

Chevrolet Corvette Stingray Cabriolet

Le rêve accessible

Un V8 envoûtant et débordant de pep placé en position centrale arrière, un toit rétractable, une ligne suggestive et une bande son – presque – venue d'outre-tombe. Voilà la recette de la Corvette C8, la dernière génération de LA sportive américaine. En avons-nous pour notre argent?



MARCHON

Douce et confortable en mode «Croisière», la Chevrolet Corvette Stingray développe sa puissance avec calme.

Ferrari, Lamborghini, McLaren, voire dans une certaine mesure Porsche, toutes ces divas à moteur central font tourner les têtes, distillent des sensations uniques et affolent les chronos, mais demandent un sacrifice d'au moins 200 000.- francs pour accéder au rêve. Chevrolet

propose depuis 70 ans sa Corvette qui n'a, sur le papier, pas grand-chose à envier aux supercars européennes, palmarès sportif compris. A cela près qu'avec un prix de base à 120 060.- francs pour la Corvette Stingray Cabriolet de cet essai, elle est affichée près de 17 000.- francs de moins que la plus basique des Porsche 911. Et sans se la jouer *low cost!*

plôme d'ingénieur pour l'utiliser. Citons les trois modes de conduite préprogrammés et un quatrième, «Z», qui permet de configurer à l'envi l'ensemble des paramètres. Et pour les férus de circuit, la Corvette dispose d'une caméra embarquée pour enregistrer sur vidéo ses exploits avec chronomètre et diverses données de conduite en surimpression sur l'image.

GROS PLAN

Directeur du Garage Guex à Bremlens/VD, concessionnaire officiel Corvette depuis 2006, Bertrand Pellet nous explique les atouts de la Corvette: «Clairement, la génération C8 a réinterprété le concept de la Corvette sans le dénaturer. A la performance, elle ajoute désormais une polyvalence de tous les instants. A tel point que nous voyons avec plaisir l'émergence d'une nouvelle clientèle sur le modèle. En plus de pratiquer un prix attractif, la marque maintient un stock qui permet une disponibilité rapide du modèle souhaité.».

Raffinement et technologie

La première surprise saute aux yeux en se glissant derrière le volant. Aux oubliettes l'agencement et la finition «rustiques» des générations de Corvette précédentes. Le choix et la qualité des matériaux font un bon de géant: le cuir surpiqué s'associe au carbone, à l'Alcantara et à l'aluminium dans une finition des plus flatteuses.

Le dessin de l'intérieur de cette C8 est résolument moderne, avec cette fine console qui sépare le pilote du passager et abrite les commandes de climatisation. L'équipement est à la pointe et n'exige pas de di-

Facile à prendre en main et confortable

Deuxième surprise: la facilité de prise en main. Car oui, la sportive américaine peut aisément être envisagée pour un usage quotidien. Douce et confortable en mode «Croisière», elle développe sa puissance avec calme, bien aidée par une boîte de vitesses à double embrayage et 8 rapports particulièrement douce dans cet usage. En ajoutant une consommation honnête grâce à la désactivation de 4 cylindres sur les 8 du gros V8 en conduite légère, le tableau frise la perfection. Certes, les lignes suggestives et le format

de la Corvette laissent de nombreux angles morts pour évoluer en ville ou affronter les endroits étriqués. Mais là aussi, les caméras nous assistent lors des manœuvres.

La version cabriolet de notre essai ajoute encore la polyvalence qui permet de passer d'un coupé à une découvrable en une pression de touche. La Corvette Coupé permet cependant de démonter manuellement le toit pour se transformer en Targa.

Des performances de supercar

Sous son capot, la Corvette abrite un V8 de 6162 cm³, atmosphérique et sans électrification; c'est désormais suffisamment rare pour le souligner. En vitrine sur le coupé, le logement du toit rétractable empêche tout accès au moteur sur le cabriolet. Qu'à cela ne tienne,

la bande son reste suffisamment trapue, malgré la présence des filtres à particules gommant quelques fréquences. Les 482 ch et 613 Nm développés par le V8 offrent sans surprise des accélérations copieuses.

Mais c'est surtout le comportement dynamique de la bête qui impressionne. Passée au moteur central au grand dam des talibans de la marque, la Corvette offre des sensations, une agilité et une motricité dignes de ses concurrentes citées en ouverture de ce papier. Jusqu'ici souvent rétive et nécessitant de fines connaissances de pilotage pour être menée à la limite, la Corvette jouit désormais d'une rigueur à toute épreuve. Certes, la Corvette et ses 482 ch est encore loin des 600 ch et plus offerts par l'aréopage des Européennes, mais en a-t-on vraiment besoin? Non, clairement pas. Les différents

menus de conduite et les réglages proposés permettent de faire passer la Vette de GT docile à supersportive sans concession en trois clics et, cerise sur le gâteau pour une sportive moderne, il n'est pas nécessaire d'atteindre des vitesses prohibées pour être grisé par les sensations distillées et profiter du grognement de son moteur. Que demander de plus? ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'informations



LA MOTO OU LE SCOOTER, C'EST MIEUX QUAND CELA NE COÛTE QU'UN FRANC.

NOS 44 PARKINGS MOTOS SONT TOUS À 1.- LES 3H.



www.geneve-parking.ch



FONDATION
DES
PARKINGS