

Le bel âge

A 50 ans, on a parfois envie de voyage, voire d'aventure. Alors pour fêter son demi-siècle, la Camaro traverse les océans pour s'octroyer une virée européenne. Le parcours : Paris-Goodwood, à bord d'une quinquaméricaine qui continue d'avoir les défauts de ses qualités.

PAR SYLVAIN VÉTAUX

Le logo. C'est, avec le sourire, la réponse qu'Al Openheiser, ingénieur en chef du programme Camaro, donne lorsqu'on le questionne sur ce qu'il y a en commun entre cette sixième génération et celle qui la précède. Pourtant, la filiation est évidente. Presque trop, au point qu'on se demande s'il ne s'agit pas simplement d'un replâtrage.

« C'est une voiture entièrement nouvelle », répond le jovial Américain. Dessous, la plate-forme des Cadillac ATS/CTS. Cette dernière étant modulaire, Chevrolet a pu l'adapter à ses exigences. Première d'entre elles, le dynamisme. Rangez les rictus : le constructeur y croit dur comme fer au point que la rivale toute désignée, la Mustang, est régulièrement raillée par l'équipe nous accompagnant. La Camaro serait meilleure partout, point barre.

Pour transformer une ATS en Camaro, l'équipe a commencé par élargir les voies. « Nous voulions avant tout optimiser les performances en virage et cela va de pair avec ces élargissements », précise Al. Cela permet à la Camaro d'être montée sur des roues de camion, du 20 pouces, en 285 mm de large à l'arrière. Et, preuve que nous parlons bien de camion : un Scénic est désormais d'office équipé de ce diamètre. Paradoxalement, cette sixième version est pourtant plus rachitique qu'avant. Les fameuses voies ont ainsi été réduites de quelques millimètres et, bizarrement toujours, la voie arrière de la V8 est plus restreinte que celle du modèle turbo.

Quoi, un turbo sur une Camaro ? Pire : il souffle dans les bronches d'un quatre pattes 2 litres de 275 ch. Pour qu'une auto se comporte mieux en appui, il faut aussi la raidir. Dont acte. Les trains roulants sont complètement redessinés par rapport à la cinquième génération (toujours des McPherson et un multibras). Sur le modèle V8, ils sont associés à un amortissement

magnétique, moyennant 2 020 €. Pas une nouveauté, surtout chez Chevrolet qui l'a démocratisé il y a des lustres sur la Corvette, mais cette itération de Magnetic Ride est la dernière en date.

Raide sans excès

Le fonctionnement demeure inchangé : un champ magnétique fait varier la viscosité de l'huile de l'amortisseur, grâce aux particules métalliques baignant dedans, augmentant de facto sa fluidité. La Camaro est plus dure en dessous, elle l'est aussi dessus. La rigidité globale est augmentée de 28 %. La carrosserie est en acier, en alu (le capot) et dans un alliage qu'Al nous vend à la fois moins élastique et plus léger. La panacée, quoi ! Evidemment, quand on évoque le *light is right*, ce n'est pas la Camaro qui vient à l'esprit. Le gain de poids est pourtant de quasiment 100 kg. Et le V8 6,2 litres, emprunté à la Corvette, bénéficie aussi de ce régime. A injection directe, il a droit à la désactivation des cylindres (uniquement en BVA) et développe 453 ch. C'est moins que la mythique grande sœur et cet écart de puissance s'explique par un échappement et une admission revus. La nouvelle Camaro fait tout pareil que la Mustang. Un V8, particulièrement prisé aux Etats-Unis (où elle s'appelle SS, appellation abolie pour des raisons évidentes chez nous) et un 4 cylindres pour faire les yeux doux aux Européens assassinés par une législation affligeante sur les gros cubes. Nous, on les aime bien, ces derniers. Surtout lorsqu'ils sonnent de la sorte. La Camaro est, sur le plan acoustique, le chaînon manquant entre la Mustang qu'elle affronte et la Corvette qu'elle vénère. Du Barry White, bien grave mais velouté, sans les déflagrations au lever de pied. Pour l'agrément, on retrouve le caractère de ces moteurs d'outre-Atlantique. Du couple, il y en a tout le temps (sauf sous 2 500 tr/mn) ▶



En Europe, la Camaro perd
son appellation SS.
Le 6,2 litres est celui de
la Corvette, légèrement
dégonflé à 453 ch.

75

Sport Auto
Septembre 2018



TECHNIQUE

Moteur : **V8, injection directe**
Cylindrée : **6 162 cm³**
Puissance maxi : **453 ch à 5 700 tr/mn**
Couple maxi : **62,9 mkg à 4 600 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels***
Autobloquant/contrôle de trajectoire :
en série/déconnectable
Poids annoncé : **1 659 kg**
L - l - h : **4 784 - 1 897 - 1 340 mm**
Empattement : **2 812 mm**
Pneumatiques AV & AR :
245/40 & 275/35 ZR 20
Carburant : **72 l**
Prix de base/modèle essayé :
47 075€/51 225 €

*8 rapports auto. en option

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **290 km/h**
0 à 100 km/h : **4"6**

**LES PRISES DE CARRE
NE SONT PAS INCISIVES.
LA CAMARO NE SE DÉSUNIT
PAS MAIS DISONS
QUE L'AGILITÉ N'EST PAS
SA VERTU PREMIÈRE.**



76

Sport Auto
Septembre 2016



Plus raide et moins pantouflarde que par le passé, la Camaro pourrait séduire quelques Européens en quête d'originalité. Son rapport prix/plaisir est intouchable.



L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX

Même note que la Mustang pour un coupé, n'en déplaie à Chevrolet, qui lui ressemble beaucoup. La Camaro serait plus agile et efficace. Cela ne nous a pas sauté aux yeux, même si les mouvements parasites sont mieux maîtrisés qu'avant. En revanche, côté son, la Camaro gagne son duel.



une trop brève escapade sur le réseau secondaire de la Somme a permis de mettre en avant quelques traits de caractère. La Camaro a droit à différents modes de conduite et le modèle V8 pousse le curseur jusqu'au programme Track. On le sélectionne presque par réflexe, avant de l'abandonner aussitôt.

Plus que la fermeté de l'amortissement, c'est la lourdeur excessive de la direction qui énerve. Heureusement, via le nouvel écran tactile, il est possible de se concocter une auto à la carte. Pour nous, ce sera mode Sport partout, sauf pour l'échappement (Track). Autre information : malgré ses kilos en moins, les prises de carre ne sont pas incisives. La Camaro ne se désunit pas mais disons que l'agilité n'est pas sa vertu première. Et puisque Chevrolet veut comparer, le train avant de la Mustang paraît plus efficace. Mais comme cette dernière chahute plus en vertical, c'est kif-kif.

Prix presque cadeau

Non, le véritable argument massue de la Camaro, comme la Ford, c'est son rapport prix/performance/équipement/look/originalité. A un peu plus de

46 000 €, cherchez un coupé aux allures de Tex Avery, pourvu d'une dotation à faire grisonner prématurément tous les chefs de produit européens, développant plus de chevaux qu'une Carrera S (qui coûte presque trois fois plus cher à équipement équivalent). Il n'y en a pas ? Tout juste, à part cette fameuse Mustang. Un match s'impose... ■

► mais la montée en régime est aux antipodes des V8 italiens, fussent-ils turbocompressés. Pour résumer, c'est comme un mouvement ETA en horlogerie : une mécanique fiable, qui éblouit plus par sa robustesse que par sa capacité à émouvoir. Mais ce 6,2 litres suffit amplement à distancer la GTi qui aurait l'audace de vouloir renifler votre malle.

En raison des Good Year king size et d'un amortissement piloté qui nous semblait plus confortable sur la Corvette, la Camaro est moins docile que sa rivale de chez Ford pour avaler les kilomètres d'autoroute. Et nous n'avons presque eu que ça entre Paris et Goodwood. Chevrolet a opté pour un étagement très « ricain », que ce soit pour la boîte manuelle, au verrouillage un peu ferme, ou son homologue automatique. Cette dernière, baptisée Hydra-Matic 8L90 est made in GM, et non ZF. On demande à mister Openheiser pourquoi son bébé n'a pas droit à la boîte 10 vitesses qui sévit sous le plancher de la terrible ZL1 (640 ch). « Tout notre développement s'est effectué avec la transmission à 8 vitesses mais il est probable que la version à 10 rapports fasse son apparition dans la gamme non ZL1. » Bizarre aussi que la boîte à poigne ne compte que 6 vitesses et non 7 comme sur la Corvette.

La Camaro est-elle vraiment plus dynamique qu'avant ? Difficile de le certifier sur notre parcours d'essai peu révélateur, mais