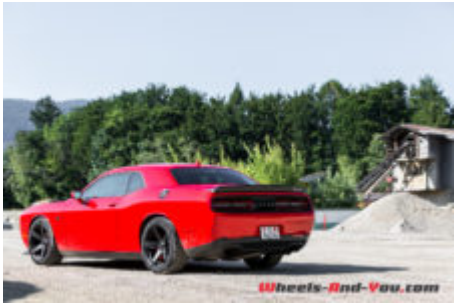
Essai – Dodge Challenger SRT Hellcat : Au diable la raison !

Modèle mythique des années 70, la Dodge Challenger a été remise au goût du jour il y a un peu plus de 10 ans. Plus récemment elle a été officiellement importée en Suisse et aujourd'hui Wheels And You a finalement pu en prendre les commandes. Question de ne pas faire dans la dentelle, on a goûté directement à la version la plus bestiale disponible dans notre pays, la Challenger SRT Hellcat.

- V8, essence, compresseur, 6'166 cm^3
- 717 ch à 6'000 t/min
- 881 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 320 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.6 sec.
- Poids : 1'887 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'023 x 1'923 x 1'449
- Conso. mesurée : 16.46 l/100 km
- Emissions CO_2 : 370 g/km (G)
- dès CHF 100'800.-,mod.essayé : CHF 100'800.-

Texte : Sébastien Morand / Photos et vidéo : François Cuany

Que l’on soit adepte ou pas, la Muscle Car à la sauce US reste un objet incontournable de l’automobile. Corvette, Mustang et Camaro sont des noms qui vous parlent, Challenger peut-être un peu moins. Pourtant, dès qu’on l’aperçoit, pas moyen de détourner le regard, cette Dodge dégage quelque chose d’envoûtant. Après une dizaine de jours à son volant, je vous fais part de mes impressions.



A l’extérieur

Comme je le disais en préambule, difficile de ne pas remarquer cette Challenger. D’une part notre modèle d’essai arbore une teinte « TorRed » plutôt visible, et en plus l’engin affiche des dimensions très généreuses avec 5 mètres de long et presque 2 mètres de large.

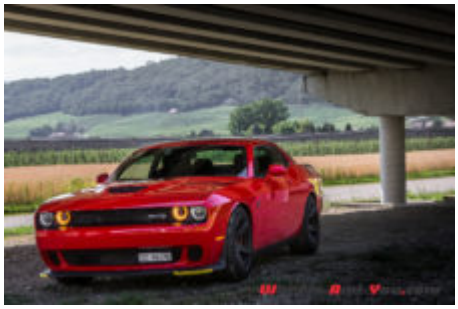
A cela vous rajoutez quelques attributs spécifiques à la déclinaison Hellcat, des jantes noires et surtout les feux de jour qui s’allument en orange. C’est clair, je ne vais pas pouvoir me la jouer discret en compagnie de cette sculpturale américaine. Bon, ça aurait pu être pire encore, elle aurait pu être habillée du kit WideBody. Presque dommage qu’elle ne l’ait pas d’ailleurs, car autant jouer la carte de la provocation à fond.

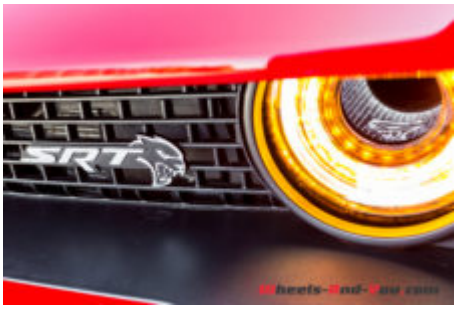
Imposante deux portes au format tricorps, cette « nouvelle » Challenger reprend les lignes de son illustre ancêtre apparue en 1970. Il faut reconnaître que les

designers Dodge ont bien su conserver la bestialité du modèle en gardant les codes stylistiques de base, tout cela en l'adaptant à notre époque.

Pour ma part, j'aime beaucoup ce look extrême avec notamment un capot moteur très agressif. Aidée de la signature lumineuse orange, cette Dodge se trace facilement un chemin sur l'autoroute. Sans que vous ayez besoin d'arriver vite ou devoir lécher le pare-choc de la voiture qui vous précède, cette dernière se rabat avant même que vous n'ayez pu l'espérer.

Lancée en 2008, la troisième génération n'a pas vraiment évolué depuis, il y a juste eu un restylage en 2015 qui est toujours d'actualité sur notre voiture de test. Reste qu'en comparaison d'une version normale, cette mouture SRT Hellcat arbore une identité très affirmée.



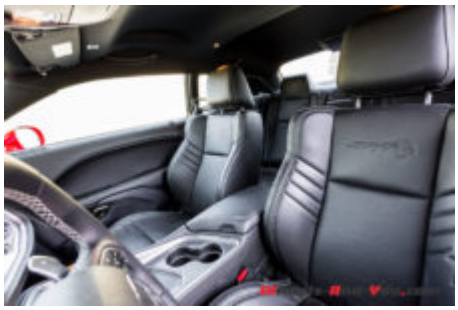


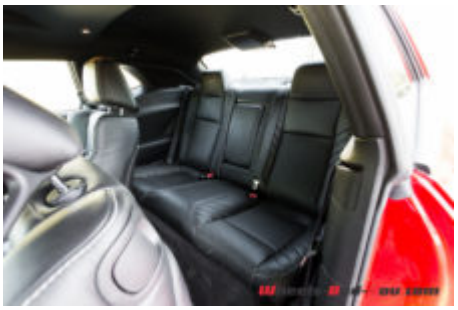
A l'intérieur

Lorsque je découvre l'habitacle, je suis un peu moins enthousiaste. On retrouve un intérieur assez simple, sans grande finesse, en fait ce qu'il y a habituellement dans les voitures américaines. Quelques plastiques durs, du faux carbone et des éléments pas très valorisants sont au menu, ce n'est pas ma tasse de thé. Il n'y a pas de miracle, c'est leurs standards et on est loin des voitures européennes. Néanmoins, ce n'est pas vraiment pour pour cela qu'on craque pour une Muscle Car et le bon gros V8 qui se cache sous le long capot devrait vous faire oublier cette finition.

A l'inverse, l'équipement est ultra complet et sur cette Hellcat la seule option proposée c'est le toit ouvrant. A ce jeu, les constructeurs américains sont les plus forts, pas de raison de se compliquer la vie, on met tout de série et c'est une bonne chose.

Malgré une garde au toit assez basse et des fenêtres de petite taille, l'espace à bord est suffisant, même les passagers arrière seront confortablement installés. Là aussi la norme est différente, le confort est de mise, vous pouvez avaler les kilomètres en toute quiétude. Pas de souci à se faire non plus pour vos bagages, les 459 litres du coffre vous permettent de déplacer facilement deux cadavres. Ah non, ça c'est dans les films, mais cela conviendra bien pour plusieurs grandes valises.





Sous le capot

Pièce maitresse d'une Muscle Car, son moteur ! Pour le coup, cette Challenger SRT Hellcat n'est pas en reste avec un V8 6.2 compresseur qui développe 717 ch à 6'000 t/min pour un couple camionesque de 881 Nm à 4'000 t/min. Tout cela est transmis sur les roues arrière exclusivement, via une boite automatique 8 rapports. Ça promet des sacrées sensations et quelques traces noires sur le bitume.

A noter qu'il existe un mode ECO limitant la puissance à 500 ch. La seconde clé peut d'ailleurs être paramétrée pour bloquer la voiture dans cette configuration. Assez pratique pour les Etats-Unis où il est courant de confier son véhicule au valet de parking. Ça peut aussi l'être si vous laissez la bête dans les mains de vos enfants, voire de votre conjoint(e), qui ne seraient pas habitués à une telle armada de chevaux. Car croyez-moi, ça déménage sérieusement lorsqu'on écrase l'accélérateur !

Un détail futile pour les passionné(e)s qui s'intéressent sérieusement à cette

Challenger SRT Hellcat, mais afin de proposer comme d'habitude un essai complet, j'ai quand même mesuré la consommation de l'engin. Sur les presque 1'500 km parcourus, j'obtiens une moyenne de 16.46 l/100km, ce qui reste relativement acceptable vu que nous avons bien exploité l'auto. Tout comme le fait que je n'ai quasiment jamais utilisé le mode ECO, sauf sur les longs trajets autoroutiers. D'ailleurs, sur ce type de parcours, l'ordinateur de bord m'a gratifié d'un très honorable 11 l/100km laissant présager une consommation presque honorable du moment qu'on garde le pied (très) léger.

Au volant

Les premiers kilomètres s’abordent avec prudence tant la Challenger prend de la place sur la chaussée. En fait c’est surtout nos routes qui ne sont pas vraiment adaptées aux voitures américaines. Toutefois, une fois les extrémités de l’auto bien assimilées, la prise en main se fait assez facilement. Les commandes sont douces et tant qu’on ne titille pas la pédale des gaz, cette Hellcat donne l’impression d’être aussi sage qu’un petit chaton.

Je quitte Lausanne et, au moment de m’engager sur l’autoroute, je ne peux m’empêcher de descendre un rapport et d’accélérer franchement. Je ne suis pas déçu, me voilà catapulté vers l’avant avec en prime un peu de gomme abandonnée sur l’asphalte et un léger dandinement du train arrière. Pas de doute, c’est une véritable Muscle Car, il faut bien la tenir sous peine d’en perdre le contrôle. Surtout je rigole bêtement tout seul tant l’effet est surprenant. Une fois la vitesse de croisière atteinte, le loup se transforme en agneau et je régate en toute quiétude, parfaitement installé au volant.

Conscient que les tracés sinueux ne seront pas le terrain de jeu favori de cette Challenger, je m’aventure quand même en direction du Mollendruz, puis du Marchairuz. Le premier col propose une route assez large avec des longues enfilades. Malgré une suspension pas assez ferme, la Challenger s’en sort pas trop mal et grâce à la puissance du moteur, un rythme relativement soutenu est totalement envisageable.

Dans les virages plus serrés du second col c’est une autre affaire. Les freins sont mis à rude épreuve et le roulis est bien présent. Par contre, en jouant franchement avec l’accélérateur, il y a moyen de passer les épingles assez brutalement. Certes, la méthode n’est pas vraiment politiquement correcte.

De retour en plaine, je profite du confort de cette Challenger et surtout de sa puissance qui vous permet de bondir très rapidement en un instant. Très amusant comme joujou, avec en prime une sonorité bien présente du compresseur. Ça siffle tellement que bien avant d’arriver à la hauteur de piétons ou de cyclistes, ces derniers sont déjà retournés pour voir qu’est-ce qui se pointe derrière eux. A l’échappement ça glougloute comme une bonne vieille américaine, j’adore !

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Verdict

Pas vraiment raisonnable, voire même pas du tout dans l’absolu, cette Dodge Challenger SRT Hellcat est pourtant assez craquante. Elle incarne parfaitement le mythe de la Muscle Car, bien plus que d’autres voitures américaines. Le fantasme a tout de même un certain prix, puisqu’il faudra débourser un peu plus de CHF 100’000.- pour cette Hellcat.

Si elle vous semble too much, enfin avant tout pour une question de budget je pense, sachez que la Challenger se décline avec un V6 de 309 ch. Proposée dès CHF 47’700.-, c’est une manière plus abordable de goûter au rêve américain. Bon à mes yeux le look ne suffira pas, il faut quand même un V8. Du coup il y a aussi une solution, puisqu’une déclinaison avec « seulement » 492 ch est disponible dès CHF 62’200.-.

<u>Prix et options – Dodge Challenger SRT Hellcat</u>

Prix de base : CHF 100’800.-

Plus Group : CHF 0.-

Alcantara Appearance Package : CHF 0.-

Driver Convenience Group : CHF 0.-

Harman Kardon Audio Group : CHF 0.-

SRT Performance Spoiler : CHF 0.-

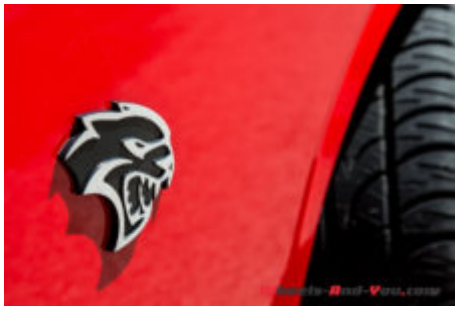
Technology Group : CHF 0.-

Uconnect 4C NAV with 8.4″ Display : CHF 0.-

<u>Prix TOTAL : CHF 100’800.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à AGT Europe Automotive Import SA pour le prêt de cette Dodge Challenger SRT Hellcat, ainsi qu’au garage ZZ Automobiles à Rolle pour leur soutien logistique.



A lire aussi

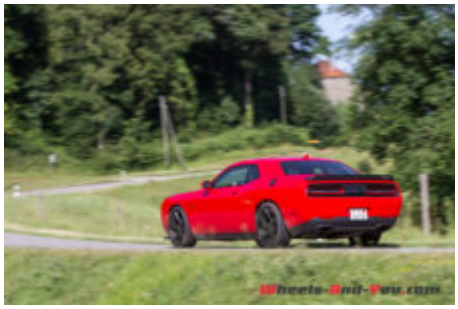
Nouveauté – Ram 1500

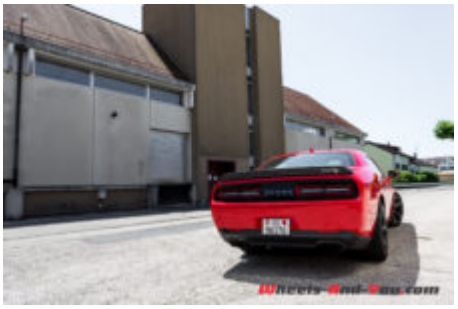
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com