

# HISTOIRE DE LA CHEVROLET CAMARO DE 1967 A 2012

Commençons par planter le décor... Retour en 1967, aux Etats-Unis. Ford a frappé un grand coup avec la Mustang en 1965, Chevrolet se doit donc de répliquer, et proposer une alternative convaincante. Epoque bénie où la taille démesurée des moteurs était comparable à la quantité de gommages laissée sur la piste après chaque burn out ! Mais revenons à notre Camaro. Chevrolet possède déjà la Corvette, alors pourquoi rajouter la Camaro ? A vrai dire, elle ne rentre pas dans le même registre, cette dernière a souvent éclipsé la Camaro du devant de la scène, car présente depuis plus longtemps. La Camaro rentre dans la définition du Pony cars, alors que la Corvette est une vraie voiture de sport. Pour faire simple, disons que la Pony car est la petite sœur de la Muscle car, encore qu'avec les plus grosses motorisations, certaines Pony cars peuvent être considérées comme étant des Muscle cars. Cessons là toute complication sémantique, et voyons un peu en quoi la première Camaro consistait. Vous verrez dans le portfolio en bas l'évolution de toutes les générations de Camaro (4 au total aujourd'hui). 1ère génération : 1967-1969 : En premier et en noir, la première génération de Camaro. Notez le capot bombé à l'avant, signe d'un probable big block dessous ! Cette première génération de Camaro s'étend donc jusqu'en 1969, c'est clairement celle qui restera comme étant la plus bestiale. On trouve donc motorisée par une multitude de moteurs, du 6 en ligne de 140 chevaux, au V8 de 375 chevaux sur la SS ! D'ailleurs, les temps réalisés lors des tests suggéraient parfois des puissances bien plus élevées... et si vous aviez l'argent nécessaire pour aller vous équiper en « Performance parts », alors là vous aviez la reine des runs ! Il fallait néanmoins prévoir la citerne d'essence, et un bon stock de Poliglax ! 2ème génération : 1970-1981 : 1970 a vu apparaître la nouvelle génération de Camaro, mais déjà la magie tend à s'estomper. Une refonte totale de la carrosserie la rend certes plus civilisée, mais moins attractive aussi. Les premières générations bénéficiaient encore de versions puissantes, jusqu'à 1973, où la crise pétrolière força, par le biais du gouvernement, les constructeurs à brider de manière drastique la puissance de leurs moteurs. Ainsi, en 1978, on trouve des Camaro avec des V8 de 5.7 ne sortant... que 125 chevaux, autant qu'une Peugeot 205 GTi avec son petit 1.9 ! Ces Camaros restent néanmoins agréables à conduire, le volume du moteur autorisant de rouler très tranquillement sur le couple. Pour les versions les plus musclées, il faut regarder en 1970, avec le V8 qui produit 300 chevaux sur la SS (version la plus courante). 3ème génération : 1982-1992 : Place maintenant à la troisième génération (je l'aurai un jour, je l'aurai !) La troisième génération de Camaro profite encore une fois d'un restylage général, plus agressif à mon sens, et avec des puissances qui commencent à remonter doucement la pente... La Camaro, dans sa troisième génération a bénéficié d'une grosse série IROC-Z, pour International Race of Champions, course disputée entre les meilleurs pilotes de chaque catégorie automobile. Un point maintenant sur la Camaro, elle dispose d'un 4 en ligne de 2.5, un V6 de 2.8, un V8 5.0 et la plus grosse version : le V8 5.7 : le sacro-saint 350 "cubic inches". Alors si les puissances n'atteignent encore que 245 chevaux fin 1992, sa ligne est bien plus moderne, et aussi un peu plus discrète... Néanmoins, pour ceux qui seraient choqués par de si faibles puissances, sachez qu'il est facile de gagner plusieurs dizaines de chevaux « facilement », le moteur étant toujours complètement bridé ! Poursuivons maintenant avec la quatrième génération, et place aux lignes fluides ! 4ème génération : 1993-2002 : En décapotable donc, vous pourrez voir la quatrième génération de Camaro. Elle possède 2 principales motorisations : un V6 de 3.4 développant jusqu'à 200 chevaux, et le V8 5.7 sortant entre 275 et 325 chevaux suivant les millésimes. La Camaro 4ème génération possède de nouveau un vrai cabriolet, et pas seulement un T-TOP comme la 3ème génération. Niveau châssis, on assiste à de vrais progrès, avec une suspension bien améliorée et une direction plus précise, pas de doute, elle finit de s'europaniser ! Le problème récurrent avec les voitures américaines et leur prix démesuré une fois sur le continent

français. En plus de ne pas bénéficier des versions plus puissantes, les taxes s'ajoutent de manière colossale rendant leur achat neuf déraisonné. Heureusement, le marché de l'occasion fourmille, encore faut-il trouver LE modèle d'exception, car beaucoup de V6 circulent. La Camaro a donc bien vécu, et a disparu des chaînes de production fin 2002... Aujourd'hui qu'en est-il ? La Camaro était sensée disparaître... jusqu'à ce qu'une nouvelle version sorte des cartons de General Motors il y a peu !

Découvrez ici la nouvelle génération de Chevrolet Camaro, avec des lignes résolument rétro, tendance que semblent prendre beaucoup de constructeurs...comme Ford avec sa Mustang, encore une fois, Chevrolet a répondu à l'attaque ! Qui a dit que la vie n'était qu'un éternel recommencement ???

La Camaro de série voit le jour le 26 septembre 1966, sur le tout nouveau châssis F-Body qui se caractérise par un format quatre places, disponible en coupé et en cabriolet, et d'une architecture faux châssis à l'avant fixé sur une coque.

Quatre versions sont disponibles avec environ quatre-vingt options d'usines et quarante accessoires du concessionnaire : •Camaro : version de base souvent équipée d'un six cylindre en ligne ou du V8 de 327 ci de cylindrée. •Camaro RS (Rally Sport) : Cette version comporte essentiellement des ajouts esthétiques ; calandre noire avec des phares cachés, des feux arrière modifiés et des pièces intérieur spéciales. •Camaro SS (Super Sport) : La Camaro SS est équipée du V8 de 350 ci ou du V8 big block de 396 ci. On pouvait le commander en même temps que le package RS ce qui donnait la Camaro RS/SS. •Camaro Z-28 : Dérivée de la Camaro de base et créée pour courir en Trans-Am Series, elle sort discrètement en décembre 1966. Elle se caractérise par des freins à disques à l'avant et est propulsée par le V8 de 302 ci. Ce moteur est en fait un 327 ci doté d'un vilebrequin de 283 ci.

## PREMIERE GENERATION:



**Chevrolet Camaro SS 396 de 1967.**

De nombreux moteurs sont disponibles dès cette première année, du six cylindres en ligne de base au puissant V8 de 396 ci de la Camaro SS396. Elle partage beaucoup de pièces mécaniques avec la Chevrolet Nova dont la conception est en partie issue. Les acheteurs ont un choix de quatre transmissions ; l'option standard est la boîte manuelle trois rapports Saginaw, vient ensuite une boîte manuelle quatre rapports, mais la transmission la plus populaire est la boîte auto Powerglide à deux rapports. La boîte automatique TH400 à quatre rapports est disponible seulement pour la Camaro SS396.

La fameuse option Z28 est rarement connue des acheteurs, seulement six-cent-neuf Z28 ont été vendues en cette année 1967. Développées essentiellement pour la course Trans-Am, elles ne disposent que d'un V8 de 302 ci car le règlement impose une cylindrée inférieure à 305 ci (soit 5,0 L). De 1967 à 1968, les Z28 ne reçoivent pas de capots bombés, elles reçoivent l'air par une canalisation complexe attachée à côté du filtre à air en partant jusqu'au tablier pour arriver dans le conduit d'aération sous le pare-brise. Les Z28 sont les seules Camaro à recevoir des jantes « Rally » de 15 pouces de 1967 à 1969, toutes les autres recevant des jantes de 14 pouces.

Il est facile de différencier les modèles 1967 et 1968 car elles n'ont pas encore de marqueurs latéraux, ceux-ci furent en effet imposés par l'état américain sur les véhicules neuf en 1968.

## PRODUCTION POUR 1967

Camaro : 121 044

Camaro RS : 64 842

Camaro SS : 34 411

Camaro Z-28 : 609



## CHEVROLET CAMARO Z28

1968

Cette année, l'option Z-28 apparaît officiellement au catalogue Camaro, les ventes de ce modèle s'en ressentent et dépassent les 7 000 exemplaires. Les lois en vigueur aux États-Unis imposent l'ajout de marqueurs latéraux sur les ailes avant. La grille de la calandre s'affine, les feux de croisement deviennent ovales, certaines versions peuvent recevoir un béquet à l'avant. Les modèles aux moteurs les plus puissants reçoivent des ressorts arrières à plusieurs lames au lieu des monolames installés auparavant. Une version du V8 big block de 396 ci développant 350 ch est disponible pour les Camaro SS. Les modèles 396 sont affublés de deux inserts chromés sur le capot.

### Production pour 1968

Camaro : 159 087

Camaro RS : 40 977

Camaro SS : 27 884

Camaro Z-28 : 7 199



## CHEVROLET CAMARO CABRIOLET "PACE CAR" 1969

Beaucoup de changement sur la carrosserie en 1969. Seuls le capot et le coffre restent identiques. Le nouveau style donne une meilleure impression d'aérodynamisme, avec ses traînées au-dessus des arcs de roues. Le package RS comprend des phares cachés sous une plaque striée. Il existe un grand débat entre les collectionneurs adeptes du style 1967-1968 et les adeptes de la Camaro 1969. Cette année, c'est une Camaro RS/SS cabriolet qui servira de « pace car » à Indianapolis. Les Z-28 pouvait avoir un capot bombé en option. Le moteur V8 307 ci, un bloc de 283 ci avec un vilebrequin de 327, de 200 ch est développé pour les Camaro de base. Un nouveau V8 350 ci de 255 ch remplace le V8 327 ci de 275 ch. Quant au moteur de la SS350, il est « boosté » à 300 ch.

Pour une meilleure compétitivité en course Trans Am, l'option RPO JL8 sort en milieu d'année, il s'agit de quatre freins à disque. Le système est le même que celui utilisé sur les Corvette. Autre possibilité pour les amateurs de performance ultime, le package ZL1, spécialement conçu pour les course de dragsters NHLA. Le moteur est alors un V8 de 427 ci, entièrement en aluminium, développant officiellement 425 ch mais officieusement près de 500 ch, ce qui en fait le moteur le plus puissant jamais proposé par Chevrolet. Cette voiture coûtera pratiquement le double du prix d'un Camaro SS396, soit 7 200 dollars de l'époque, le moteur seul coûtant 4 160 \$. Pour les utiliser en course, Chevrolet devait en vendre cinquante, ils vendirent soixante-neuf Camaro et deux Corvette équipées de ce moteur. Au moins douze moteurs furent retirés de ces voitures, et trente d'entre elles revinrent chez Chevrolet.

Production pour 1969

Camaro : 150 078

Camaro RS : 37 773

Camaro SS : 34 932

Camaro Z-28 : 20 302

## DEUXIEME GENERATION:



### CHEVROLET CAMARO 1970

La seconde génération entre sur le marché le 26 février 1970 et sera commercialisée jusqu'en 1981. La carrosserie est intégralement changée, la voiture est alors plus longue et plus large que la génération précédente (de 4,77 à 5 mètres de long suivant les évolutions). Ses lignes sont plus élancées, certains diront qu'elle a un look plus européen voire italien. L'architecture de 1967 empruntée à la Chevrolet Nova reste cependant inchangée, avec le faux châssis à l'avant séparé de la coque. Les moteurs de même seront conservés, du moins pour les premières années.

Sans la hâte du développement de la première génération et bénéficiant d'un budget supérieur, les ingénieurs de chez General Motors ont pu accorder plus de soin dans la réalisation de la nouvelle Camaro. Ainsi, les suspensions et le châssis sont grandement améliorés aussi bien en termes de confort que de rigidité. Les vitres latérales arrières seront supprimées pour réduire les coûts et faciliter la fabrication. Plus tard, la lunette arrière sera élargie pour pallier cette absence et offrir un meilleur champ visuel à l'arrière. Même les modèles de base reçoivent une meilleure isolation phonique et thermique. Bien que toujours équipée de moteurs big block, il ne fait pas de doute la seconde génération est bien plus une routière que sa devancière de 1967.

Cependant, le premier choc pétrolier mettra un terme à la course à la cylindrée. La Camaro restera une des seules muscle car de la « bonne époque » à survivre à la crise. Côté marketing, Chevrolet gardera les mêmes modèles que la génération précédente mais en ajoutera quelques-uns au fil des années : •Sport Coupé : Version de base avec peu d'options

•Rally Sport (RPO Z22) : De 1970 à 1973, ce package modifie la face avant offrant deux petits feux de position ronds en plus des deux plus gros. Les essuie-glaces sont cachés sous le capot et il y a plus de chromes. Comme pour la première génération, le modèle RS peut se combiner avec les SS et Z/28 pour donner les Camaro RS/SS ou RS/Z28. •Super Sport (RPO Z27) : comme pour les années précédentes, choisir ce modèle donne accès aux plus gros moteurs tels que le V8 de 396 ci. Abandonné en 1974, il sera réutilisé dès 1975 mais seulement en tant que style (kit de décalcomanies). •Type-LT : Modèle « luxe » qui a remplacé le Super Sport à partir de 1973. On peut le fusionner avec les modèles Rally Sport et Z28 pour avoir un Camaro Type-LT/RS/Z28.

•Berlinetta : Remplace le modèle Type-LT à partir de 1979. •Z/28 (RPO Z28) : La version sport, disposant d'un train roulant et de suspensions améliorés. Créée à la base pour la course Trans Am, les moteurs peuvent à présent dépasser les 305 ci, ainsi le V8 350 ci remplace le 302 ci de la première génération



**CHEVROLET CAMARO 1971.**

**MOTEURS DE 1970 A 1981**

**V6 231 ci (Buick)**

**L6 250 ci (4,1 L)**

**V8 267 ci (4,4 L)**

**V8 305 ci (5,0 L)**

V8 307 ci (5,0 L)

V8 350 ci (5,7 L)

V8 396 ci (6,5 L)

V8 454 ci (7,4 L)



**CHEVROLET CAMARO Z28 1972**



**CHEVROLET CAMARO 1973**



**CHEVROLET CAMARO 1974**



CHEVROLET CAMARO 1975



CHEVROLET CAMARO 1976



**CHEVROLET CAMARO 1977**



**CHEVROLET CAMARO 1978**



CHEVROLET CAMARO 1979



CHEVROLET CAMARO Z28 1980



CHEVROLET CAMARO Z28 1981

### TROISIEME GENERATION:



CHEVROLET CAMARO Z28 1982

En 1975, Chevrolet entreprend le développement de la troisième génération, originellement prévue pour 1980. En même temps, le constructeur travaille sur sa première automobile à traction avant. Les ingénieurs ont l'intention d'utiliser les composantes mécaniques sur les F-Body. La question de la Camaro à traction avant a été longuement débattue et retardera la production qui sera reporté à 1982. En outre, les dimensions du moteur de la 3e génération utilisent le système métrique. La cylindrée n'est donc plus définie en pouces cubes, mais en litres.

L'année 1982 marque donc le début de la troisième génération. Elle est sélectionnée comme

pace car pour les Indy 500. Pour cette occasion la pace car voit sa puissance augmentée à 254 ch. Des répliques moins puissantes seront proposées au public. La motorisation passe du 4 cylindre 2,5 litres de 91 ch et d'un V6 de 2,8 litres de 103 ch, à un V8 de (5,0 litres) (305 ci LG4) de 147 ch ou un 5,0 litres « Trottle Body Injection » (TBI) LU5 de 167 ch.

En 1983 le 5,0 litres LU5 monte à 177 ch et un nouveau 5,0 litres HO (« high output ») L69 apparaît, équipé d'un carburateur Rochester 4 corps, et développant 193 ch.

En 1984 Chevrolet corrige des problèmes de qualité survenus en 1982 et 1983. Le modèle Berlinetta connaît une popularité avec un V6 de (109 ch) de 2,8 litres et le V8 LG4 en option. La Z28 connaît sa meilleure année de vente de tous les temps.

En 1985 l'option Iroc Z sur la Z28 fait son apparition. Elle comprend un effet de sol plus bas et quelques autres options. Elle peut recevoir un nouveau V8 de 305 ci (5,0 litres) LB9 « Tuned Port Injection » (TPI) de 218 ch. La Z28 reçoit un léger changement esthétique.

En 1986 la LT remplace la berlinetta. Le 4 cylindres est disponible mais aucune voiture ne semble avoir été produite avec cette option, 1986 sera la dernière année du 4 cylindres. Le 5,0 litres LB9 perd de la puissance et passe à 193 ch mais gagne 10 livres de couple. On attendait un V8 optionnel de 5,7 litres (350 ci) mais des problèmes de développement ont retardé cette option.

En 1987 le 5,7 litres fait son entrée en option sur l'Iroc Z (RPO L98), celui-ci est disponible uniquement en transmission automatique. La décapotable est de retour et c'est la firme ASC qui transforme les T-Top en convertible.

En 1988 le L98 (5,7 litres) passe à 233 ch, en 1991 à 248 ch et en 1992 le couple passe de 330 à 345 livres couple. En 1988 la Z28 disparaît au profit de l'Iroc Z mais revient en 1990 lorsque la série I.R.O.C. passe avec des véhicule Dodge.

1989: la RS est une nouvelle option. Elle est équipée d'un V6 2,8 litres. Un V8 de 172 ch est optionnel. Le LB9 et le B2L ne sont pas disponible pour la RS.

En 1990 le V6 passe à 3,1 litres. L'Iroc Z disparaît.

1992 marque la fin de la troisième génération. Tous les modèles 1992 reçoivent l'emblème « 25th anniversary » et peuvent opter pour un RPO

« Heritage Pack ».

Une Camaro spéciale très rare est proposée nommée « 1LE ». Arrivée en 1988, elle peut être très performante si les bonnes cases options sont sélectionnées ; option G92 (« performance axle »), suppression de la climatisation, et moteur LB9 avec transmission manuelle (le B2L n'est pas disponible). La puissance de cette combinaison est de 304 ch avec 300 livres de couple. En 1991 et 1992, ceux qui désirent avoir la climatisation commandent le RPO BC4, une option destinée aux services de polices et proposée sur les coupé RS.

À la suite de problèmes de qualité survenus au début et dans les dernières années de production, ajouté à la grève des employés, GM a décidé de déménager la production de la quatrième génération au Québec.



CHEVROLET CAMARO Z28 1983



CHEVROLET CAMARO Z28 1984



**CHEVROLET CAMARO Z28 1985**



**CHEVROLET CAMARO Z28 1986**



**CHEVROLET CAMARO IROC Z 1987**



**CHEVROLET CAMARO 1988**



CHEVROLET CAMARO 1989



CHEVROLET CAMARO 1990



CHEVROLET CAMARO 1991



CHEVROLET CAMARO Z28 1992

# 4EME GENERATION:



CHEVROLET CAMARO 1993

Elle est construite à Boisbriand au Québec. Le 4 cylindres étant abandonné, le moteur de base est un 6 cylindres de 3,4 L développant 162 ch, il sera remplacé en 1995 par un V6 3,8 L de 203 ch beaucoup plus économique. Les versions les plus musclées sont la Z28 et la SS qui ont droit au moteur 5,7 litres LT1, avec la boîte automatique ou manuelle T56 à six rapports. La Z28 développe 279 ch et la SS 310 ch.

En 1998 la Camaro a droit à quelques modifications au niveau des phares et un remodelage complet de l'avant ainsi que l'intérieur. Le « désuet » LT1 de fonte fait place à un nouveau moteur en aluminium, le LS1, qui équipait déjà la Corvette, celui-ci offre des possibilités de modifications beaucoup plus intéressantes que son prédécesseur. La Camaro Z28 développe alors 310 ch et en 2000, grâce à un remplacement du collecteur d'admission pour celui du moteur LS6, elle verra sa puissance portée à 330 ch. La Camaro SS touchera les 330 ch, puis 340 ch en 2000 jusqu'à son arrêt de production.

Plusieurs « factory freak » sortiront de l'usine avec des moteurs dépassant les 350 ch à 365 ch. Avec son 0-100 km/h en 5,3 secondes, voire un peu moins, la Camaro est de loin la voiture américaine la plus performante (moteur à aspiration naturelle) pour son prix par rapport à sa grande rivale. Bien qu'elle fût la F-Body la plus performante toutes générations confondues, la lenteur de GM à adapter sa voiture au marché lui sera fatale. En 2002 quelques derniers modèles sortiront de la défunte usine.



**CHEVROLET CAMARO Z28 1994**



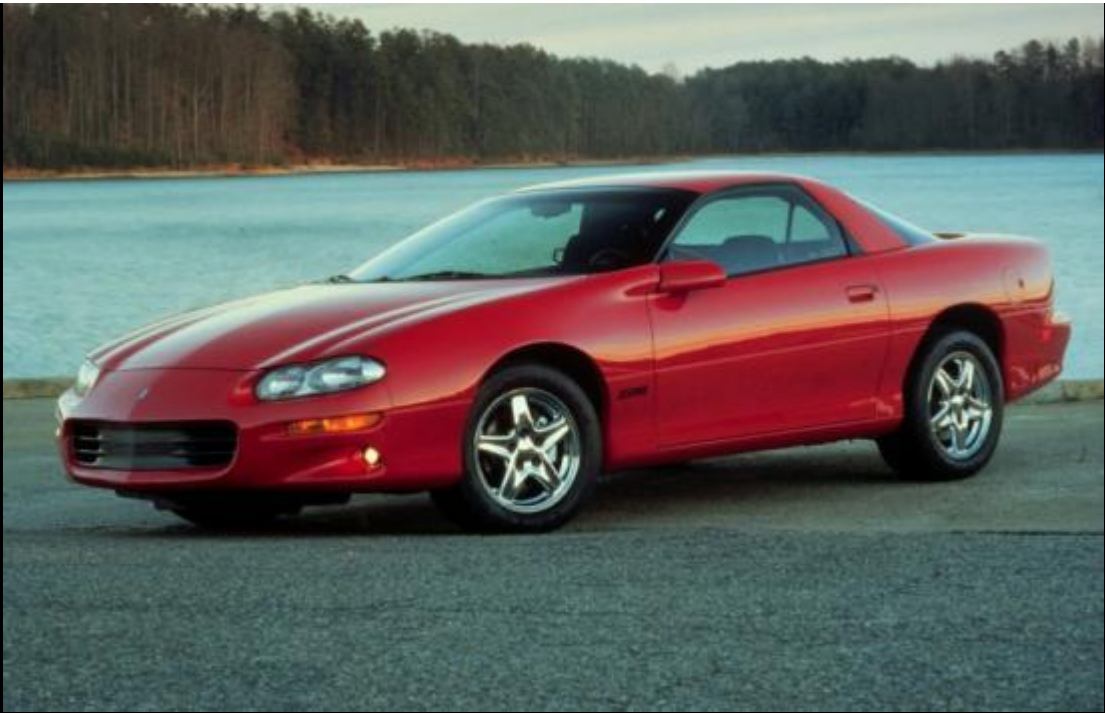
**CHEVROLET CAMARO 1995**



CHEVROLET CAMARO 1996



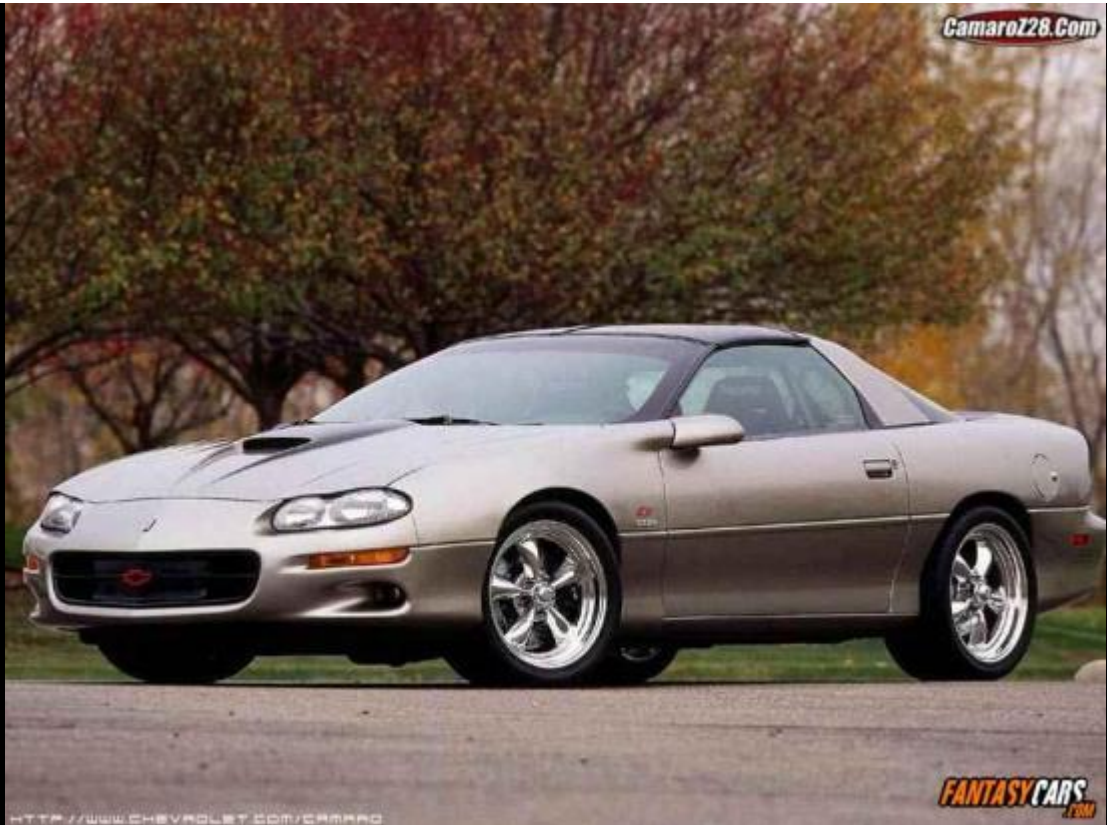
CHEVROLET CAMARO Z28 1997



CHEVROLET CAMARO 1998



CHEVROLET CAMARO SS 1999



CHEVROLET CAMARO 2000



CHEVROLET CAMARO CAB 2001



CHEVROLET CAMARO CAB 2002

# CINQUIEME GENERATION: "LA RENAISSANCE"



## CHEVROLET CAMARO 2009

Chevrolet a décidé de raviver la flamme de la Camaro en 2006 en présentant la Chevrolet Camaro Concept, qui a fait son apparition officielle en 2009.

Présenté sur la plate-forme Zeta et équipé du moteur LS3 V8 de 6,2 litres de 426 ch (transmission manuelle à six rapports) ou équipée du moteur LS99 de 6,2 litres de 400 ch (transmission automatique à six rapports), elle est aussi offerte en version V6 de 3,6 litres développant 304 ch. La camaro de cinquième génération se retrouve en cinq versions: LS, 1LT, 2LT, 1SS & 2SS. Les versions LS & LT sont équipées de série du moteur de 3,6 litres tandis que le moteur de 6,2 litres est réservé au modèle SS. Les éditions 2LT et 2SS incluent la technologie bluetooth, sièges en cuir chauffants, volant gainé de cuir, etc.

La Camaro sera également disponible dans une version cabriolet en 2010.

La Chevrolet Camaro Concept incarne le robot Autobots dénommé Bumblebee dans le film Transformers.

La version cabriolet sera produite à partir de 2011 en Ontario

Importation du véhicule :

Voitures-usa.com présente des véhicules dont le prix inclu pour la france, la sélection du véhicule chez un concessionnaire nord américain, le transport du véhicule, la francisations et l'homologation de celui-ci. Pour plus d'informations n'hésitez pas à vous rendre sur notre site: [www.voitures-usa.com](http://www.voitures-usa.com)



CHEVROLET CAMARO RS 2010



CHEVROLET CAMARO 2011



CHEVROLET CAMARO ZL1 2013

Ajouter un commentaire