacia el conductor, integra la palanca de cambio tipo “pistol grip” que facilita accionar más rápida y ágilmente la transmisión manual de 6 velocidades.

Dado que el original Challenger fue el primer coche en incluir paneles de puertas moldeados por inyección, algo ahora común, las puertas fueron objeto de una atención especial. “Imaginamos que el panel de la puerta era una hoja de aluminio cubierta por un material de goma oscura”, comenta Barrington. “Luego cortamos esta hoja para crear una cavidad trapezoidal plateada para el apoyabrazos”.

A diferencia de los asientos tipo baquet del original Challenger que no ofrecían mucho apoyo en conducción deportiva debido a su sección plana, los asientos delanteros del prototipo Challenger integran generosos acolchados y resultan parecidos a los asientos de los afamados Dodge SRT. Las costuras horizontales en la tapicería son otro detalle que recuerda el estilo de los años 70.

Repensado, retrabajado, reproporcionado y rediseñado, las líneas del prototipo Challenger 2006 constituyen hoy un homenaje al coupé americano de altas prestaciones. Y su motor HEMI® es heredero directo de los propulsores que impulsaban a aquellos impresionantes “muscle car”.

DODGE CHALLENGER 2006 – ESPECIFICACIONES

Dimensiones

Longitud:	5.024 mm
Distancia entre ejes:	2.946 mm
Voladizo delantero:	991 mm
Anchura:	1.997 mm
Altura:	1.442 mm
Ancho de vías, eje delantero / trasero:	1625,6 / 1.653,5 mm
Distancia a nivel de las caderas entre las plazas delanteras y traseras:	799 mm

Grupo propulsor y suspensión

Motor:	6.1L HEMI®
Potencia	425 CV @ 6.000rpm
Par motor	570 N•m (420 libra pie) @ 4.800 rpm
Tracción:	Trasera
Transmisión:	Manual de 6 velocidades
Suspensión:	Independiente, con brazos cortos/largos (SLA)

Neumáticos y llantas

Neumáticos delanteros:	P255/45R20	738 mm
Llantas delanteras:	20 x 9"	
Neumáticos traseros:	P265/40R21	756 mm
Llantas traseras:	21 x 10"	

Prestaciones estimadas

Aceleración 0-96 km/h:	4,5 seg.
Frenada 96-0 km/h:	40,5 metros
400 m salida parada:	13 seg.
Velocidad máxima:	280 km/h
Autonomía:	485 km