

Essai - Chevrolet Camaro : La sportivité vue de l'Amérique

Après quelques années à regarder par dessus l'Atlantique, Chevrolet propose enfin une version européenne de son modèle « virile ». Est-ce que cette « bête » s'adapte au Vieux Continent? Est-ce que sa forme provoque la peur chez les plus de 30 ans? Verdict après quelques centaines de kilomètres en plein hiver...



- V8, 6'126 cm³
- 405 CV à 5'900 t/min
- 556 Nm à 4'300 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 1'795 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'837 x 1'917 x 1'360
- Conso. mesurée : 13.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 304 g/km (G)
- dès CHF 52'400.-, modèle essayé: CHF 53'050.-

Texte et photos : Tony da Silva

Présentée en 2006, la Camaro cinquième génération a tout de suite marqué les

esprits. Malheureusement indisponible sur le marché européen pendant des années, il aura fallu attendre fin 2011 pour que la marque daigne distribuer son modèle sur le Vieux Continent. A la veille d'un restyling, nous vous proposons un essai complet de ce véhicule hors normes !

Grâce à l'apparition du prototype dans le film « Transformers » en 2007, le public a rapidement été emballé par cette voiture aux lignes acérées et sous testostérone. A l'époque, j'avais essayé un modèle importé et c'est avec plaisir que je retrouve un modèle officiel afin de mieux jauger les intentions du constructeur pour notre marché.

A l'extérieur

Rien de bien différent par rapport au modèle américain ou plutôt, toujours aussi original ce dessin. Des formes et des lignes franchement un peu torturées donnent à ce véhicule un côté totalement unique et original. Avec des ailes arrière élargies, un capot boursouflé et une face avant terriblement agressive, rien dans la production actuelle ne ressemble à cette voiture ! Et c'est certainement ce qui fait qu'on aime ou déteste cette voiture. Personnellement, je lui trouve un côté totalement rageur avec une présence hors norme. Très clairement, il est utopique de vouloir passer inaperçu car en plus de cette ligne originale, il faut compter sur des dimensions impressionnantes pour un coupé : 4.83 mètres de long, 1.91 mètre de large et le tout culminant à 1.36 mètre du sol. Ajoutez à ça des jantes munies de cinq branches en 20 pouces et vous voilà prêt pour n'importe quelle soirée sur le parking d'un centre commercial ou devant votre McDonald's préféré.

Globalement, ce que j'ai pu remarquer à bord de cette voiture, c'est que les badauds vous jettent des regards teintés d'envie alors que la gente féminine porte un regard effaré sur votre humble essayeur. Bref, comme je le disais, ce « Pony Car » ne laisse pas indifférent et en fonction des circonstances, il faudra être stoïque quand les regards seront suivis d'un hochement de tête réprobateur.

A l'intérieur

Les gigantesques portes permettent un accès aisé aux places avant alors qu'il faut

un peu plus de contorsion pour se glisser dans les sièges arrière. Malgré des dimensions délirantes, ce coupé - comme bon nombre d'entre eux - ne laisse que peu de place aux deux passagers arrière, mais l'essentiel n'est pas là. Au poste de pilotage, ce qui marque à nouveau, c'est que les designers ont opté pour quelque chose de différent car dans l'ensemble, je lui trouve un côté rétro mais en même temps, un peu futuriste. La faute est probablement à mettre sur cette grande planche de bord qui semble coulée d'une pièce dans le plastique. Pire, à l'exception d'un panneau de porte différent, tout ou presque est basé sur la même texture et le même coloris ce qui, forcément, alourdi l'ensemble et le rend un peu morne.

Ceci dit, l'instrumentation est claire et bien agencée, y compris les différents compteurs et autres jauges qui donnent toutes les informations utiles au conducteur. Mieux, le grand écran tactile est très facilement manipulable et toutes les commandes sont facilement accessibles. Synchroniser son smartphone est une simple formalité même si ma liste de contacts semble trop importante pour l'ordinateur de bord.

Dans l'ensemble, les sièges offrent une bonne assise même si pour une voiture typée sport on est encore loin d'un baquet. Mais le cuir est d'assez bonne facture. La qualité d'assemblage est en hausse par rapport aux premiers véhicules importés mais reste tout juste suffisante vis-à-vis des standards européens. Enfin, le coffre offre un espace appréciable de 384 litres même s'il n'est pas facilement accessible à cause d'une ouverture étriquée... et puis les sièges arrière se rabattent d'une pièce ce qui laisse la possibilité d'embarquer des skis (pas si fou que ça d'aller skier en Camaro) ou autres.

Sous le capot

Bien entendu, c'est là que se trouve tout l'ADN de cette voiture qui, avec la boîte automatique, est livrée munie du bloc moteur baptisé L99 (LS3 pour la version manuelle). A plus d'un titre, ce moulin apporte un lot important de nouveautés pour du Made in U.S.A. ; mais avant de plonger dans les détails, il faut déjà parler de son pedigree et ça commence avec la taille ! Complètement délirant sur nos terres, le moteur s'articule autour de 8 cylindres en V d'une cylindrée totale de 6.2 litres. Il offre une puissance de 405 CV (30 de moins qu'avec la boîte

manuelle) à 5'900 t/min ainsi qu'un couple impressionnant de 556 Nm à 4'300 t/min.

Au-delà des chiffres, il est intéressant de noter une série d'améliorations comparées à l'ancienne génération : un alésage plus important (10.15 cm), des culasses revues pour un meilleur remplissage, des pistons de plus grand diamètre, un calage de la distribution plus performant (adoption du calage variable), des soupapes modifiées avec des culbuteurs d'admission décalés et un collecteur d'admission à haut débit avec des injecteurs de carburant plus généreux.

Enfin, au-delà de tous ces progrès, il est important de noter que grâce au « Active Fuel Management » le moteur peut tourner automatiquement sur 4 cylindres quand il n'est pas trop sollicité et ainsi permettre une économie substantielle de carburant (7.5% selon Chevrolet).

Bien entendu, sur mon modèle d'essai, le tout est couplé à une boîte automatique à 6 rapports de dernière génération appelée Hydra-Matic 6L80 avec un pontage du convertisseur pour le verrouillage mécanique. Ce système est livré en standard avec des palettes fixées derrière le volant et bonne surprise, elles sont bien disposées et leur toucher est agréable. Même si j'ai eu quelques doutes au départ, l'ensemble est très cohérent et permet de ne pas trop regretter une boîte à double embrayage.

Au volant

Il est temps de passer à l'essentiel, soit la conduite et les ressentis que j'ai eus sur plusieurs centaines de kilomètres. A l'époque, j'avais trouvé le véhicule d'importation mal adapté à nos routes mais ici encore, Chevrolet a consenti des efforts pour que les impressions soient en adéquation avec les attentes d'un client européen.

Pour commencer, les suspensions FE4 ont été spécialement développées pour le marché européen et très clairement, dès les premiers tours de roue, j'ai immédiatement eu un meilleur ressenti aussi bien sur la fermeté que sur les sollicitations latérales. C'est donc tout naturellement que j'ai commencé à me caler dans mon siège, passer le sélectionneur de vitesses sur la position

« manuel » et descendu un ou deux rapports pour me laisser aller sur les virolets que je connais bien. Avec ce couple de camion, pas besoin de beaucoup jouer avec les palettes sur un parcours très sinueux et encore moins sur un tracé où il sera difficile, pour ne pas dire dangereux, de dépasser les 80km/h. Ce premier test avec une voiture qui flirte avec les 2 tonnes et qui bénéficie d'un moteur énorme avec beaucoup d'inertie n'est pas très convaincant. Le tout est un peu trop démesuré pour des petites routes qui mettent surtout en défaut ou en exergue l'agilité d'une voiture. Par contre, dès qu'on aborde des nationales avec de grands virages, l'ensemble est beaucoup plus cohérent. Les reprises grâce au couple sont aisées voire enivrantes, les freinages sont francs même si là encore, le poids est important et surtout, les accélérations en sortie de virage sont continues et douces car le moteur délivre la puissance et le couple de façon très linéaire dans un son rauque mais assez contenu malheureusement. Enfin, malgré mon à priori, la boîte automatique s'est montrée à la hauteur en mode séquentiel en offrant même des rétrogradages gratifiés de petits coups de gaz et une vitesse de passage excellente vu la technologie utilisée.

Bref, vous l'aurez compris, ce « pony » aime les grandes routes avec des grands virages. J'ai trouvé les 405 chevaux un peu timides et surtout, très assoiffés avec une consommation moyenne de 13.5l/100 pour 70% d'autoroute. Pour que la cavalerie se déchaîne, il faut monter dans les tours et ne pas hésiter à bien écraser la pédale d'accélérateur afin d'avoir un influx d'adrénaline équivalent à la montée de l'aiguille des compte-tours ! Ceci dit, une petite recalibration de l'accélérateur serait la bienvenue même si la volonté est probablement de ne pas trop ouvrir les vannes d'essence lors de déplacements conventionnels. A l'exception de ce détail, la voiture distille un véritable plaisir et on est rapidement dans des vitesses répréhensibles.

Verdict

L'essai se termine et mon jugement est mitigé car fondamentalement, cette voiture est surtout à son aise lors de déplacements loisirs. En d'autres mots, vu l'encombrement, elle n'est pas très pratique en ville et sa consommation mettra à mal n'importe quel pendulaire... et je ne parle même pas des taxes et autres impôts sur ce type d'engin.

Ceci dit, pour un conducteur à la recherche d'une voiture originale, avec du caractère et qui offre des sensations enivrantes, c'est un choix à considérer d'autant plus que par rapport à des marques européennes, tout ou presque est inclus ! L'excellent affichage tête haute, l'écran interactif, intérieur cuir, sièges électriques, caméra de recul, système Hi-Fi Boston 9 haut-parleurs, régulateur de vitesse, système USB/Bluetooth, climatisation, contrôle de pression des pneus, etc.

En conclusion, à CHF 52'400.- pour la version automatique ou CHF 49'900.- pour la manuelle, l'affaire est attractive vis-à-vis de véhicules européens offrant des prestations similaires. Toutefois, d'un point de vue compétitivité, je me demande si cette Camaro voyage en première classe pour rejoindre notre continent car au change du jour, elle se vend CHF 35'000.- aux USA. Dommage d'avoir été aussi gourmand car la voiture, à la veille d'une mise à jour pour 2014, aurait pu être un peu plus attrayante... et je conseille d'en parler à Madame avant d'acquérir cette Américaine car l'image qu'elle véhicule pourrait vous valoir des problèmes de cohabitation.

Prix et options - Chevrolet Camaro Coupé

Prix de base : CHF 52'400.-

Bandes blanches : CHF 650.-

Prix TOTAL : CHF 53'050.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Chevrolet Suisse SA pour le prêt de cette Chevrolet Camaro Coupé.

A lire aussi

Nouveauté - Chevrolet Corvette Stingray (C7)

Genève 2012 - Chevrolet Concepts Code 130R et Tru 140S

Présentation - Chevrolet Concepts Code 130R et Tru 140S

Nouveauté - Chevrolet Volt

Chevrolet Mi-ray





















