

MA SEMAINE
AVEC UNE...

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6

Loin des routes paradisiaques et circuits habituels, cette rubrique plonge nos sportives préférées dans les petits tracas du quotidien, au travers du vécu des essayeurs de la rédaction. Rien ne leur est épargné !

Titi sous hormones!

Naseaux noirs, énorme bouche, formes généreuses. La Camaro peut difficilement renier son pays de naissance. Pause matinale dans une enseigne de fast-food pour faire le plein de muffins et autres donuts, le tout arrosé d'un... expresso. Le jus de chaussette servi dans un gobelet d'un litre, j'ai un peu de mal.

Chevrolet Camaro

Avec son prix bradé, sa sonorité d'outre-tombe et son physique bodybuildé, l'américaine est une aubaine à ne pas manquer.

Mais au quotidien, elle donne quoi

Par Sylvain Vétaux
Photos Laurent Villaron

Drive



Quoi, ma gueule !

Le tube de notre Jojo national semble avoir été écrit pour la Camaro. On comprend qu'elle ait été la star de la franchise Transformers. Hélas trop rare sur nos routes, la Chevy dispose d'un capital sympathie plus prononcé que pour une Ferrari ou une Lamborghini. Le privilège de l'originalité, probablement.



"Laisse-moi kiffer la vibe..."

clamait Diam's. En mode Track, les vocalises du moteur ont cette nante faculté de stimuler et reposer. de turbo, un échappement qui ne ade pas pour un oui ou pour un non une inertie qu'on pensait révolue, 2 litres, issu de la Corvette, en met n les oreilles mais dans un registre plus musical que spectaculaire. Lorsque le programme Tour (Normal) est sélectionné, es conduits sont moins libérés.

Crise d'acné

Si la console centrale est plutôt épurée et ergonomique, on ne peut pas en dire autant du volant. Sa forme, plus large que haute, déconcerte un peu, mais c'est surtout la prolifération de boutons qui énerve. En comptant les palettes (qui activent le talon-pointe automatique), ce sont 17 commandes avec lesquelles il faut jongler. Et malgré ça, il y a quelques incohérences, comme l'impossibilité de mettre en veille le régulateur de vitesse...



A boire !

Un V8, 6 162 cm³, des pistons gros comme des assiettes : il ne fallait pas s'attendre à un miracle. La Camaro est gloutonne, et son réservoir de 72 litres fond comme neige au soleil. A allure tranquille, comptez 12,5 litres en moyenne. Et sur circuit, prévoyez presque le triple...





Appel d'offres

"Consciente de l'état vieillissant de son parc automobile composé principalement de Kangoo qui n'auraient jamais dû voir le jour, La Poste étudie toute proposition pour permettre à ses dévoués employés d'assumer la mission de service public qui est la leur dans les meilleures dispositions."
J'ai bien une idée...

Le repos, c'est la santé

La Camaro a été pensée pour avaler les kilomètres des grandes étendues américaines. Ses sièges en cuir sont confortables, son habitabilité presque familiale et on ne ressort pas fatigué à son volant. Mais comme la Sécurité routière préconise une pause toutes les deux heures, on se montre (exceptionnellement) bons élèves...



Par ici la caisse !

Les arches de roues sont tellement immenses que les jantes de 20 pouces n'apparaissent pas si généreuses. On est pourtant à près de 60 cm de diamètre, roues comprises. Et comme les pneus arrière subissent continuellement les assauts des 63 mkg du V8, leur espérance de vie est limitée. Comptez environ 400 € hors pose pour leur changement.



Au fond, à droite

Nous qui sommes habitués aux petites contenances, celle de l'américaine nous semble immense. Le seuil de chargement est haut perché, l'ouverture un peu étroite, mais ensuite, c'est quasiment sans fin. La malle est très profonde et la Camaro ne rechignera pas à un départ en vacances et en famille. A moins que vous la destiniez à une utilisation plus... utilitaire.





Quand c'est long...

... c'est bon, dit l'adage. Mais il y a des limites à ne pas dépasser. 130 km/h en 2^e, 185 km/h en 3^e : l'étagement de la Camaro ne fait pas dans la dentelle. Le couple débordant du V8 permet de s'accommoder de ces rapports trop longs, mais Chevrolet nous aurait fait plaisir à ne pas chercher la vitesse théorique maxi de la fusée Ariane. On se console avec une commande de boîte agréable. En option, la Camaro peut recevoir une transmission automatique à 8 vitesses (2 520 €).



Au chausse-pied

Ce physique de star de ciné n'a pas que des bons côtés. Le gabarit pantagruélique de la Chevrolet n'est pas facile à cerner et, avec son 1,90 m de large (hors rétros) et son capot sans fin, les manœuvres imposent de la patience. Dans les petites rues, la Camaro se faufile avec moins d'aisance qu'une 911.

Bonne base

Le baseball est un sport assez abscons pour les Européens que nous sommes. En revanche, nous voyons dans la Camaro une bonne base pour une version extravertie... qui existe déjà de l'autre côté de l'océan. La ZL1, qui coûte à peine 62 000 \$, conserve le 6,2 litres sur lequel est apposé un compresseur. Et paf : près de 200 ch de plus et des trains roulants optimisés pour supporter l'écart de performances. Hélas, sauf à passer par un importateur qui fera doubler l'addition, la ZL1 n'est pas homologuée chez nous.

Même pas mal !

On ne va pas vous mentir : les dos-d'âne sont notre hantise. On les aborde de biais, à allure d'escargot, sous peine de raboter les spoilers. Avec la Camaro, pas besoin de prendre autant de précautions. Le porte-à-faux avant est court, la voiture haute sur pattes, et l'amortissement prévenant : un vrai SUV, cette ricaine !



Bilan

Facile à vivre une fois qu'on a son gabarit en mémoire, la Camaro est une voiture à part. Ses performances sont celles d'une GT, sa tenue de route nettement moins, mais on succombe d'emblée à ce timbre de voix chaleureux et à cette plastique de Tex Avery.



Quand c'est long...

... C'est bon, dit l'adage. Mais il y a des limites à ne pas dépasser. 130 km/h en 2°, 185 km/h en 3° : l'étagement de la Camaro ne fait pas dans la dentelle. Le couple débordant du V8 permet de s'accommoder de ces rapports trop longs, mais Chevrolet nous aurait fait plaisir à ne pas chercher la vitesse théorique maxi de la fusée Ariane. On se console avec une commande de boîte agréable. En option, la Camaro peut recevoir une transmission automatique à 8 vitesses (2 520 €).

Bonne base

Le baseball est un sport assez abscons pour les Européens que nous sommes. En revanche, nous voyons dans la Camaro une bonne base pour une version extravertie... qui existe déjà de l'autre côté de l'océan. La ZL1, qui coûte à peine 62 000 \$, conserve le 6,2 litres sur lequel est apposé un compresseur. Et paf : près de 200 ch de plus et des trains roulants optimisés pour supporter l'écart de performances. Hélas, sauf à passer par un importateur qui fera doubler l'addition, la ZL1 n'est pas homologuée chez nous.

Même pas mal !

On ne va pas vous mentir : les dos-d'âne sont notre hantise. On les aborde de biais, à allure d'escargot, sous peine de raboter les spoilers. Avec la Camaro, pas besoin de prendre autant de précautions. Le porte-à-faux avant est court, la voiture haute sur pattes, et l'amortissement prévenant : un vrai SUV, cette ricaine !

Au chausse-pied

Ce physique de star de ciné n'a pas que des bons côtés. Le gabarit pantagruélique de la Chevrolet n'est pas facile à cerner et, avec son 1,90 m de large (hors rétros) et son capot sans fin, les manœuvres imposent de la patience. Dans les petites rues, la Camaro se faufile avec moins d'aisance qu'une 911.



Bilan

Facile à vivre une fois qu'on a son gabarit en mémoire, la Camaro est une voiture à part. Ses performances sont celles d'une GT, sa tenue de route nettement moins, mais on succombe d'emblée à ce timbre de voix chaleureux et à cette plastique de Tex Avery.